

Bruksela, 17 lutego 2023 r.
(OR. en)

6539/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0042 (COD)

CLIMA 82
ENV 147
TRANS 63
MI 122
CODEC 208
IA 23

WNIOSEK

| | |
|------------------|---|
| Od: | Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ) |
| Data otrzymania: | 15 lutego 2023 r. |
| Do: | Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej |
| Nr dok. Kom.: | COM(2023) 88 final |
| Dotyczy: | Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO ₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956 |

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 88 final.

Zał.: COM(2023) 88 final



Strasburg, dnia 14.2.2023 r.
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylające rozporządzenie (UE) 2018/956

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

Jako jeden z kluczowych elementów [Europejskiego Zielonego Ładu](#), w ramach którego Komisja zobowiązała się do stawienia czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem, [Europejskie prawo o klimacie](#) wprowadza do prawodawstwa zobowiązanie UE do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. i zwiększenia ambitnego celu pośredniego przez ustanowienie celu redukcji emisji gazów cieplarnianych netto do 2030 r. o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem z 1990 r. Cele te są zgodne z zaangażowaniem UE w globalne działania na rzecz klimatu w ramach porozumienia paryskiego. Kryzys spowodowany inwazją Rosji na Ukrainę jest kolejnym argumentem przemawiającym za zmniejszeniem zależności UE od paliw kopalnych, co podkreślono w [planie REPowerEU](#), w którym przedstawiono działania na rzecz oszczędności energii, dywersyfikacji dostaw, zastąpienia paliw kopalnych oraz dokonania inteligentnych inwestycji i reform we wszystkich sektorach gospodarki.

Transport drogowy w szczególności odpowiada za około jedną piątą całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE, przy czym poziom tych emisji wykazuje tendencję wzrostową. Argumenty przemawiające za przejściem na [mobilność bezemisyjną](#) stają się jeszcze silniejsze i wyraźniejsze w kontekście dążenia do jak najszybszego zmniejszenia zależności energetycznej UE, biorąc pod uwagę, że transport drogowy odpowiada również za jedną trzecią całkowitego zużycia energii końcowej w UE. W tym względzie w planie REPowerEU podkreślono potrzebę zwiększenia oszczędności energii i efektywności energetycznej w sektorze transportu oraz przyspieszenia przejścia na pojazdy bezemisyjne, łączące elektryfikację i wodór odnawialny, w celu zastąpienia paliw kopalnych.

Aby osiągnąć te zwiększone cele klimatyczne, w lipcu 2021 r. Komisja przyjęła kompleksowy [pakiet spójnych wniosków politycznych](#) w ramach [pakietu „Gotowi na 55”](#).

Sektor transportu odpowiada również za ponad dwie trzecie wszystkich emisji NO_x oraz za znaczną część (około 10 % lub więcej) całkowitych emisji innych zanieczyszczeń. W szczególności z transportu drogowego wciąż pochodzi znaczna część emisji wszystkich głównych zanieczyszczeń powietrza (z wyjątkiem SO_x).

Bez dalszych działań sektor ten nie wniesie wystarczającego wkładu w realizację celów w zakresie klimatu i eliminacji zanieczyszczeń na 2030 r. i na 2050 r. ani w zmniejszenie zależności energetycznej UE. Jak wynika ze scenariuszy politycznych, które stanowią podstawę Planu w zakresie celów klimatycznych i pakietu „Gotowi na 55”, konieczne będzie zwiększenie poziomu ambicji w zakresie redukcji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich, a także ustanowienie polityki mającej na celu poprawę systemów transportu towarowego, obejmującej przesunięcie międzygałęziowe.

Sektor pojazdów ciężkich odpowiada za ponad jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych z transportu drogowego w UE i za ponad 6 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE. W 2019 r. emisje gazów cieplarnianych pochodzące z pojazdów ciężkich były odpowiednio o 44 % i 37 % wyższe niż całkowite emisje z transportu lotniczego i morskiego.

Ogólnie sektor motoryzacyjny ma kluczowe znaczenie dla gospodarki UE i odpowiada za ponad 7 % PKB UE. Zapewnia on miejsca pracy – bezpośrednio lub pośrednio – w przemyśle wytwórczym, w sektorze sprzedaży, utrzymania, budownictwa i transportu oraz usług transportowych – dla 14,6 mln Europejczyków. UE jest jednym z największych producentów pojazdów silnikowych na świecie i ma wiodącą pozycję w dziedzinie technologii w tym sektorze. Unijne inwestycje w badania i rozwój w sektorze motoryzacyjnym wynoszą 60,9 mld EUR rocznie. Sektor pojazdów ciężkich ma duże znaczenie w przemyśle motoryzacyjnym, ponieważ w UE znajduje się wiele głównych zakładów zajmujących się produkcją pojazdów ciężkich. Chociaż rocznie w UE produkuje się około 500 000 nowych pojazdów ciężkich, czyli znacznie mniej niż samochodów osobowych, wartość dodana na wyprodukowaną jednostkę w przypadku pojazdów ciężkich jest znacznie wyższa.

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

Kluczowymi czynnikami zmniejszającymi emisje CO₂ w tym sektorze są **normy emisji CO₂** dla pojazdów ciężkich. **Ogólnym celem** niniejszego wniosku jest ustanowienie nowych norm emisji służących zmniejszeniu emisji CO₂ i ułatwieniu przejścia na mobilność bezemisyjną w szerszym kontekście bardziej ambitnego celu klimatycznego na 2030 r. i celu polegającego na osiągnięciu przez UE neutralności klimatycznej do 2050 r.

Wniosek służy realizacji **trzech celów szczegółowych**. Pierwszym z nich jest **redukcja emisji CO₂** z pojazdów ciężkich w sposób racjonalny pod względem kosztów, zgodnie z celami klimatycznymi UE, co jednocześnie przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego UE. Biorąc pod uwagę, że wpływ norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich na zmniejszenie emisji pochodzących z parków samochodowych nie jest natychmiastowy, a także uwzględniając dynamikę odnawiania floty, wczesne podjęcie działań jest ważne dla zapewnienia osiągnięcia celu długoterminowego.

Drugim celem szczegółowym jest zapewnienie europejskim **przewoźnikom i użytkownikom transportu**, z których większość stanowią MŚP, korzyści wynikających z szerszego upowszechnienia energooszczędnych pojazdów bezemisyjnych. Normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich powodują, że producenci zwiększają podaż pojazdów bezemisyjnych, tak aby konsumenci mogli korzystać z bardziej przystępnych cenowo modeli pojazdów bezemisyjnych oraz ze znacznej oszczędności energii wynikającej z użytkowania takich pojazdów, co z kolei pozwala obniżyć całkowity koszt własności takich pojazdów.

Trzecim celem szczegółowym jest wzmocnienie wiodącej pozycji UE w dziedzinie **technologii i innowacji** przez ukierunkowanie inwestycji na technologie bezemisyjne. Choć w sektorze motoryzacyjnym zaawansowane technologie pojazdów z silnikami spalinowymi są z powodzeniem rozwijane i produkowane oraz wprowadzane na rynek światowy, inwestycje w tym sektorze należy w coraz większym stopniu ukierunkowywać na technologie bezemisyjne, aby osiągnąć pozycję lidera w trwającym ogólnoswiatowym przejściu na mobilność bezemisyjną.

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

Inicjatywa ta jest ściśle powiązana z wnioskami przyjętymi w ramach pakietu „Gotowi na 55”.

Zapewniając zmniejszenie emisji z transportu drogowego, normy emisji CO₂ w znacznym stopniu wspierają państwa członkowskie w realizacji celów określonych w rozporządzeniu w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego. Ponieważ zachęcają one do elektryfikacji pojazdów, przyczyniają się zarówno do realizacji celów w zakresie efektywności energetycznej, jak i celu w zakresie odnawialnych źródeł energii poprzez zapewnianie dodatkowej drogi do wykorzystania energii odnawialnej. Niniejszy wniosek jest również zgodny z wnioskami, które przedstawiono na Konferencji w sprawie przyszłości Europy, w szczególności z wnioskami nr 3 i 4 dotyczącymi zmiany klimatu, energii i transportu, w których wyraźnie podkreślono konieczność dalszego zmniejszenia zależności od ropy naftowej i gazu oraz zachęcania do korzystania z pojazdów elektrycznych, jak również wspierania inwestycji w niezbędną infrastrukturę ładowania.

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

Normy emisji CO₂, dzięki którym na rynku pojawiają się nowe pojazdy bezemisyjne, są również środkiem uzupełniającym dyrektywę w sprawie odnawialnych źródeł energii, która zachęca do stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w pojazdach wyposażonych w silniki spalinowe.

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

Występują również istotne synergie z wnioskiem dotyczącym homologacji typu w odniesieniu do emisji (Euro 7), który zapewnia, aby wszystkie pojazdy były tak czyste, jak to tylko możliwe pod względem technologicznym i ekonomicznym. Jest to szczególnie ważne, ponieważ nawet pojazdy bezemisyjne nadal emitują mikrodrobiny plastiku z opon i cząsteczki z układów hamulcowych. Zaproponowano, aby takie emisje inne niż spaliny zostały uregulowane w normie Euro 7.

Ponadto, podczas gdy normy emisji CO₂ zapewniają podaż pojazdów bezemisyjnych, **rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych** jest niezbędnym instrumentem uzupełniającym umożliwiającym usunięcie bariery rynkowej w rozwoju infrastruktury.

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

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejszy wniosek jest spójny ze wszystkimi działaniami i politykami UE i pomoże UE w osiągnięciu bardziej ambitnego celu na 2030 r. oraz w pomyślnej i sprawiedliwej transformacji w kierunku osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r., jak wskazano w komunikacie Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu.

Wraz z wnioskiem stanowiącym część pakietu „Gotowi na 55”, Next Generation EU, planem REPowerEU oraz wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2021–2027 pomoże on w osiągnięciu dwojakiej transformacji – ekologicznej i cyfrowej, do której dąży Europa. Połączenie tych polityk przyspieszy przejście na czystą i zrównoważoną gospodarkę, łącząc działania w dziedzinie klimatu ze wzrostem gospodarczym. Inicjatywa jest również spójna z politykami Unii w zakresie czystej gospodarki o obiegu zamkniętym, zrównoważonej i inteligentnej mobilności, a także z celami określonymi w planie działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń¹. Ponieważ przyspieszenie wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich pozwoli na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza, a jednocześnie przyniesie dodatkowe korzyści w postaci zmniejszenia zanieczyszczenia wód i gleby wskutek depozycji atmosferycznej, inicjatywa ta przyczynia się do realizacji celów w zakresie czystego powietrza, w tym do przestrzegania bardziej rygorystycznych norm jakości powietrza określonych w ramach proponowanej zmiany² dyrektyw w sprawie jakości powietrza.

Jak zapowiedziano w komunikacie „**Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy**”³, Komisja zaangażuje się wraz z organami publicznymi, zainteresowanymi stronami i partnerami społecznymi w proces współtworzenia, aby określić ścieżki ekologicznej i cyfrowej transformacji, które pomogą zwiększyć skalę produkcji pojazdów bezemisyjnych, przyczynią się do szybkiego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz związanych z tym podnoszenia i zmiany kwalifikacji pracowników. Plan przemysłowy Zielonego Ładu⁴ przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności europejskiego przemysłu technologii neutralnych emisyjnie i zapewni wsparcie szybkiej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej. Plan ten ma na celu zapewnienie bardziej sprzyjającego otoczenia dla zwiększenia zdolności produkcyjnych UE w zakresie technologii i produktów neutralnych emisyjnie niezbędnych do osiągnięcia ambitnych celów klimatycznych Europy.

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

¹ COM(2021) 400 final

² COM(2022) 542 final

³ COM(2020) 350 final

⁴ COM(2023) 62 final.

Inicjatywa jest zgodna z programami finansowania unijnego na rzecz pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz czystego transportu. Finansowanie z Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji wynosi łącznie 8,2 mld EUR na infrastrukturę czystego transportu miejskiego, 5,1 mld EUR na tabor czystego transportu miejskiego, 1,1 mld EUR na infrastrukturę paliw alternatywnych, 408 mln EUR na cyfryzację transportu miejskiego w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz 141 mln EUR na cyfryzację transportu drogowego w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych. Dodatkowo wsparcie z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności wynosi 7,7 mld EUR na infrastrukturę czystego transportu miejskiego, 5,4 mld EUR na tabor czystego transportu miejskiego, 60 mln EUR na cyfryzację transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych w transporcie miejskim, 380 mln EUR na cyfryzację transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych w transporcie drogowym, oraz 7,6 mld EUR na pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.

12 stycznia 2023 r. weszło w życie rozporządzenie w sprawie subsydiów zagranicznych. Dzięki tym nowym przepisom dotyczącym przeciwdziałania zakłóceniom powodowanym przez subsydia zagraniczne Unia pozostanie otwarta na handel i inwestycje, a przepisy te zapewnią jednocześnie równe warunki działania wszystkim przedsiębiorstwom działającym na jednolitym rynku.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 192 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Zgodnie z art. 191 i art. 192 ust. 1 TFUE Unia Europejska przyczynia się do osiągnięcia m.in. następujących celów: zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska; promowania na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów w dziedzinie środowiska, w szczególności zwalczania zmian klimatu. Podstawę zarówno rozporządzenia (UE) 2019/1242, jak i rozporządzenia (UE) 2018/956 stanowi art. 192 TFUE.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

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

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

Chociaż inicjatywy na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym mogą prowadzić do tworzenia synergii, same w sobie nie wystarczą, również ze względu na nieodłączny międzynarodowy wymiar transportu drogowego towarów. Brak skoordynowanych działań UE przełożyłby się na ryzyko fragmentacji rynku wewnętrznego z powodu różnic w programach krajowych, różnych poziomów ambicji i parametrów projektowych. Ponadto gdyby państwa członkowskie działały w odosobnieniu, ich rynki byłyby zbyt małe, aby można było przeprowadzić zmiany na poziomie sektorowym i uzyskać korzyści skali.

- **Proporcjonalność**

Aby przyczynić się do osiągnięcia celów klimatycznych określonych w Europejskim prawie o klimacie, w niniejszym wniosku wprowadzono zmiany istniejących norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich. Niniejszy wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celów Unii związanych z redukcją emisji gazów cieplarnianych w sposób racjonalny pod względem kosztów, przy jednoczesnym zapewnieniu uczciwości i integralności środowiskowej. Prognozowane korzyści przewyższają przewidywane dodatkowe koszty związane z wnioskiem.

- **Wybór instrumentu**

We wniosku przewidziano zmianę rozporządzenia (UE) 2019/1242, a więc jedynym właściwym instrumentem prawnym jest rozporządzenie.

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

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

Rozporządzenie (UE) 2019/1242 w sprawie norm CO₂ dla pojazdów ciężkich zostało przyjęte i weszło w życie w 2019 r. Określono w nim nowe wiążące cele w zakresie CO₂, które mają obowiązywać od 2025 r. Ocena skutecznego stosowania tych przepisów nie jest możliwa na tym etapie.

Aby jednak dostosować rozporządzenie do poziomu ambicji określonego w Europejskim Zielonym Ładzie i zwiększonych celów redukcji emisji określonych w Europejskim prawie o klimacie, konieczne jest wprowadzenie zmian. Zmiany te poddano ocenie skutków.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

W celu zebrania dowodów i zapewnienia większej przejrzystości Komisja zorganizowała konsultacje publiczne, które trwały od dnia 20 grudnia 2021 r. do dnia 14 marca 2022 r. Szczegółowe podsumowanie przedstawiono w załączniku 2 do oceny skutków niniejszego wniosku. Dokładniej rzecz ujmując, Komisja zwróciła się o przekazanie informacji zwrotnych do następujących zainteresowanych stron: państw członkowskich (władz krajowych, regionalnych), producentów pojazdów, dostawców części i materiałów, nabywców pojazdów (osób prywatnych, firm, przedsiębiorstw zarządzających flotą), dostawców energii, środowiskowych, transportowych i konsumenckich organizacji pozarządowych, partnerów społecznych oraz instytucji badawczych i ośrodków akademickich.

Oprócz konsultacji publicznych o przekazanie informacji zwrotnych zwrócono się również w ramach: (i) spotkań z właściwymi stowarzyszeniami branżowymi, producentami pojazdów,

dostawcami komponentów i materiałów, przewoźnikami oraz organizacjami pozarządowymi; (ii) stanowisk przedkładanych przez zainteresowane strony lub organy w państwach członkowskich. Najważniejsze wyniki można podsumować jak następuje.

Większość respondentów poparła cele „ograniczenia emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich w sposób racjonalny pod względem kosztów, zgodnie zarówno z ogólnym celem klimatycznym na 2030 r. wynoszącym co najmniej -55 %, jak i z celem neutralności klimatycznej do 2050 r.”.

Pozostałe dwa cele („zmniejszenie zużycia energii w UE i zależności od importu paliw kopalnych oraz wzmocnienie wiodącej pozycji technicznej” i „przemysłowej oraz stymulowanie zatrudnienia w łańcuchu wartości pojazdów ciężkich w UE”) również uzyskały poparcie większości respondentów, ale w mniejszym stopniu niż pierwszy cel.

Jeśli chodzi o zakres, we wszystkich grupach zainteresowanych stron większość respondentów poparła ustanowienie nowych celów w odniesieniu do samochodów ciężarowych powyżej 7,5 t, autobusów miejskich i autokarów.

Jeśli chodzi o poziomy docelowe, w konsultacjach wyrażono ogólne poparcie dla zaostrzenia wymogów w tym zakresie zarówno w perspektywie długo-, jak i krótkoterminowej. Środowiskowe organizacje pozarządowe i producenci pojazdów bezemisyjnych wezwali do przyjęcia najbardziej ambitnych celów, natomiast producenci pojazdów, przewoźnicy, dostawcy części i dostawcy paliw poparli cele mniej ambitne. Wszystkie zainteresowane strony – z wyjątkiem połowy przewoźników, którzy przedstawili zróżnicowane opinie – uznały, że ustalenie norm dla przyczep i naczep jest ważne. Jeśli chodzi o ewentualne wprowadzenie mechanizmu rozliczania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych względem zgodności z celem redukcji emisji CO₂, uczestnicy konsultacji wyrazili mieszane opinie.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

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

Dane z monitorowania dotyczące emisji gazów cieplarnianych i innych cech nowego parku pojazdów ciężkich pochodzą z rocznych danych z monitorowania zgłaszanych przez państwa członkowskie i producentów, gromadzonych przez Europejską Agencję Środowiska (EEA) na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/956.

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

- **Ocena skutków**

Ocena skutków opiera się na zintegrowanych scenariuszach modelowania, które odzwierciedlają wzajemne oddziaływanie różnych instrumentów politycznych na podmioty gospodarcze, aby zapewnić komplementarność, spójność i skuteczność w osiągnięciu ambitnych celów klimatycznych na 2030 i 2050 r. Scenariusze te uwzględniają politykę zaproponowaną w lipcu 2021 r. w ramach pakietu legislacyjnego „Gotowi na 55” oraz niedawno opublikowany plan REPowerEU, a także proponowane nowe normy Euro 7.

Ocena skutków towarzysząca niniejszemu wnioskowi została ponadto przygotowana i opracowana zgodnie z obowiązującymi wytycznymi lepszego stanowienia prawa. Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała negatywną opinię w dniu 16 września 2022 r. Po ponownym przedłożeniu wniosku Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała pozytywną opinię z zastrzeżeniami w dniu 6 grudnia 2022 r.

W ostatecznej wersji uwzględniono poprawki zaproponowane przez radę.

Dotyczy to w szczególności następujących głównych kwestii:

- określenie pozostałej luki w zakresie redukcji emisji CO₂, która ma zostać zniwelowana za sprawą inicjatywy;
- szczegółowy opis scenariusza bazowego;
- dodatkowe informacje na temat ogólnych kosztów i korzyści w przypadku najbardziej istotnych zestawień wariantów oraz informacje na temat ich proporcjonalności;
- wyjaśnienia dotyczące preferowanego wariantu;
- omówienie ograniczeń i zagrożeń wynikających z potencjalnego niedostatecznego wykorzystania kluczowych technologii i elementów infrastruktury wspierającej, w tym dodatkowa analiza niejasności mających wpływ na wyniki;
- dodatkowe informacje na temat międzynarodowej konkurencyjności sektora pojazdów ciężkich.

Warianty strategiczne

W ramach oceny skutków przeanalizowano pogrupowane według tematów warianty strategiczne, które mają pomóc rozwiązać zidentyfikowane problemy i osiągnąć cele polityki.

- 1) Poziomy docelowe emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich (zakres, poziomy, harmonogram, warianty)

Jeśli chodzi o poziomy docelowe, rozważane warianty obejmują trzy ścieżki redukcji do 2040 r., a przy tym odzwierciedlają fakt, że celem jest osiągnięcie do 2050 r. redukcji emisji pochodzących z transportu o 90 %.

Aby przyczynić się do osiągnięcia ogólnego zwiększonego poziomu ambicji na 2030 r. oraz celu neutralności klimatycznej do 2050 r., preferowany wariant musi zakładać znaczne zaostrzenie wymogów w zakresie poziomów docelowych emisji CO₂ dla unijnego parku nowych pojazdów ciężkich od 2030 r. oraz rozszerzenie zakresu ich stosowania. Pozwoli to wytyczyć kierunki niezbędnych działań umożliwiających przyspieszenie dostaw na rynek pojazdów bezemisyjnych, przyniesie korzyści użytkownikom pojazdów, a także będzie stymulować innowacje i pozwoli utrzymać wiodącą pozycję w dziedzinie technologii przy jednoczesnym ograniczeniu wzrostu kosztów dla producentów. Normy dla pojazdów ciężkich przyczyniają się również do ograniczenia zanieczyszczeń powietrza.

Pod względem harmonogramu zwiększania wartości docelowych preferowanym wariantem jest utrzymanie podejścia regulacyjnego polegającego na określaniu poziomów docelowych zmniejszających się w pięcioletnich etapach w celu uwzględnienia cykli rozwojowych w sektorze motoryzacyjnym.

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

Wprowadzono by możliwość przyznawania poziomów docelowych w ramach odstępstw w przypadku drobnych producentów zarówno z UE, jak i spoza UE.

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

Rozważono różne warianty mechanizmu zachęt dotyczącego ZLEV, zarówno pod względem rodzaju mechanizmu, jak i rodzaju pojazdów, który powinien być objęty mechanizmem. Preferowanym wariantem jest zlikwidowanie od 2030 r. programu zachęt dotyczącego pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych (ZLEV), ponieważ rozpowszechnianiu ZLEV na rynku będą sprzyjały bardziej rygorystyczne poziomy docelowe emisji CO₂ obowiązujące od tej daty. Wariant ten spowoduje także uproszczenie prawodawstwa i pozwoli uniknąć ryzyka obniżenia jego skuteczności.

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

W tym zakresie pod uwagę wzięto dwa warianty: współczynnik korygujący emisje oraz mechanizm przydzielania jednostek uprawnień do emisji. W ramach preferowanego wariantu nie wprowadza się jednak takiego mechanizmu rozliczania, ponieważ nie byłoby to racjonalne pod względem kosztów ani dla producentów, ani dla przewoźników i ogółu społeczeństwa, a także spowodowałoby rozmycie odpowiedzialności różnych podmiotów za osiągnięcie poziomów docelowych, osłabienie skuteczności oraz zwiększenie obciążenia administracyjnego i złożoności. Stosowanie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych jest promowane dzięki zmianie dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii, dyrektywy w sprawie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz dyrektywy w sprawie opodatkowania energii.

• **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

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

W porównaniu z obowiązującym rozporządzeniem nie oczekuje się, aby wniosek doprowadził do zwiększenia kosztów administracyjnych dla przedsiębiorstw i społeczeństwa. Co więcej, proponuje się zniesienie od 2030 r. jednego z obowiązujących przepisów, tj. mechanizmu zachęt dotyczących ZLEV w formie „premił”, oraz wprowadzenie wyłączenia dla drobnych producentów, co powinno przyczynić się do uproszczenia prawodawstwa.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie narusza praw podstawowych i jest zgodny z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej⁵. W szczególności przyczynia się on do osiągnięcia celu dotyczącego wysokiego poziomu ochrony środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, o której mowa w art. 37 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.

4. WPLYW NA BUDŻET

Zasadniczymi elementami wdrażania i egzekwowania norm emisji CO₂ są analiza i przetwarzanie różnych zbiorów danych dotyczących emisji CO₂ z pojazdów ciężkich. Ze względu na poważne skutki prawne związane z analizą i przetwarzaniem tych zbiorów danych należy podjąć starania, aby zapewnić poprawność i wiarygodność tych działań. Komisja i Europejska Agencja Środowiska potrzebowałyby dodatkowych zasobów. Szczegółowy podział wpływu na budżet przedstawiono w ocenie skutków finansowych regulacji.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

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

Istnieje już ugruntowany system monitorowania wdrażania rozporządzenia (UE) 2019/1242. Państwa członkowskie i producenci co roku przedstawiają Komisji sprawozdania dotyczące emisji CO₂ z nowo zarejestrowanych pojazdów ciężkich oraz zużycia paliwa przez te pojazdy.

Komisja, wspierana przez EEA, co roku publikuje ostateczne dane z monitorowania za poprzedni okres sprawozdawczy, w tym wyniki poszczególnych producentów w odniesieniu do poziomów docelowych lub ścieżek redukcji emisji CO₂. Prawodawstwo nadal będzie się opierało na tych ugruntowanych ramach monitorowania i zgodności z prawem.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

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

Zmienia się art. 1 w celu wyjaśnienia, że we wniosku ustanawia się również wymóg monitorowania i zgłaszania niektórych danych dotyczących nowych pojazdów ciężkich.

Art. 1 pkt 2: zmiana art. 2 – Zakres

W art. 2 wprowadza się zmiany w celu rozszerzenia zakresu rozporządzenia, tak aby obejmował on szerszy zakres rozporządzenia (UE) 2018/956, uwzględniający obecnie przyczepy, autobusy miejskie, autokary i inne rodzaje samochodów ciężarowych. Zmiana ma na celu zastąpienie odniesień do dyrektywy 2007/46/WE⁶ (dyrektywy ramowej w sprawie homologacji typu), którą uchylono z dniem 1 września 2020 r., odniesieniami do

⁵ Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 391.

⁶ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

rozporządzenia (UE) 2018/858⁷ w sprawie homologacji typu, które ma zastosowanie od tej daty. Pojazdy zaprojektowane i zbudowane lub dostosowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną oraz służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego nie są objęte docelowymi poziomami emisji CO₂.

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

Zmiana ma na celu zaktualizowanie lub dodanie niektórych definicji.

Art. 1 pkt 4: nowe art. 3a i 3b

Dodaje się art. 3a, w którym ustala się, o ile należy zmniejszyć indywidualny poziom emisji CO₂ z unijnego parku nowych pojazdów ciężkich w określonych latach, oraz określa się sposób podziału tych poziomów docelowych między podgrupy pojazdów ciężkich.

Precyzuje się w nim również, że poziomy docelowe nie mają zastosowania do pojazdów specjalnego przeznaczenia, pojazdów terenowych, pojazdów terenowych specjalnego przeznaczenia oraz pojazdów specjalistycznych, takich jak żurawie samochodowe, pojazdy leśne lub rolnicze.

W art. 3b ustanawia się wymogi dotyczące emisji CO₂ w odniesieniu do unijnego parku nowych przyczep, jak również poziomy docelowe dla pojazdów bezemisyjnych mające zastosowanie do autobusów miejskich. Ten docelowy poziom dla pojazdów bezemisyjnych nie ma zastosowania do autokarów wykorzystywanych w regionalnym i dalekobieżnym przewozie osób, które podlegają jedynie docelowym poziomom redukcji emisji CO₂ określonym w art. 3a.

Art. 1 pkt 6: zmiana art. 5 – Bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie

Zmienia się art. 5 w celu zakończenia programu zachęt dotyczącego ZLEV w 2029 r.

Art. 1 pkt 7: zmiana art. 6 – Docelowe indywidualne poziomy emisji CO₂ producenta

Zmienia się art. 6 w celu uwzględnienia emisji CO₂ z przyczep oraz celu dotyczącego pojazdów bezemisyjnych w odniesieniu do autobusów w ramach docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂ producenta.

Art. 1 pkt 8: nowy art. 6a – Przenoszenie pojazdów między producentami – oraz art. 6b – Zwolnienie dla drobnych producentów pojazdów

Dodaje się nowy art. 6a umożliwiający producentom przenoszenie poszczególnych pojazdów w celu obliczenia ich średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂, o ile spełnione zostaną określone warunki.

Dodaje się nowy art. 6b, zgodnie z którym producenci odpowiedzialni za rejestrację mniej niż 100 nowych pojazdów ciężkich w UE mogą zostać zwolnieni z docelowych poziomów emisji CO₂.

⁷ Rozporządzenie (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE.

Art. 1 pkt 9: zmiana art. 7 – Jednostki emisji i długi emisyjne

Zmienia się art. 7, aby umożliwić producentom uwzględnianie jednostek emisji lub długów emisyjnych również po zakończeniu okresu sprawozdawczego w 2029 r. Ustala się również ścieżkę redukcji emisji CO₂ w odniesieniu do okresu sprawozdawczego obejmującego lata 2030–2040.

Art. 1 pkt 10: nowe art. 7a – Przepisanie pojazdów do producenta – oraz art. 7b – Obliczanie średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla pojazdów kategorii M

Dodaje się art. 7a w celu określenia sposobu przypisywania zarejestrowanych pojazdów do producenta na potrzeby oceny zgodności. Dodaje się nowy art. 7b w celu określenia sposobu obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla pojazdów kategorii M, w przypadku gdy producent pojazdu podstawowego nie jest producentem pojazdu skompletowanego.

Art. 1 pkt 12: zmiana art. 9 – Weryfikacja danych z monitorowania

Zmienia się art. 9 w celu objęcia nim dodatkowych przypadków, w których organy udzielające homologacji typu i producenci muszą zgłaszać Komisji wszelkie odchylenia od zgłoszonych danych.

Art. 1 pkt 13: zmiana art. 10 – Ocena emisji odniesienia CO₂

Zmienia się art. 10, aby uwzględnić w nim ocenę emisji odniesienia CO₂ podgrup pojazdów, które zostały dodane do rozszerzonego zakresu.

Art. 1 pkt 14: zmiana art. 11 – Publikacja danych i wyników producenta

Dodaje się nowy ustęp, aby umożliwić Komisji uzupełnienie aktów wykonawczych, o których mowa w tym artykule, w przypadku gdy emisje odniesienia wymagają dostosowania ze względu na zmiany w procedurze określania emisji CO₂.

Art. 1 pkt 15: zmiana art. 13 – Weryfikacja emisji CO₂ z eksploatowanych pojazdów ciężkich dopuszczonych do użytku

W art. 13 ust. 3 dodaje się zdanie w celu określenia obowiązku odpowiedzialnego organu udzielającego homologacji typu do wydania oświadczenia o sprostowaniu zawierającego skorygowane dane i przekazania tego oświadczenia Komisji i zainteresowanym stronom, w przypadku gdy danych zawartych w dokumentacji homologacji typu nie można poprawić na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858.

Art. 1 pkt 16: nowe art. 13a–13f

Art. 13a–13f włączają art. 4–9 rozporządzenia (UE) 2018/956 do zmienionego rozporządzenia (UE) 2019/1242.

Nowy art. 13a – Monitorowanie i sprawozdawczość przez państwa członkowskie

Dodaje się nowy art. 13a, w dużej mierze odpowiadający art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/956, w którym ustanawia się obowiązek monitorowania i zgłaszania przez państwa członkowskie określonych danych dotyczących nowych pojazdów ciężkich.

Nowy art. 13b – Monitorowanie i sprawozdawczość przez producentów lub inne podmioty

Dodaje się nowy art. 13b, w dużej mierze odpowiadający art. 5 rozporządzenia (UE) 2018/956, w którym ustanawia się obowiązek monitorowania i zgłaszania przez producentów lub inne podmioty określonych danych dotyczących nowych pojazdów ciężkich. Dodaje się nowy ustęp, w którym precyzuje się obowiązki producentów i innych podmiotów odpowiedzialnych za określenie parametrów pojazdu ciężkiego.

Nowy art. 13c – Centralny rejestr danych

Dodaje się nowy art. 13c, w dużej mierze odpowiadający art. 6 rozporządzenia (UE) 2018/956, w którym ustanawia się obowiązek prowadzenia i aktualizowania przez Komisję centralnego rejestru danych.

Nowy art. 13d – Badania weryfikacyjne w warunkach drogowych

Dodaje się nowy art. 13d, w dużej mierze odpowiadający art. 7 rozporządzenia (UE) 2018/956, w którym ustanawia się obowiązek monitorowania przez Komisję wyników badań weryfikacyjnych w warunkach drogowych zgodnie z art. 7 rozporządzenia (UE) 2018/956.

Nowy art. 13e – Jakość danych

Dodaje się nowy art. 13e, w dużej mierze odpowiadający art. 8 rozporządzenia (UE) 2018/956, w którym zobowiązuje się Komisję, właściwe organy i producentów do zapewniania jakości danych na podstawie aktu wykonawczego, który ma zostać przyjęty przez Komisję.

Nowy art. 13f – Grzywny administracyjne

Dodaje się nowy art. 13f, odpowiadający art. 9 rozporządzenia (UE) 2018/956, dotyczący grzywien administracyjnych.

Art. 1 pkt 17: zmiana art. 14 – Zmiany w załącznikach

W art. 14 określa się wszystkie uprawnienia Komisji do zmiany elementów technicznych w załącznikach w drodze aktów delegowanych. Łączy on wcześniej istniejące uprawnienia określone w rozporządzeniach (UE) 2018/956 i 2019/1242 oraz dodaje nowe uprawnienia, które stały się konieczne ze względu na rozszerzony zakres proponowanego rozporządzenia.

Art. 1 pkt 18: zmiana art. 15 – Monitorowanie i sprawozdawczość

W art. 15 proponuje się przeprowadzenie przeglądu proponowanego rozporządzenia w 2028 r.

Art. 1 pkt 19: zmiana art. 17 – Wykonywanie przekazanych uprawnień

Aktualizuje się ust. 2, 3 i 6, aby dodać odniesienia do uprawnień zawartych w nowo dodanych dodatkowych artykułach włączających dawne rozporządzenie (UE) 2018/956 w sprawie monitorowania i sprawozdawczości.

W **art. 2** uchyla się rozporządzenie (UE) 2018/956.

W **art. 3** określa się wejście niniejszego rozporządzenia w życie.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylające rozporządzenie (UE) 2018/956

(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-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego, przyjętego w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.³ Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia oraz dobrobytu gospodarczego obywateli Unii.
- 2) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w Unii do 2050 r. Ponadto określono w nim nową strategię mającą na celu przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, którego

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³ Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

gospodarka będzie nowoczesna, zasobooszczędna i konkurencyjna i w której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane, do których należą m.in. osoby starsze, osoby niepełnosprawne oraz osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie przebiegać w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób, tak by nikt nie został pominięty.

- 3) UE zobowiązała się do ograniczenia emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce Unii o co najmniej 55 % do 2030 r. w stosunku do poziomów z 1990 r. w ramach zaktualizowanego, ustalonego na poziomie krajowym wkładu, przedłożonego Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r.
- 4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119⁴ Unia utrwaliła w prawodawstwie cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący cel Unii zakładający ograniczenie emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.
- 5) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego.
- 6) Pakiet legislacyjny „Gotowi na 55”, przyjęty przez Komisję Europejską w 2021 r., służy realizacji celu redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. Obejmuje on wiele obszarów polityki. Zmiana rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁵ stanowi nieodłączny element tego pakietu.
- 7) W komunikacie w sprawie REPowerEU⁶ przedstawiono plan uniezależnienia Unii od rosyjskich paliw kopalnych na długo przed końcem obecnego dziesięciolecia. W komunikacie podkreślono znaczenie m.in. dalszego zwiększania efektywności energetycznej i ograniczania zużycia paliw kopalnych w sektorze transportu, w którym elektryfikację można połączyć z wykorzystaniem wodoru odnawialnego w celu zastąpienia paliw kopalnych.
- 8) Aby przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., a także zgodnie z zasadą „efektywność energetyczna przede wszystkim”, należy zaostrzyć wymogi dotyczące redukcji określone w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 w odniesieniu do pojazdów

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

⁶ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Plan REPowerEU”, COM(2022) 230 final z 18.5.2022.

ciężkich. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r.

- 9) Zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych, przynosząc jednocześnie korzyści użytkownikom i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza i większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością. Pojazdy bezemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami.
- 10) W związku z tym należy określić nowe, zwiększone cele redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich na okres od 2030 r. Te poziomy docelowe należy określić na poziomie, który zostanie odczytany jako wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania pojazdów bezemisyjnych na rynek unijny oraz do stymulowania innowacji w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów.
- 11) W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej⁷ przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście opracowywana jest ścieżka transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. Ścieżka ta uwzględnia w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa działające w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także opiera się na europejskim programie na rzecz umiejętności, obejmującym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, który ma zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową, oraz na mechanizmie wspierania talentów w ramach inicjatywy „Wykorzystanie talentów w regionach Europy”. Ścieżka ta uwzględnia również odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Mogłoby to na przykład obejmować umożliwienie państwom członkowskim wykorzystania proponowanego Społecznego Funduszu Klimatycznego do wspierania mikroprzedsiębiorstw w zakupie bezemisyjnych pojazdów i samochodów ciężarowych.

Plan przemysłowy Zielonego Ładu⁸ przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności europejskiego przemysłu technologii neutralnych emisyjnie i zapewni wsparcie szybkiej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej. Plan ten ma na celu zapewnienie bardziej sprzyjającego otoczenia dla zwiększenia zdolności produkcyjnych UE w zakresie technologii i produktów neutralnych emisyjnie niezbędnych do osiągnięcia ambitnych celów klimatycznych Europy.

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

⁸ COM(2023) 62 final.

- 12) Tym docelowym poziomom emisji dla unijnego parku pojazdów musi koniecznie towarzyszyć rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliwa, jak określono we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych⁹.
- 13) Transformacja w kierunku neutralności klimatycznej wymaga znacznych inwestycji w sieci elektroenergetyczne, w tym zwiększenia zdolności, odporności i możliwości magazynowania, a także dodatkowych połączeń. Jeżeli chodzi o pojazdy ciężkie, przy docelowych poziomach emisji zaproponowanych w art. 3a na 2030 r. udział pojazdów bezemisyjnych w całym parku samochodów poruszających się po drogach, jak również zużycie energii elektrycznej w tym sektorze pozostaną ograniczone. W związku z tym powiązany wpływ na sieć elektroenergetyczną również pozostanie ograniczony.
- 14) Aby producenci mogli w sposób racjonalny pod względem kosztów poradzić sobie z przejściem na pojazdy bezemisyjne, należy im zapewnić odpowiednią elastyczność, która pozwoli im stopniowo dostosować ich parki pojazdów, a więc należy dalej stosować podejście polegające na zmniejszaniu poziomów docelowych co pięć lat.
- 15) Ze względu na niejednorodną strukturę całego parku samochodowego nie można w pełni przewidzieć, czy w przypadku wszystkich zastosowań niszowych rozwój technologiczny będzie wystarczająco szybki, aby zagwarantować, że technologia bezemisyjnej rury wydechowej będzie opłacalnym wyborem. Może to obejmować takie zastosowania, jak pojazdy ciężkie do transportu dalekobieżnego w określonych warunkach morfologicznych i meteorologicznych, autokary i samochody ciężarowe do krytycznych zastosowań związanych z bezpieczeństwem i ochroną, których to zastosowań nie mogą zapewnić technologie bezemisyjnej rury wydechowej. Takie pojazdy powinny stanowić ograniczoną część całego parku pojazdów ciężkich. W związku z tym należy pozostawić pewien margines w celu na 2040 r., aby uwzględnić przyszły rozwój technologii.
- 16) Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające powinny przy ustalaniu podstaw udzielania zamówień na zakup lub użytkowanie pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I, uwzględniać odporność dostaw, w tym biorąc pod uwagę „Wytyczne dotyczące udziału oferentów z państw trzecich w unijnym rynku zamówień publicznych oraz wprowadzana na ten rynek towarów z państw trzecich” (C(2019) 5494 final).
- 17) W związku z bardziej rygorystycznymi docelowymi poziomami emisji dla unijnego parku pojazdów od 2030 r. producenci będą musieli wprowadzić na rynek unijny znacznie więcej pojazdów bezemisyjnych. W tym kontekście mechanizm zachęt dotyczący pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych („ZLEV”) nie spełniałby już swojego pierwotnego celu i groziłby zmniejszeniem skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/1242. W związku z tym mechanizm zachęt dotyczący ZLEV powinien zostać zlikwidowany od 2030 r.

⁹ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, COM(2021) 559 final z 14.7.2021.

- 18) Zgodnie z wymogami art. 15 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/1242 przeprowadzono ocenę możliwości przydzielenia dochodu z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na specjalny fundusz lub odpowiedni program i stwierdzono, że znacznie zwiększyłyby to obciążenie administracyjne, a jednocześnie nie pomogłyby bezpośrednio przemysłowi motoryzacyjnemu w przeprowadzeniu transformacji. Dochody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji należy zatem nadal uznawać za dochody budżetu ogólnego Unii zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/1242.
- 19) Należy rozszerzyć przedmiot rozporządzenia, aby objąć nim również obowiązki w zakresie monitorowania i sprawozdawczości, które w drodze niniejszego rozporządzenia włącza się do rozporządzenia (UE) 2019/1242.
- 20) Należy zmienić rozporządzenie (UE) 2019/1242 tak, aby obejmowało ono ten sam zakres co rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956¹⁰.
- 21) W przypadku pojazdów, które nie są objęte zakresem prawodawstwa dotyczącego homologacji typu pojazdu, takich jak ciągniki rolnicze i leśne, pojazdy zaprojektowane i zbudowane do użytku przez siły zbrojne i pojazdy gasienicowe, nie określa się emisji CO₂, w związku z czym pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Pojazdy zaprojektowane i zbudowane lub dostosowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną oraz służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego lub służby udzielające pilnej opieki medycznej, w przypadku których uzyskano homologację typu na zasadzie dobrowolności, powinny również być zwolnione z obowiązku osiągnięcia docelowych poziomów emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu – o ile producent nie zwróci się o objęcie pojazdów tym obowiązkiem – aby nie tworzyć zachęty do niezyskiwania dla tych pojazdów homologacji typu na zasadzie dobrowolności, co miałyby negatywne skutki dla bezpieczeństwa i środowiska.

Państwa członkowskie powinny mieć również prawo wskazać zwolnienie z obowiązku osiągnięcia docelowych poziomów emisji pojazdów, które nie są specjalnie zaprojektowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego, siły zbrojne lub służby udzielające pilnej opieki medycznej, lecz są zarejestrowane na potrzeby takiego użytku – takie jak zwykle autokary używane do transportu sił policyjnych lub wojskowych – przez potwierdzenie, że takie zwolnienie jest zgodne z interesem publicznym.

Ponieważ w przypadku niektórych grup pojazdów, które uzyskały homologację typu, nie określono jeszcze z przyczyn technicznych emisji CO₂, pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu. Są to na przykład pojazdy specjalnego przeznaczenia, takie jak żurawie samochodowe, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu hydraulicznego, pojazdy do przewożenia ładunków nienormatywnych, pojazdy terenowe, takie jak niektóre pojazdy używane

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 1).

na potrzeby górnictwa, leśnictwa i rolnictwa, a także inne pojazdy o niestandardowej konfiguracji osi, takie jak pojazdy mające więcej niż cztery osie lub więcej niż dwie osie napędzane, małe autobusy o masie maksymalnej poniżej 7,5 t i małe samochody ciężarowe o masie maksymalnej poniżej 5 t.

Pojazdy specjalistyczne, takie jak śmieciarki, wywrotki lub mieszalniki do betonu, powinny nadal być zwolnione z obowiązku obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ przez producentów.

- 22) Należy wprowadzić definicje niektórych terminów w celu zharmonizowania terminologii z terminologią dotyczącą homologacji typu pojazdu stosowaną w prawodawstwie Unii, w szczególności w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858¹¹ i rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/2400¹².
- 23) Na potrzeby nowo wprowadzonego przenoszenia pojazdów między producentami oraz w celu ustanowienia zwolnienia dla producentów wytwarzających niewielką liczbę pojazdów w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 należy dodać definicję terminu „grupa podmiotów powiązanych”, o treści zgodnej z terminologią stosowaną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631¹³ w odniesieniu do pojazdów lekkich.
- 24) W celu określenia obowiązków indywidualnych producentów należy przełożyć cele redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku samochodów dotyczące parku nowych pojazdów ciężkich na indywidualne docelowe poziomy redukcji emisji dla podgrup, które należy określić na podstawie charakterystyki technicznej pojazdów wchodzących w skład tych podgrup.
- 25) Ponieważ emisje CO₂ związane z przyczepami mają duży wpływ na ogólny poziom emisji CO₂ i zużycie energii przez pojazdy silnikowe, należy również określić odpowiednie docelowe poziomy dla przyczep.
- 26) W związku z gotowością techniczną tego podsektora oraz koniecznością poprawy jakości powietrza w miastach należy ustalić obowiązkowy minimalny udział nowych bezemisyjnych autobusów miejskich.
- 27) Obowiązkowy minimalny udział bezemisyjnych autobusów miejskich powinien odzwierciedlać społeczne zapotrzebowanie na przystępny cenowo transport publiczny, w tym na obszarach wiejskich. Zwiększona podaż bezemisyjnych autobusów miejskich wynikająca z takiego obowiązkowego minimalnego udziału powinna mieć pozytywny wpływ na koszt zakupu, zarówno jeżeli chodzi o cenę początkową zakupu

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE.

¹² Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L 349 z 29.12.2017, s. 1).

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

takich autobusów, jak i całkowity koszt własności, który odzwierciedla oszczędności paliw kopalnych wynikające z ich eksploatacji. Wspólne udzielanie zamówień na autobusy miejskie z wykorzystaniem platformy autobusów ekologicznych może przyczynić się do dalszego obniżenia kosztów zakupu takich autobusów, a państwa członkowskie mogłyby wykorzystywać proponowany Społeczny Fundusz Klimatyczny, aby wspierać osoby znajdujące się w trudnej sytuacji, przyznając im ulgowe lub bezpłatne bilety lub abonamenty na transport publiczny. Autobusy i autokary regionalne oraz dalekobieżne, w tym te przeznaczone do transportu na obszarach wiejskich, nadal podlegają ponadto docelowym poziomom dla pojazdów ciężkich. Wsparcie ze Społecznego Funduszu Klimatycznego mogłoby być ukierunkowane na konkretne potrzeby obszarów wiejskich i zapobiegać ubóstwu transportowemu¹⁴ dzięki zapewnieniu dostępu do przystępnego cenowo transportu publicznego.

- 28) Wskaźnik emisji zerowej i niskiej powinien być stosowany po raz ostatni w okresie sprawozdawczym roku 2029, ponieważ po upływie tego okresu nie jest już uznawany za niezbędny jako zachęta mająca na celu promowanie wprowadzania na rynek pojazdów bezemisyjnych.
- 29) Ponieważ w kontekście oceny zgodności należy uwzględniać podmioty gospodarcze, a nie osoby prawne, producentom powiązanych gospodarczo powinno się zezwalać, z zachowaniem określonych limitów, na przenoszenie między nimi pojazdów do celów rozliczania tych pojazdów na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/1242.
- 30) W celu zwiększenia rozwoju nowych technologii bezemisyjnych w wyspecjalizowanych małych i średnich przedsiębiorstwach powinno ponadto być możliwe przenoszenie pojazdów bezemisyjnych między podmiotami niepowiązanymi.
- 31) Aby uniknąć nieproporcjonalnie wysokich kosztów przestrzegania przepisów oraz zmniejszyć obciążenie administracyjne, należy zapewnić, aby drobni producenci pojazdów spełniający określone wymogi prawne byli zwolnieni z obowiązku zachowania zgodności z docelowymi poziomami emisji CO₂. Ponieważ drobni producenci pojazdów są zobowiązani do wypełniania obowiązków sprawozdawczych wynikających z rozporządzenia (UE) 2019/1242, istnieje odpowiedni mechanizm kontroli w odniesieniu do tych producentów.
- 32) Istniejący system wieloletnich jednostek emisji i długów emisyjnych należy przedłużyć do 2039 r., ponieważ po 2030 r. aż do 2040 r. cele redukcji emisji stają się coraz bardziej rygorystyczne i wymagają od producentów w tym okresie rozwoju technicznego ukierunkowanego na przyszłość.
- 33) W rozporządzeniu (UE) 2019/1242 należy wyraźnie określić – w odniesieniu do każdej kategorii pojazdów – kim jest producent, któremu należy przypisać pojazd, uwzględniając tym samym w szczególności poszczególne schematy pojazdów kategorii M.
- 34) Przepisy dotyczące weryfikacji danych z monitorowania powinny również obejmować ewentualne korekty *ex post* błędów zawartych w przekazanych danych oraz sposób

¹⁴ Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 2 rozporządzenia ustanawiającego Społeczny Fundusz Klimatyczny.

postępowania Komisji w odniesieniu do takich korekt na potrzeby wdrażania docelowych poziomów emisji CO₂ dotyczących parków samochodów.

- 35) Należy zmienić ocenę emisji odniesienia CO₂, aby obejmowała również podgrupy pojazdów nowo włączone w zakres rozporządzenia (UE) 2019/1242.
- 36) Niezbędnym warunkiem wdrożenia rozporządzenia (UE) 2019/1242 jest monitorowanie i sprawozdawczość przez producentów i państwa członkowskie. Połączenie rozporządzenia (UE) 2018/956 z rozporządzeniem (UE) 2019/1242 powinno przynieść synergii i umożliwić interpretację przepisów z uwzględnieniem celów obu rozporządzeń.
- 37) Przy uwzględnieniu przepisów dotyczących monitorowania i sprawozdawczości w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 należy skorzystać z okazji, aby nieznacznie zmodyfikować te przepisy w świetle doświadczeń zdobytych podczas dwóch pierwszych cykli sprawozdawczości na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/956.
- 38) Biorąc pod uwagę fakt, że określenia parametrów pojazdów nie będą już dokonywali wyłącznie producenci, zgłaszanie emisji CO₂ i innych danych technicznych pojazdów należy rozszerzyć, obejmując oprócz producentów podmioty, które dokonują ustaleń dotyczących tych pojazdów na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/2400 i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1362¹⁵. Dane, które mają być zgłaszane, powinny obejmować dokumentację producenta.
- 39) W celu zapewnienia, aby wymogi w zakresie danych oraz procedura monitorowania i sprawozdawczości pozostawały przez cały czas odpowiednie do oceny stopnia, w jakim park pojazdów ciężkich przyczynia się do emisji CO₂, w celu zapewnienia dostępności danych na temat nowych i zaawansowanych technologii redukcji emisji CO₂ oraz na temat wyników badań weryfikacyjnych w warunkach drogowych, a także w celu zapewnienia, by przedziały wartości oporu powietrza pozostały odpowiednie do celów informacyjnych i dla zapewnienia porównywalności, jak również w celu uzupełnienia przepisów o grzywnach administracyjnych Komisja powinna mieć możliwość uwzględnienia postępu technicznego, zmian w zakresie logistyki transportu towarowego, niezbędnych dostosowań wynikających ze stosowania niniejszego rozporządzenia i zmian w odnośnym prawodawstwie dotyczącym homologacji typu.
- 40) W związku z powyższym należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany kryteriów określania podgrup pojazdów, określania pojazdów specjalistycznych, zakresów roboczych różnych technologii mechanizmów napędowych, wykazu i wagi profili zadań, ładowności, liczby pasażerów, masy pasażerów, technicznie dopuszczalnej maksymalnej ładowności, technicznie dopuszczalnej maksymalnej liczby pasażerów i objętości ładunku podgrup pojazdów oraz wartości rocznych przebiegów, zmiany wymogów dotyczących danych oraz procedury monitorowania i sprawozdawczości określonej w załącznikach do

¹⁵ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362 z dnia 1 sierpnia 2022 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do parametrów przyczep do pojazdów ciężarowych w zakresie ich wpływu na emisję CO₂, zużycie paliwa, zużycie energii i bezemisyjny zasięg pojazdów silnikowych oraz w sprawie zmiany rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 (Dz.U. L 205 z 5.8.2022, s. 145).

niniejszego rozporządzenia, określania danych, które mają być zgłaszane przez państwa członkowskie do celów monitorowania wyników badań weryfikacyjnych w warunkach drogowych, zmiany przedziałów wartości oporu powietrza oraz określania kryteriów i metod obliczania oraz poboru grzywien administracyjnych nakładanych na producentów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja przeprowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

- 41) Rozporządzenie (UE) 2018/956 należy uchylić, a jednocześnie należy określić ramy czasowe umożliwiające zakończenie okresu sprawozdawczego trwającego w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie na początku tego okresu sprawozdawczego, wraz ze wszystkimi czynnościami po przetworzeniu zgromadzonych danych. W związku z tym niniejsze rozporządzenie należy stosować od początku następnego okresu sprawozdawczego.
- 42) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2019/1242,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1
Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2019/1242

W rozporządzeniu (UE) 2019/1242 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot i cel

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich, które przyczyniają się do realizacji unijnego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych określonego w rozporządzeniu (UE) 2018/842¹⁶, a także do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego¹⁷ i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 16 z 19.6.2018, s. 26).

¹⁷ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

2. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się też wymogi dotyczące sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w Unii oraz zużycia paliwa przez takie pojazdy.”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do nowych pojazdów, które uzyskały homologację typu lub indywidualne dopuszczenie na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858 albo – zgodnie z art. 2 ust. 3 tego samego rozporządzenia – które nie wymagają homologacji typu, należących do następujących kategorii:

a) M₂ i M₃;

b) N₁ nieobjętych rozporządzeniem (UE) 2019/631, N₂ i N₃;

c) O₃ i O₄.

Do celów niniejszego rozporządzenia pojazdy te określa się jako »pojazdy ciężkie«. Pojazdy wchodzące w zakres lit. a) i b) określa się jako »pojazdy ciężkie«.

Kategorie pojazdów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, odnoszą się do kategorii pojazdów określonych w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858 i w załączniku I do tego rozporządzenia.”;

b) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„2. Do celów niniejszego rozporządzenia pojazdy, o których mowa w ust. 1, uznaje się za nowe pojazdy ciężkie w danym okresie sprawozdawczym, jeżeli są one zarejestrowane w Unii po raz pierwszy w tym okresie i nie zostały wcześniej zarejestrowane poza Unią.”;

(ii) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Ust. 1 nie stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na okres nieprzekraczający jednego miesiąca i zarejestrowanych wyłącznie w celu przemieszczenia do państwa spoza Unii.”;

c) dodaje się ust. 4, 5 i 6 w brzmieniu:

„4. Niezależnie od przepisów art. 2 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2017/2400, dopuszczone pojazdy wchodzące w zakres art. 2 ust. 3 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/858 nie podlegają docelowym poziomom emisji CO₂ określonym w art. 3a niniejszego rozporządzenia, chyba że producent zdecyduje się uwzględnić te pojazdy w obliczeniach swoich indywidualnych poziomów emisji CO₂ i docelowych poziomów emisji

CO₂ podczas zgłaszania pojazdu zgodnie z częścią B załącznika IV do niniejszego rozporządzenia.

5. Pojazdy inne niż te, o których mowa w ust. 4, zarejestrowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego, siły zbrojne lub służby udzielające pilnej opieki medycznej nie podlegają docelowym poziomom emisji CO₂ określonym w art. 3a, jeżeli państwo członkowskie wskaże ten fakt w procesie rejestracji i sprawozdawczości, potwierdzając tym samym w danych zgłoszonych zgodnie z częścią A załącznika IV, że cel użytkowania pojazdu nie może być w równym stopniu osiągnięty przez pojazd bezemisyjny, a zatem zarejestrowanie pojazdu z silnikiem spalinowym do realizacji tego celu leży w interesie publicznym.

6. Obowiązki sprawozdawcze określone w art. 13a–13f mają również zastosowanie do pojazdów, które nie podlegają docelowym poziomom emisji CO₂ zgodnie z ust. 4 i 5 niniejszego artykułu.”;

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) »emisje odniesienia CO₂« oznaczają średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ w okresie odniesienia wszystkich nowych pojazdów ciężkich w każdej z podgrup pojazdów, określoną zgodnie z pkt 3 załącznika I;”;

b) dodaje się pkt 3a i 3b w brzmieniu:

„3a) »okres sprawozdawczy« oznacza okres trwający od 1 lipca danego roku do 30 czerwca kolejnego roku;

3b) »okres odniesienia« oznacza okres sprawozdawczy danego roku, w odniesieniu do którego na podstawie niniejszego rozporządzenia określa się zobowiązania w zakresie redukcji emisji dla określonej podgrupy pojazdów;”;

c) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) »docelowy indywidualny poziom emisji CO₂« oznacza docelowy poziom emisji CO₂ indywidualnego producenta, określany co roku w odniesieniu do poprzedniego okresu sprawozdawczego zgodnie z pkt 4 załącznika I;”;

d) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) »pojazd specjalistyczny« oznacza pojazd ciężki przeznaczony do użytku w celu wykonywania określonych zadań, który zgodnie z informacją zawartą w świadectwie zgodności, zgłoszoną przez państwa członkowskie, spełnia kryteria określone w pkt 1.2 załącznika I;”;

e) uchyla się pkt 10;

f) dodaje się pkt 10a i 10b w brzmieniu:

„10a) »podmiot zgłaszający« oznacza podmiot odpowiedzialny za zgłaszanie danych Komisji;

10b) »określenie parametrów pojazdu ciężkiego« oznacza określenie poziomu emisji CO₂ lub parametrów wejściowych zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/2400 lub ocenę parametrów pojazdu w odniesieniu do ich wpływu na emisję CO₂ i zużycie paliwa zgodnie z art. 8 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1362;”;

g) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) »pojazd bezemisyjny« oznacza następujące pojazdy:

(a) pojazd ciężki, którego emisje CO₂ określone zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/2400 nie przekraczają 5 g/(t·km) lub 5 g/(p·km);

(b) jeżeli nie określono poziomu emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 – pojazd ciężki spełniający warunki określone w pkt 1.1.4 załącznika I do niniejszego rozporządzenia;

c) przyczepę wyposażoną w urządzenie aktywnie wspomagające jej napęd i nieposiadającą silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub posiadającą silnik spalinowy wewnętrznego spalania, z którego emisje określone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego lub zgodnie z regulaminem nr 49 EKG ONZ nie przekraczają 5 g CO₂/kWh;”;

h) pkt 12) otrzymuje brzmienie:

„12) »niskoemisyjny pojazd ciężki« oznacza pojazd ciężki, inny niż bezemisyjny pojazd ciężki, o indywidualnym poziomie emisji CO₂ określonym zgodnie z pkt 2.3.4 załącznika I, wynoszącym mniej niż połowa wartości emisji odniesienia CO₂ dla wszystkich pojazdów w podgrupie pojazdów, do której należy ten pojazd ciężki;”;

i) dodaje się pkt 16)–23) w brzmieniu:

„16) »pojazd podstawowy pojazdu ciężkiego« oznacza pojazd podstawowy, określony w art. 3 pkt 22 rozporządzenia (UE) 2017/2400, któremu do celów symulacji przypisano ogólny typ nadwozia odpowiadający rzeczywistemu nadwoziu pojazdu ciężkiego w odniesieniu do konfiguracji podłogi (nadwozie niskopodłogowe/wysokopodłogowe) i liczby pokładów (nadwozie jednopokładowe/dwupokładowe) oraz, w stosownych przypadkach, wszelkich innych parametrów;

17) »pojazd skompletowany« oznacza »pojazd skompletowany« określony w art. 3 pkt 26 rozporządzenia (UE) 2018/858;

18) »pojazd kompletny« oznacza »pojazd kompletny« określony w art. 3 pkt 27 rozporządzenia (UE) 2018/858;

19) »pojazd terenowy« oznacza pojazd terenowy określony w części A pkt 2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858;

20) »pojazd specjalnego przeznaczenia« oznacza pojazd specjalnego przeznaczenia określony w art. 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2018/858;

21) »pojazd terenowy specjalnego przeznaczenia« oznacza pojazd terenowy specjalnego przeznaczenia określony w części A pkt 2.3.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858;

22) »świadectwo zgodności« oznacza świadectwo zgodności określone w art. 3 pkt 5 rozporządzenia (UE) 2018/858;

23) »zamówienie publiczne« w kontekście postępowań o udzielenie zamówienia publicznego oznacza, o ile nie określono inaczej, zamówienie publiczne określone w art. 2 ust. 1 pkt 5 dyrektywy 2014/24/UE, »zamówienia» określone w art. 2 pkt 1 dyrektywy 2014/25/UE, a także »koncesje» określone w art. 5 pkt 1 dyrektywy 2014/23/UE.”;

j) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„Do celów niniejszego rozporządzenia »grupa producentów powiązanych« oznacza producenta i przedsiębiorstwa powiązane z tym producentem.

»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) ma prawo kierowania działalnością przedsiębiorstwa;

b) przedsiębiorstwa, które bezpośrednio lub pośrednio mają, w odniesieniu do producenta, prawa, o których mowa w lit. a);

c) przedsiębiorstwa, w których przedsiębiorstwo, o którym mowa w lit. b), ma, bezpośrednio lub pośrednio, prawa, o których mowa 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, o których mowa w lit. a);

e) przedsiębiorstwa, w których prawa, o których mowa w lit. a), wspólnie należą do producenta lub do jednego lub większej liczby przedsiębiorstw powiązanych z tym producentem, o których mowa w lit. a)–d), oraz do jednej lub większej liczby osób trzecich.”;

- 4) dodaje się art. 3a–3c w brzmieniu:

„Artykuł 3a

Docelowe poziomy emisji CO₂

1. Średni poziom emisji CO₂ unijnego parku nowych pojazdów ciężkich, innych niż pojazdy specjalnego przeznaczenia, pojazdy terenowe, terenowe pojazdy specjalnego przeznaczenia i pojazdy specjalistyczne, redukuje się o następujące wartości procentowe w porównaniu ze średnim poziomem emisji CO₂ w okresie sprawozdawczym roku 2019:

- a) dla podgrup pojazdów 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH w odniesieniu do okresów sprawozdawczych w latach od 2025 do 2029 r. – o 15 %,
- b) dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów sprawozdawczych w latach od 2030 do 2034 r. – o 45 %,
- c) dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów sprawozdawczych w latach od 2035 do 2039 r. – o 65 %,
- d) dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów sprawozdawczych począwszy od roku 2040 – o 90 %.

2. Podgrupy pojazdów muszą przyczyniać się do osiągnięcia tych docelowych poziomów emisji CO₂, jak określono w pkt 4.3. załącznika I.

3. Emisje CO₂ związane z unijnym parkiem nowych przyczep redukuje się zgodnie z pkt 4.3 załącznika I.

Artykuł 3b

Cel dotyczący pojazdów bezemisyjnych w odniesieniu do autobusów miejskich

1. W przypadku pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I, producenci przestrzegają minimalnych wielkości udziału pojazdów bezemisyjnych w parku nowych pojazdów ciężkich, jak określono w pkt 4.3 załącznika I. W przypadku nowych autobusów miejskich od okresu sprawozdawczego roku 2030 udział pojazdów bezemisyjnych wynosi 100 %.

2. Państwa członkowskie mogą zdecydować o wyłączeniu z obowiązku wynikającego z niniejszego artykułu ograniczonej części autobusów miejskich zarejestrowanych w każdym okresie sprawozdawczym, co oznacza potwierdzenie, że cel użytkowania danego pojazdu nie może być w równym stopniu osiągnięty przez pojazd bezemisyjny, a zatem zarejestrowanie pojazdu innego niż zeroemisyjny do realizacji tego celu leży w interesie publicznym ze względu na społeczne i gospodarcze koszty i korzyści w związku ze szczególnymi warunkami morfologii terenu lub meteorologicznymi.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu określenia maksymalnej części pojazdów, które państwo członkowskie może

wyłączyć, oraz społecznych i gospodarczych kosztów i korzyści w związku z warunkami morfologii terenu i meteorologicznymi uzasadniającymi wyłączenie, o którym mowa w poprzednim akapicie.

3. W odniesieniu do użytkowania pojazdów, o których mowa w niniejszym artykule, Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 17 aktów delegowanych określających wspólne specyfikacje techniczne, w tym normy, dotyczące:

- a) wprowadzenia technicznej i otwartej interoperacyjności między infrastrukturą ładowania i tankowania a pojazdami w zakresie połączeń fizycznych i wymiany informacji;
- b) bezpieczne i pewne udostępnianie i wykorzystywanie wygenerowanych danych.

Artykuł 3c

Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego

1. Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające udzielają zamówień publicznych na zakup lub użytkowanie pojazdów, o których mowa w art. 3b, zgodnie z właściwymi przepisami prawa międzynarodowego, na podstawie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie, o najkorzystniejszym stosunku ceny do jakości oraz wkładzie w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw.

2. Wkład oferty w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw ocenia się między innymi na podstawie:

- a) proporcji produktów lub ofert pochodzących z państw trzecich określonej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013;
- b) wprowadzenia przez państwa trzecie środka ograniczającego lub zakłócającego konkurencję w odniesieniu do takich pojazdów lub w odniesieniu do technicznej i otwartej interoperacyjności między infrastrukturą ładowania i tankowania a pojazdami;
- c) dostępności niezbędnych części zamiennych zapewniających funkcjonowanie sprzętu będącego przedmiotem oferty;
- d) zobowiązania oferenta do zapewnienia, aby ewentualne zmiany w jego łańcuchu dostaw w trakcie realizacji zamówienia nie miały negatywnego wpływu na realizację zamówienia;
- e) zaświadczenia lub dokumentacji wykazującej, że organizacja łańcucha dostaw oferenta pozwoli mu spełnić wymóg bezpieczeństwa dostaw.

3. Zgodnie z art. 3b wkładowi oferty w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw przypisuje się wagę od 15 do 40 % w ramach kryteriów udzielenia zamówienia.”;

5) art. 4 akapit pierwszy lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) dane przekazywane w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich producenta zarejestrowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym; oraz”;

6) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Począwszy od 1 lipca 2020 r. i w odniesieniu do każdego następnego okresu sprawozdawczego roku 2029 Komisja określa dla każdego producenta wskaźnik emisji zerowej i niskiej za poprzedni okres sprawozdawczy.

Wskaźnik emisji zerowej i niskiej uwzględnia liczbę pojazdów i emisje CO₂ ze wszystkich bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w parku pojazdów producenta.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dla okresów sprawozdawczych od 2025 do 2029 r. wskaźnik emisji zerowej i niskiej określa się na podstawie wartości odniesienia wynoszącej 2 % zgodnie z pkt 2.3.2 załącznika I.”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Wskaźnik emisji zerowej i niskiej zmniejsza średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta maksymalnie o 3 %. Wkład bezemisyjnych pojazdów kategorii N, innych niż pojazdy z podgrup 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, w ten wskaźnik zmniejsza średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta maksymalnie o 1,5 %.”;

7) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Docelowe indywidualne poziomy emisji CO₂ producenta

Dla okresu sprawozdawczego roku 2025 i dla każdego następnego okresu sprawozdawczego Komisja określa dla każdego producenta docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ na poprzedni okres sprawozdawczy. Poziom ten określa się zgodnie z pkt 4.1 załącznika I.”;

8) dodaje się art. 6a i 6b w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Przenoszenie pojazdów między producentami

1. Do celów obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producentów zgodnie z art. 4 i pkt 2.2 załącznika I poszczególne pojazdy mogą być przenoszone między producentami, o ile spełnione zostaną następujące warunki:

- a) w przypadku wszystkich przeniesień: wniosek muszą złożyć wspólnie producent przenoszący i producent przyjmujący;
- b) w przypadku przekazywania pojazdów innych niż pojazdy bezemisyjne producent przenoszący i producent przyjmujący muszą należeć do grupy producentów powiązanych;
- c) w przypadku przenoszenia pojazdów bezemisyjnych między producentami nienależącymi do grupy producentów powiązanych: liczba pojazdów bezemisyjnych przenoszonych na producenta nie może przekraczać 5 % jego wszystkich nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w danym okresie sprawozdawczym.

Producenci przekazują Komisji wnioski dotyczące przeniesienia, korzystając z narzędzi elektronicznych udostępnionych przez Komisję.

2. Jeżeli Komisja uzna, że warunki przeniesienia są spełnione, nie uwzględnia przeniesionego pojazdu przy obliczaniu odpowiednich wartości w odniesieniu do producenta przenoszącego, ale uwzględni je przy obliczaniu odpowiednich wartości w odniesieniu do producenta przyjmującego.

Artykuł 6b

Zwolnienie dla drobnych producentów pojazdów

1. Jeżeli w danym okresie sprawozdawczym zarejestrowano mniej niż 100 nowych pojazdów ciężkich danego producenta, średni indywidualny poziom emisji CO₂ zgodnie z art. 4 i pkt 2.7 załącznika I oraz docelowe indywidualne poziomy emisji CO₂ zgodnie z art. 6 i pkt 4.1 załącznika I ustala się na poziomie „0” w odpowiednim okresie sprawozdawczym.
2. Wartości średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ i indywidualnego poziomu emisji CO₂ nie uwzględnia się w publikacji na podstawie art. 11 w odniesieniu do danych producentów i okresów sprawozdawczych.
3. Zwolnienia określonego w ust. 1 nie stosuje się w danym okresie sprawozdawczym w żadnym z następujących przypadków:
 - a) na wniosek producenta;
 - b) jeżeli producent wnioskuje o przeniesienie pojazdów zgodnie z art. 6a;
 - c) jeżeli producent należy do grupy producentów powiązanych, którzy łącznie zarejestrowali ponad 100 pojazdów w tym okresie sprawozdawczym lub do której to grupy należy inny producent, do którego zwolnienie określone w ust. 1 nie ma zastosowania.
4. Producenci należący do grupy w rozumieniu ust. 3 lit. c) informują Komisję, jeżeli w danym okresie sprawozdawczym zarejestrowali mniej niż 100 pojazdów.
5. Producenci, do których zwolnienie określone w ust. 1 nie ma zastosowania, informują Komisję w każdym okresie sprawozdawczym o wszystkich swoich

przedsiębiorstwach powiązanych, które spełniają warunki zwolnienia określone w ust. 1.

6. Producenci przekazują Komisji niezbędne informacje, korzystając z narzędzi elektronicznych udostępnionych przez Komisję.”;

9) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 akapit pierwszy formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„W celu ustalenia zgodności producenta z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji CO₂ w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039 uwzględnia się jego jednostki emisji lub długi emisyjne, określone zgodnie z pkt 5 załącznika I, które odpowiadają liczbie nowych pojazdów ciężkich producenta, w danym okresie sprawozdawczym, pomnożonej przez:”;

b) w ust. 1 akapit drugi rok „2029” zastępuje się rokiem „2039”;

c) ust. 1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Długi emisyjne są nabywane są w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039. Całkowity dług emisyjny producenta nie może jednak przekroczyć 5 % docelowego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta pomnożonego przez liczbę pojazdów ciężkich danego producenta w tym okresie (»limit długu emisyjnego«).”;

d) ust. 1 akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Jednostki emisji i długi emisyjne nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039, w stosownych przypadkach, są przenoszone z jednego okresu sprawozdawczego na następny okres sprawozdawczy. Wszelkie pozostałe długi emisyjne zostaną jednak rozliczone w okresach sprawozdawczych roku 2029, 2034 i 2039.”;

e) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ścieżki redukcji emisji CO₂ ustala się dla każdego producenta zgodnie z pkt 5.1. załącznika I na podstawie następujących ścieżek liniowych:

a) między emisjami odniesienia CO₂ a docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku 2025 lub 2030, jak określono w art. 3a ust. 1 lit. a) i b),

b) między docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku 2025 a docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku 2030, jak określono w art. 3a ust. 1 lit. b),

c) między docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku 2030 a docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku 2035, jak określono w art. 3a ust. 1 lit. c); oraz

d) między docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku 2035 a docelowym poziomem emisji CO₂ dla okresu sprawozdawczego roku 2040, jak określono w art. 3a ust. 1 lit. d).”;

10) dodaje się art. 7a i 7b w brzmieniu:

„Artykuł 7a

Przypisanie pojazdów do producenta

Przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂, o którym mowa w art. 4, i docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂, o których mowa w art. 6, pojazdy zarejestrowane w danym okresie sprawozdawczym przypisuje się do następujących producentów:

- a) w przypadku pojazdów kategorii N – do producenta pojazdu określonego w art. 3 pkt 4a rozporządzenia (UE) 2017/2400;
- b) w przypadku pojazdów kategorii M – do producenta pojazdu podstawowego określonego w art. 3 pkt 29 rozporządzenia (UE) 2017/2400;
- c) w przypadku pojazdów kategorii O – do producenta pojazdów określonego w art. 2 pkt 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362.

Artykuł 7b

Obliczanie średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla pojazdów kategorii M

W przypadku pojazdów kategorii M zastosowanie mają poniższe zasady:

- a) W celu obliczenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w podgrupie producenta nowy pojazd ciężki kategorii M uznaje się wraz z jego indywidualnym poziomem emisji CO₂ za pojazd kompletny lub skompletowany, o którym mowa w pkt 2.2.2 załącznika I, i nie uwzględnia się go zgodnie z pkt 2.2.3 załącznika I.
- b) Na wniosek producenta, o którym mowa w art. 7a lit. b), i z zastrzeżeniem warunku określonego w ust. 3, nowy pojazd ciężki kategorii M uwzględnia się jednak wraz z indywidualnym poziomem emisji CO₂ powiązanego pojazdu podstawowego zgodnie z pkt 2.2.3 załącznika I nie uwzględnia się go zgodnie z pkt 2.2.2 załącznika I.
- c) Wniosek, o którym mowa w lit. b), dotyczący nowego pojazdu ciężkiego kategorii M nie jest dopuszczalny, jeżeli jego producent określony w art. 7a lit. b) oraz producent powiązanego pojazdu kompletnego lub skompletowanego określony w art. 3 pkt 4a rozporządzenia (UE) 2017/2400 są przedsiębiorstwami powiązаныmi lub tym samym podmiotem prawnym. Złożenie takiego wniosku przez producenta oznacza, iż oświadcza on, że ten warunek obowiązuje, i na żądanie Komisji producent ten przekazuje informacje uzupełniające.
- d) Komisja, przy wsparciu Agencji, udostępnia w odpowiednim czasie w formie elektronicznej narzędzia i wskazówki proceduralne niezbędne dla producentów do przekazywania wniosków, o których mowa w lit. b).”;

- 11) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 1 lit. a) tekst „od 2025 do 2029 r.” zastępuje się tekstem „począwszy od 2025 r.”;
 - b) w ust. 1 uchyla się lit. b);
 - c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Uznaje się, że producent przekroczył poziom emisji CO₂ w każdym z poniższych przypadków:
 - a) jeżeli w dowolnym z okresów sprawozdawczych w latach 2025–2028, 2030–2033, 2035–2038 suma długu emisyjnego pomniejszona o sumę jednostek emisji przekracza limit długu emisyjnego, o którym mowa w art. 7 ust. 1 akapit trzeci;
 - b) jeżeli w okresie sprawozdawczym lat 2029, 2034, 2039 i 2040 suma długów emisyjnych pomniejszona o sumę jednostek emisji jest dodatnia;
 - c) jeżeli począwszy od okresu sprawozdawczego roku 2041 średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji CO₂.”;
- 12) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Organy udzielające homologacji typu i producenci niezwłocznie zgłaszają Komisji wszelkie z następujących odchyłeń od przekazanych danych:
 - a) w przypadku gdy wartości emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich, stwierdzone w wyniku weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 13 niniejszego rozporządzenia, odbiegają od wartości podanych w świadectwach zgodności lub dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, o której mowa w art. 9 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2017/2400;
 - b) w przypadku stwierdzenia błędów wynikających z nieprawidłowych danych wejściowych lub innych przyczyn powstałych w związku z określeniem poziomu CO₂;
 - c) w przypadku stwierdzenia błędów we wdrażaniu monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do CO₂;
 - d) wszelkie inne odchylenia niż te wymienione w lit. a), b) i c).”;
 - b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Komisja uwzględnia odchylenia, o których mowa w ust. 1, do celów obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ danego producenta i emisji odniesienia CO₂ oraz rozważa odpowiednią zmianę decyzji podjętych zgodnie z art. 11. Komisja nie jest zobowiązana do uwzględnienia odchyłeń, jeżeli ponowne obliczenie średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂

producenta lub emisji odniesienia CO₂ powoduje odchylenie mniejsze niż 0,1 %.”;

13) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10
Ocena emisji odniesienia CO₂

1. Aby zapewnić wiarygodność i reprezentatywność wartości emisji odniesienia CO₂ podgrup pojazdów, do których jako okres odniesienia stosuje się okres sprawozdawczy roku 2024 lub późniejszy zgodnie z pkt 3.2 załącznika I, Komisja ocenia stosowanie warunków, na podstawie których określa się emisje odniesienia CO₂, oraz stwierdza, czy te poziomy emisji w nieuzasadniony sposób wzrosły i, jeśli tak, jak należy je skorygować.
2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że należy skorygować wszystkie lub niektóre emisje odniesienia, przyjmuje akt wykonawczy zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2, w celu wprowadzenia tych korekt.”;

14) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Wykaz, który ma być opublikowany do 30 kwietnia roku następującego po roku, w którym zakończył się okres odniesienia, zawiera emisje odniesienia CO₂ określone w tym okresie odniesienia.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja zmienia akty wykonawcze przyjęte na podstawie ust. 1:

a) w przypadku zmiany procedur homologacji typu, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009, innych niż zmiany związane z wartościami ładowności i liczby pasażerów stosowanymi do określania emisji CO₂, w taki sposób, że poziom emisji CO₂ pojazdów reprezentatywnych określony zgodnie z niniejszym ustępem zwiększa się lub zmniejsza o więcej niż 5 g CO₂/km:

(i) dostosowane emisje odniesienia oblicza się zgodnie z pkt 1 załącznika II;

(ii) nowe wartości publikuje się jako uzupełnienie poprzednich wartości i wskazuje okres sprawozdawczy, w którym mają one zastosowanie po raz pierwszy;

b) w przypadku gdy załączniki zostały zmienione zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. a)–f):

(i) wcześniej opublikowane emisje odniesienia CO₂ oblicza się ponownie zgodnie z załącznikiem I, uwzględniając parametry zmienione zgodnie z jedną z liter art. 14 ust. 1 lit. a)–f);

(ii) ponownie obliczony zbiór emisji odniesienia CO₂ jest publikowany i zastępuje poprzedni zbiór emisji odniesienia począwszy od okresu sprawozdawczego, w którym po raz pierwszy zastosowano parametry zmienione zgodnie z jedną z liter art. 14 ust. 1 lit. a)–f).”;

c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. W przypadku zmian procedur homologacji typu, o których mowa w ust. 2 lit. a), w zmieniającym akcie wykonawczym wskazuje się albo ustanawia metodę określania jednego lub większej liczby pojazdów reprezentatywnych dla podgrupy pojazdów, w tym ich wagi statystyczne oraz wartości ładowności i liczby pasażerów stosowane do określania emisji CO₂, na podstawie których określa się dostosowanie, o którym mowa w ust. 2 lit. a), uwzględniając dane z monitorowania przekazane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz parametry techniczne pojazdów określone w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2017/2400. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.”;

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

„Jeżeli danych zawartych w dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, świadectwach zgodności oraz świadectwach dopuszczenia indywidualnego nie można skorygować na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, odpowiedzialny organ udzielający homologacji typu wydaje oświadczenie o sprostowaniu zawierające poprawione dane i przekazuje to oświadczenie Komisji i zainteresowanym stronom.”;

16) dodaje się art. 13a–13f w brzmieniu:

„Artykuł 13a

Monitorowanie i sprawozdawczość przez państwa członkowskie

1. Począwszy od okresu sprawozdawczego roku [*Urząd Publikacji: proszę wstawić rok: jeżeli wejście w życie nastąpi przed 1 lipca, wstawić rok wejścia w życie rozporządzenia minus 1; jeżeli wejście w życie nastąpi po 30 czerwca, wstawić następny rok*], państwa członkowskie monitorują dane określone w części A załącznika IV dotyczące nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych po raz pierwszy w Unii.

Do dnia 30 września każdego roku, począwszy od roku 2020, właściwe organy państw członkowskich zgłaszają Komisji dane za poprzedni okres sprawozdawczy – od 1 lipca do dnia 30 czerwca – zgodnie z procedurą sprawozdawczości określoną w załączniku V.

2. Właściwymi organami odpowiedzialnymi za monitorowanie i sprawozdawczość w odniesieniu do danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem są organy wyznaczone przez państwa członkowskie zgodnie z art. 7 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2019/631.

3. Pojazdy zaprojektowane i zbudowane lub dostosowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną oraz służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego podlegają obowiązkowi wynikającemu z niniejszego artykułu, chyba że są zwolnione na podstawie innych przepisów.

4. Pojazdy zarejestrowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną, służby świadczące pilną opiekę medyczną oraz służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego oraz pojazdy zarejestrowane do użytku przez siły zbrojne podlegają obowiązkowi wynikającemu z niniejszego artykułu, niezależnie od tego, że są zwolnione z art. 3a, chyba że są zwolnione na podstawie innych przepisów.

Artykuł 13b

Zgłaszanie przez producentów lub inne podmioty odpowiedzialne za określenie poziomu emisji CO₂ pojazdu ciężkiego

1. Producenci lub inne podmioty odpowiedzialne za określenie parametrów pojazdu ciężkiego, do których odnoszą się obowiązki wynikające z art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/2400 lub art. 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362, zgłaszają dane dotyczące nowego pojazdu ciężkiego zgodnie z przepisami określonymi w części B załącznika IV.

Do 30 września każdego roku zgłaszają oni Komisji te dane dla każdego nowego pojazdu ciężkiego, w przypadku którego data określenia lub oceny przypada w okresie sprawozdawczym kończącym się 30 czerwca zgodnie z procedurą sprawozdawczości określoną w załączniku V.

Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do producentów ani innych podmiotów zwolnionych zgodnie z art. 6b.

2. Każdy producent lub inny podmiot w rozumieniu ust. 1 wyznacza punkt kontaktowy do celów sprawozdawczości w odniesieniu do danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

3. Obowiązek sprawozdawczy wynikający z art. 13a ust. 3 i 4 ma zastosowanie do producentów i innych podmiotów w rozumieniu ust. 1.

Artykuł 13c

Centralny rejestr danych dotyczących pojazdów ciężkich

1. Komisja prowadzi centralny rejestr danych dotyczących pojazdów ciężkich (zwany dalej „rejestrem”) zgłaszanych zgodnie z art. 13a i 13b.

Rejestr ten jest publicznie dostępny, z wyjątkiem pozycji określonych w pkt 3.2.2 załącznika V.

W odniesieniu do pozycji 23 określonej w części B pkt 2 załącznika IV wartość ta jest podawana do wiadomości publicznej w postaci przedziału wartości, jak określono w części C załącznika IV.

2. W imieniu Komisji rejestrem zarządza Agencja.

Artykuł 13d

Monitorowanie wyników badań weryfikacyjnych w warunkach drogowych

1. Aby zweryfikować emisje CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i zużycie paliwa przez takie pojazdy, Komisja monitoruje – w przypadku gdy są one dostępne – wyniki badań w warunkach drogowych przeprowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 595/2009.
2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie danych, które właściwe organy państw członkowskich mają zgłaszać do celów ust. 1 niniejszego artykułu.

Artykuł 13e

Jakość danych

1. Za poprawność i jakość danych zgłaszanych zgodnie z art. 13a i 13b odpowiadają właściwe organy i producenci. Bezzwłocznie informują oni Komisję o wszelkich błędach wykrytych w zgłoszonych danych.
2. Komisja przeprowadza własną weryfikację jakości danych zgłoszonych zgodnie z art. 13a i 13b.
3. W przypadku gdy Komisja zostanie poinformowana o błędach w danych albo na podstawie własnej weryfikacji stwierdzi rozbieżności w zbiorze danych, w stosownych przypadkach podejmuje niezbędne działania w celu skorygowania danych opublikowanych w rejestrze, o którym mowa w art. 13c.
4. Komisja może w drodze aktów wykonawczych określić środki weryfikacji i korekty danych, o których mowa w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16.

Artykuł 13f

Grzywny administracyjne

1. Komisja może nałożyć grzywnę administracyjną w każdym z następujących przypadków:
 - a) jeżeli stwierdzi, że dane zgłoszone przez producenta zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia wykazują odchylenie od danych wynikających z dokumentacji producenta lub ze świadectwa homologacji typu silnika wydanego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009, a odchylenie jest zamierzone lub jest skutkiem poważnego zaniedbania;
 - b) jeśli dane nie zostały przekazane w terminie, który ma zastosowanie zgodnie z art. 5 ust. 1, a opóźnienie nie może zostać należycie usprawiedliwione.

Do celów weryfikacji danych, o których mowa w lit. a), Komisja konsultuje się z odpowiednimi organami udzielającymi homologacji.

Grzywny administracyjne muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające oraz nie mogą przekraczać 30 000 EUR w przeliczeniu na pojazd ciężki, którego dotyczy odchylenie danych lub opóźnienie w ich zgłoszeniu, o czym mowa w lit. a) i b).

2. Komisja przyjmuje, na podstawie zasad ustanowionych w ust. 3 niniejszego artykułu, akty delegowane zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie procedury oraz metod obliczania i pobierania grzywien administracyjnych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Akty delegowane, o których mowa w ust. 2, muszą być zgodne z następującymi zasadami:

a) procedura ustanowiona przez Komisję nie może naruszać prawa do dobrej administracji, a w szczególności prawa do bycia wysłuchanym i prawa dostępu do akt, przy jednoczesnym poszanowaniu uzasadnionych interesów w zakresie poufności oraz tajemnicy handlowej;

b) przy określaniu wysokości odpowiedniej grzywny administracyjnej Komisja kieruje się zasadami skuteczności, proporcjonalności i odstraszania, uwzględniając, w stosownych przypadkach, wagę i skutki odchylenia lub opóźnienia, liczbę pojazdów ciężkich, których dotyczy odchylenie danych lub opóźnienie w ich zgłoszeniu, dobrą wiarę producenta, stopień staranności i współpracy producenta, powtórzenie, częstotliwość lub czas trwania odchylenia lub opóźnienia, jak również uprzednie kary nałożone na tego samego producenta;

c) grzywny administracyjne są pobierane bez zbędnej zwłoki, czemu służy określenie terminu płatności oraz, w stosownych przypadkach, możliwość rozłożenia płatności na kilka rat i etapów.

4. Kwoty grzywien administracyjnych uznaje się za dochody budżetu ogólnego Unii.”;

17) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14
Zmiany w załącznikach

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany następujących elementów załącznika I, aby uwzględnić postęp techniczny, rozwój logistyki transportu towarowego, niezbędne dostosowania wynikające ze stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zmiany podstawowych przepisów dotyczących homologacji typu, w szczególności rozporządzeń (UE) 2018/858 i (UE) 595/2009:

- a) kryteriów określania podgrup pojazdów określonych w pkt 1.1;
- b) kryteriów określania pojazdów specjalistycznych określonych w pkt 1.2;
- c) kryteriów zakresów roboczych różnych technologii mechanizmów napędowych określonych w pkt 1.3;

- d) wykazu profili zadań określonego w pkt 1.4;
 - e) wagi profili zadań określonej w pkt 2.1;
 - f) ładowności, liczby pasażerów, masy pasażerów, technicznie dopuszczalnej maksymalnej ładowności, technicznie dopuszczalnej maksymalnej liczby pasażerów i objętości ładunku podgrup pojazdów sg określonej w pkt 2.5;
 - g) wartości rocznego przebiegu określonych w pkt 2.6.
2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany następujących elementów w załączniku IV:
- a) wymogów dotyczących danych określonych w części A i części B, aby uwzględnić postęp techniczny, niezbędne dostosowania wynikające ze stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zmiany podstawowych przepisów dotyczących homologacji typu, w szczególności rozporządzeń (UE) 2018/858 i (UE) 595/2009;
 - b) aktualizacji lub dostosowania przedziałów wartości określonych w części C, tak aby uwzględnić zmiany w konstrukcji pojazdów ciężkich i zapewnić, by przedziały wartości oporu powietrza pozostały odpowiednie do celów informacji i porównywalności.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany następujących elementów w załączniku V:
- a) dostosowania procedury monitorowania i sprawozdawczości określonej w załączniku V, tak aby uwzględnić doświadczenia zdobyte w trakcie stosowania niniejszego rozporządzenia oraz aby dostosować ją do postępu technicznego;
 - b) zmiany pkt 3.2 przez uwzględnienie pozycji, które niedawno dodano do rejestru.”;
- 18) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15
Przegląd

W 2028 r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu.

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

- 19) w art. 17 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3b, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].”;

b) ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.”;

c) w ust. 6 odesłanie do „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi i art. 14 ust. 1” otrzymuje brzmienie: „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1”;

20) tekst załączników I, II i III do rozporządzenia (UE) 2019/1242 zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;

21) tekst znajdujący się w załączniku II do niniejszego rozporządzenia dodaje się jako załączniki IV, V i VI do rozporządzenia (UE) 2019/1242.

Artykuł 2

Uchylenie rozporządzenia (UE) 2018/956

Rozporządzenie (UE) 2018/956 traci moc ze skutkiem od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania].

Odesłania do rozporządzenia (UE) 2018/956 traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji określoną w załączniku VI do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Wejście w życie

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

Ma ono zastosowanie od 1 lipca [Urząd Publikacji: proszę wstawić rok kalendarzowy = rok, w którym przypada 1 lipca następujący po wejściu w życie niniejszego aktu].

W odniesieniu do okresów sprawozdawczych przed [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = datę rozpoczęcia stosowania] nadal stosuje się jednak rozporządzenie (UE) 2019/1242 w brzmieniu obowiązującym w dniu 30 czerwca [Urząd Publikacji: proszę wstawić rok kalendarzowy = rok, w którym przypada 1 lipca następujący po wejściu w życie niniejszego aktu] oraz rozporządzenie (UE) 2018/956 w brzmieniu obowiązującym w dniu 30 czerwca [Urząd Publikacji: proszę wstawić rok kalendarzowy = rok, w którym przypada 1 lipca następujący po wejściu w życie niniejszego aktu].

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

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii oraz w odniesieniu do włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956.

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Dział 3: Zasoby naturalne i środowisko

Tytuł 9 – Środowisko i działania w dziedzinie klimatu

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

- nowego działania
- nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego²⁵
- przedłużenia bieżącego działania
- połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

Ogólnym celem niniejszego wniosku jest ustanowienie nowych norm emisji służących zmniejszeniu emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich i ułatwieniu przejścia na mobilność bezemisyjną w szerszym kontekście bardziej ambitnego celu klimatycznego na 2030 r. i celu polegającego na osiągnięciu przez UE neutralności klimatycznej do 2050 r.

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

Szczegółowe cele niniejszego wniosku są następujące:

Redukcja emisji CO₂ z pojazdów ciężkich w sposób racjonalny pod względem kosztów, zgodnie z celami klimatycznymi UE, co jednocześnie przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego UE.

²⁵ O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

Zapewnienie europejskim przewoźnikom i użytkownikom transportu, z których większość stanowią MŚP, korzyści wynikających z szerszego upowszechnienia energooszczędnych pojazdów bezemisyjnych.

Wzmocnienie wiodącej pozycji przemysłu UE w dziedzinie technologii i innowacji przez ukierunkowanie inwestycji na technologie bezemisyjne.

1.4.3. *Oczekiwane wyniki i wpływ*

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

Wniosek zapewni redukcję emisji CO₂ z pojazdów ciężkich, przyniesie przewoźnikom i użytkownikom transportu korzyści pod względem jakości powietrza i zmniejszenia zużycia energii oraz wzmocni wiodącą pozycję łańcucha wartości w przemyśle motoryzacyjnym w dziedzinie technologii i innowacji. Dodatkowymi przewidywanymi korzyściami są zwiększona efektywność energetyczna i poprawa bezpieczeństwa energetycznego.

1.4.4. *Wskaźniki dotyczące realizacji celów*

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Określono następujące wskaźniki:

1. średni poziom emisji CO₂ dla ogólnounijnego parku nowych pojazdów ciężkich mierzony w chwili homologacji typu będzie monitorowany corocznie;
2. całkowita emisja gazów cieplarnianych z pojazdów ciężkich będzie monitorowana za pomocą corocznych bilansów emisji gazów cieplarnianych w państwach członkowskich;
3. liczba i udział nowo zarejestrowanych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych będą monitorowane za pomocą rocznych danych z monitorowania przekazanych przez państwa członkowskie;
4. poziom innowacji zostanie zmierzony pod względem liczby nowych patentów związanych z technologiami bezemisyjnymi udzielonych europejskim producentom samochodów ustalonej za pomocą publicznie dostępnych baz danych dotyczących patentów;
5. poziom zatrudnienia będzie monitorowany na podstawie publicznie dostępnych statystyk Eurostatu na temat sektorowych danych dotyczących zatrudnienia w UE.

1.5. **Uzasadnienie wniosku/inicjatywy**

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

Producenci pojazdów ciężkich nowo zarejestrowanych w Unii będą musieli monitorować i zgłaszać emisje oraz stosować się do zmienionych docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂.

Państwa członkowskie będą musiały co roku przekazywać Komisji i Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) dane techniczne dotyczące nowo zarejestrowanych pojazdów ciężkich.

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

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

Inicjatywy na poziomie krajowym i lokalnym nie będą wystarczające. Brak skoordynowanych działań UE przełożyłoby się na ryzyko fragmentacji rynku. Ponadto gdyby państwa członkowskie działały w odosobnieniu, ich rynki byłyby zbyt małe, aby można było przeprowadzić zmiany na poziomie sektorowym i uzyskać korzyści skali.

- 1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

Podstawę wniosku stanowią istniejące przepisy dotyczące zarówno obowiązków w zakresie monitorowania i sprawozdawczości, jak i norm emisji CO₂.

- 1.5.4. *Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami*

Niniejszy wniosek jest zgodny z celami Next Generation EU oraz wieloletnich ram finansowych na lata 2021–2027²⁶, co pomoże w osiągnięciu dwojakiej transformacji – ekologicznej i cyfrowej, do której dąży Europa.

Niniejszy wniosek ustawodawczy stanowi uzupełnienie odpowiednich wniosków zawartych w pakiecie „Gotowi na 55”, a także wniosku dotyczącego normy Euro 7 i jest z nimi spójny.

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

Nie dotyczy

²⁶

https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_pl

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

Ograniczony czas trwania

Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.

Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

Nieograniczony czas trwania

– Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2024 r. do 2025 r.

– po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane tryby zarządzania²⁷

Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;

przez agencje wykonawcze;

Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

Zarządzanie pośrednie poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;

organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);

EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;

organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego;

organom prawa publicznego;

podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile zapewniają one odpowiednie gwarancje finansowe;

podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego oraz które zapewniają odpowiednie gwarancje finansowe;

²⁷ Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na następującej stronie:

<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

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

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

Uwagi:

Nie dotyczy

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Określić częstotliwość i warunki

Inicjatywa wiąże się z zapożyczeniem istniejących uzgodnień administracyjnych DG ds. Działań w dziedzinie Klimatu z JRC oraz ze zwiększeniem wkładu na rzecz EEA.

Wymagane jest gromadzenie danych z różnych źródeł, w tym od państw członkowskich, producentów samochodów i organów krajowych udzielających homologacji typu. Koordynacją działań związanych z gromadzeniem danych zajmują się EEA i DG ds. Działań w dziedzinie Klimatu, wspierane także przez JRC.

Państwa członkowskie i producenci corocznie przekazują dane dotyczące rejestracji nowych pojazdów. Te zbiory danych stanowią podstawę do określenia zgodności producentów z normami i nałożenia ewentualnych grzywien. Dane te są następnie potwierdzane decyzją Komisji.

Wniosek wymaga dodatkowej oceny danych przez Komisję i EEA ze względu na nowo objęte nim grupy pojazdów i przepisy dotyczące zwolnień dla drobnych producentów oraz przenoszenia pojazdów.

Dane dotyczące zużycia paliwa lub energii elektrycznej w rzeczywistych warunkach jazdy zarejestrowane w pojazdach oraz dane dotyczące wyników podczas eksploatacji będą przekazywane corocznie, w tym w odniesieniu do pojazdów dodanych do zakresu rozporządzenia. Współprawodawca wzmocnił istniejące przepisy prawne dotyczące rzeczywistych warunków jazdy i eksploatacji w porównaniu z wnioskiem Komisji.

2.2. System zarządzania i kontroli

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

Wniosek nie wprowadza w życie programu finansowego, lecz służy realizacji długoterminowej polityki. Tryb zarządzania, mechanizmy finansowania wykonania, warunki płatności oraz strategia kontroli w odniesieniu do poziomów błędów nie mają zastosowania.

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

Przewidywane metody kontroli określono w rozporządzeniu finansowymi i jego przepisach wykonawczych. Niniejszy wniosek nie dotyczy programu wydatków.

Skuteczne i prawidłowe monitorowanie danych rejestracyjnych pojazdów ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia pewności prawa przy egzekwowaniu przepisów oraz dla zapewnienia producentom równych warunków działania w obrębie jednolitego rynku UE.

Gromadzenie danych rzeczywistych i procedura weryfikacji pojazdów dopuszczonych do użytku zapewnią wykrywanie nieprawidłowości w danych rejestracyjnych pojazdów

i umożliwią szybkie wprowadzanie skutecznych środków zaradczych, a także pomogą zagwarantować, aby skuteczność unijnych docelowych poziomów emisji CO₂ nie osłabła w długim okresie.

Do głównych systemów kontroli wewnętrznej należy weryfikacja zgłoszonych danych rejestracyjnych i technicznych.

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

Niniejsza inicjatywa nie pociąga za sobą nowych znaczących rodzajów kontroli/ryzyka, które nie byłyby już uwzględnione w istniejących wewnętrznych ramach kontroli. Nie przewiduje się żadnych szczególnych środków wykraczających poza stosowanie rozporządzenia finansowego.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

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

Oprócz stosowania rozporządzenia finansowego w celu zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom zastrzonym wymogom dotyczącym redukcji emisji CO₂ i rozszerzeniu zakresu przewidzianym w niniejszym wniosku towarzyszyć będzie zwiększone monitorowanie i sprawozdawczość odnośnie do zbiorów danych dotyczących weryfikacji eksploatowanych pojazdów dopuszczonych do użytku oraz rzeczywistych wielkości emisji.

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

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

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

| Dział wieloletnich ram finansowych | Linia budżetowa | Rodzaj środków | Wkład | | | |
|------------------------------------|---|--------------------------------|---------------------------|------------------------------------|-----------------|--|
| | Numer | Zróżn./niezróżn. ²⁸ | państw EFTA ²⁹ | krajów kandydujących ³⁰ | państw trzecich | w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego |
| 3 | 09 02 03 – Łagodzenie zmiany klimatu i przystosowanie się do niej | Zróżn. | TAK | NIE | NIE | NIE |
| 3 | 09 10 02 – Europejska Agencja Środowiska | Zróżn. | TAK | TAK | NIE | NIE |
| 7 | 20 02 01 01 – Personel kontraktowy | niezróżn. | NIE | NIE | NIE | NIE |

Proponowane nowe linie budżetowe Nie dotyczy

²⁸ Zróżn. = Środki zróżnicowane/niezróżn. = środki niezróżnicowane.

²⁹ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

³⁰ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych

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

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| Dział wieloletnich ram finansowych | | | 3 | „Zasoby naturalne i środowisko” | | | | |
|--|------------------------|---------|-------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| Dyrekcja Generalna: CLIMA | | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | OGÓLEM |
| Środki operacyjne | | | | | | | | |
| 09 02 03 – Łagodzenie zmiany klimatu i przystosowanie się do niej | Środki na zobowiązania | (1) | | 0,100 | 0,100 | 0,100 | 0,100 | 0,400 |
| | Środki na płatności | (2) | | 0,100 | 0,100 | 0,100 | 0,100 | 0,400 |
| Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy | | | | | | | | |
| | | (3) | | | | | | |
| OGÓLEM środki dla Dyrekcji Generalnej CLIMA | Środki na zobowiązania | = 1 + 3 | | 0,100 | 0,100 | 0,100 | 0,100 | 0,400 |
| | Środki na płatności | = 2 + 3 | | 0,100 | 0,100 | 0,100 | 0,100 | 0,400 |

- Kluczową rolę we wspieraniu Komisji w niektórych niezbędnych pracach technicznych odegra JRC. Istnieje porozumienie administracyjne między DG ds. Działań w dziedzinie Klimatu a JRC.

| Agencja: EEA – Europejska Agencja Środowiska | | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | OGÓLEM |
|--|--|--|------|------|------|------|------|--------|
| Środki operacyjne | | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|--|------------------------|-----------|--|-------|-------|-------|-------|--------------|
| Tytuł 1: Wydatki na personel | Środki na zobowiązania | (1a) | | 0,299 | 0,735 | 0,750 | 0,765 | 2,549 |
| | Środki na płatności | (2a) | | 0,299 | 0,735 | 0,750 | 0,765 | 2,549 |
| Tytuł 2: Infrastruktura | Środki na zobowiązania | (1b) | | 0,080 | 0,080 | | | 0,160 |
| | Środki na płatności | (2b) | | 0,080 | 0,080 | | | 0,160 |
| Tytuł 3: Wydatki operacyjne | Środki na zobowiązania | (1c) | | | 0,020 | 0,040 | 0,040 | 0,100 |
| | Środki na płatności | (2c) | | | 0,020 | 0,040 | 0,040 | 0,100 |
| Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy | | | | | | | | |
| | | (3) | | | | | | |
| OGÓŁEM środki dla EEA * | Środki na zobowiązania | =1a+1b+1c | | 0,379 | 0,835 | 0,790 | 0,805 | 2,809 |
| | Środki na płatności | =2a+2b+2c | | 0,379 | 0,835 | 0,790 | 0,805 | 2.809 |

* Wpływ na budżet dodatkowych środków finansowych dla Europejskiej Agencji Środowiska zostanie zrekompensowany przez kompensacyjne zmniejszenie środków z budżetu LIFE, a dokładniej z linii budżetowej 09 02 03 – DG ds. Działań w dziedzinie Klimatu – Łagodzenie zmiany klimatu i przystosowanie się do niej.

- Wydatki na personel: Będzie potrzebny dodatkowy pracownik zatrudniony na czas określony (AD) i jeden dodatkowy pracownik kontraktowy (CA) w celu wsparcia: (i) zapewnienia koordynacji, przygotowania i działań następczych w zakresie gromadzenia, analizy i przetwarzania dodatkowych danych niezbędnych do zarządzania wzrostem bezwzględnej liczby emisji z pojazdów podlegających monitorowaniu i zgłaszaniu, (ii) wdrożenia i wykorzystania systemu sprawozdawczego, systemów zapewnienia jakości i kontroli jakości danych dla takich nowo dodanych pojazdów w rozszerzonym zakresie, jak również zarządzania danymi, a także punktu pomocy technicznej dla dodatkowych producentów.

Wymaganych jest trzech dodatkowych pracowników kontraktowych (początkowo dwóch w 2024 r.) do realizacji następujących zadań:

wsparcia w przygotowaniu i opracowaniu szeregu szczegółowych metod certyfikacji (np. w celu wykazania zgodności z kryteriami jakości UE w zakresie pochłaniania dwutlenku węgla, jak określono w art. 8 proponowanego właściwego rozporządzenia);

gromadzenia danych dotyczących monitorowania, sprawozdawczości i weryfikacji, na przykład w odniesieniu do szeregu działań związanych z uprawą sprzyjającą pochłanianiu dwutlenku węgla przez glebę, z ponownym nawadnianiem terenów podmokłych, zarządzaniem uprawami i inicjatywami w zakresie zalesiania/ponownego zalesiania;

wsparcia w celu zapewnienia powiązań między rejestrami (np. systemami certyfikacji i krajowymi wykazami emisji gazów cieplarnianych).

- Koszty infrastruktury i wydatków operacyjnych: EEA będzie potrzebowała wstępnych inwestycji informatycznych w ciągu pierwszych dwóch lat (o łącznej wartości 160 000 EUR) w celu przetwarzania danych oraz sprawdzania zgodności z normami również w przypadku zwiększonej liczby pojazdów i producentów. Konieczne będą również stałe roczne wydatki informatyczne w celu utrzymania i regularnych aktualizacji przepływów pracy w zakresie sprawozdawczości, baz danych MSSQL i innych narzędzi związanych z procesami informatycznymi.

| | | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | OGÓŁEM |
|---|------------------------|-----|------|-------|-------|-------|-------|--------|
| ○ OGÓŁEM środki operacyjne | Środki na zobowiązania | (4) | | 0,479 | 0,935 | 0,890 | 0,905 | 3,209 |
| | Środki na płatności | (5) | | 0,479 | 0,935 | 0,890 | 0,905 | 3,209 |
| OGÓŁEM środki na DZIAŁ 3 wieloletnich ram finansowych | Środki na zobowiązania | =4 | | 0,479 | 0,935 | 0,890 | 0,905 | 3,209 |
| | Środki na płatności | =5 | | 0,479 | 0,935 | 0,890 | 0,905 | 3,209 |

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

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

| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | OGÓŁEM |
|-------------------------------------|--------|------|-------|-------|-------|-------|---------------|
| Dyrekcja Generalna: CLIMA | | | | | | | |
| ○ Zasoby ludzkie | | | 0,091 | 0,091 | 0,091 | 0,091 | 0,364 |
| ○ Pozostałe wydatki administracyjne | | | | | | | |
| OGÓŁEM DG CLIMA | Środki | | 0,091 | 0,091 | 0,091 | 0,091 | 0,364 |

Na potrzeby dodatkowego zarządzania danymi niezbędny jest EPC CA.

| | | | | | | | |
|--|--|--|-------|-------|-------|-------|--------------|
| OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych | (Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem) | | 0,091 | 0,091 | 0,091 | 0,091 | 0,364 |
|--|--|--|-------|-------|-------|-------|--------------|

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | OGÓŁEM |
|---|------------------------|------|-------|-------|-------|-------|---------------|
| OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7 wieloletnich ram finansowych | Środki na zobowiązania | | 0,570 | 1,026 | 0,981 | 0,996 | 3,573 |
| | Środki na płatności | | 0,570 | 1,026 | 0,981 | 0,996 | 3,573 |

3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych

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

| Określić cele i produkty ↓ | | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | OGÓLEM | | | | | | |
|--|-------------------|--------------|--------|-------|--------|-------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|---------------|-----------------|
| | PRODUKTY | | | | | | | | | | | | | |
| | Typ ³¹ | Średni koszt | Liczba | Koszt | Liczba | Koszt | Liczba | Koszt | Liczba | Koszt | Liczba | Koszt | Liczba ogółem | Koszt całkowity |
| CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 ³² ... | | | | | | | | | | | | | | |
| - Produkt | | | | | | | | | | | | | | |
| - Produkt | | | | | | | | | | | | | | |
| - Produkt | | | | | | | | | | | | | | |
| Cel szczegółowy nr 1 – suma częściowa | | | | | | | | | | | | | | |
| CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| - Produkt | | | | | | | | | | | | | | |
| Cel szczegółowy nr 2 – suma częściowa | | | | | | | | | | | | | | |
| OGÓLEM | | | | | | | | | | | | | | |

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

3.2.3.1. Szacunkowy wpływ na zasoby ludzkie EEA

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych

³¹ Produkty odnoszą się do towarów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

³² Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cel(e) szczegółowy(e) ...”.

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

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | OGÓŁE M |
|--|------|------|------|------|------------|
|--|------|------|------|------|------------|

| | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszeregowania AD) | 0,115 | 0,235 | 0,240 | 0,244 | 0,834 |
| Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszeregowania AST) | | | | | |
| Personel kontraktowy | 0.184 | 0.500 | 0.510 | 0.520 | 1.714 |
| Oddelegowani eksperci krajowi | | | | | |

| | | | | | |
|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| OGÓŁEM | 0.299 | 0.735 | 0.750 | 0.765 | 2.549 |
|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|

Wymagania dotyczące pracowników (EPC):

| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | OGÓŁE M |
|--|------|------|------|------|------------|
|--|------|------|------|------|------------|

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszeregowania AD) | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszeregowania AST) | | | | | |
| Personel kontraktowy | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Oddelegowani eksperci krajowi | | | | | |

| | | | | | |
|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| OGÓLEM | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 |
|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|

3.2.3.2. Szacunkowe zapotrzebowanie na środki administracyjne w Komisji

3.2.3.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

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

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| | | Rok 2024 | Rok 2025 | Rok 2026 | Rok 2027 | OGÓLEM |
|--|--|-------------|-------------|-------------|-------------|--------|
|--|--|-------------|-------------|-------------|-------------|--------|

| DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych | | | | | | |
|---|--|-------|-------|-------|-------|--------------|
| Zasoby ludzkie | | 0,091 | 0,091 | 0,091 | 0,091 | 0,364 |
| Pozostałe wydatki administracyjne | | | | | | |
| Suma cząstkowa DZIAŁU 7 wieloletnich ram finansowych | | 0,091 | 0,091 | 0,091 | 0,091 | 0,364 |

| | | | | | | |
|---|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Poza DZIAŁEM 7³³ wieloletnich ram finansowych | | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy |
| Zasoby ludzkie | | | | | | |
| Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym | | | | | | |
| Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych | | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy |

| | | | | | | |
|---------------|--|-------|-------|-------|-------|--------------|
| OGÓŁEM | | 0,091 | 0,091 | 0,091 | 0,091 | 0,364 |
|---------------|--|-------|-------|-------|-------|--------------|

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

³³ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.3.4. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

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

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

| | Rok 2023 | Rok 2024 | Rok 2025 | Rok 2026 | Rok 2027 |
|--|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| o Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony) | | | | | |
| 20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji) | | | | | |
| 20 01 02 03 (w delegaturach) | | | | | |
| 01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe) | | | | | |
| 01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe) | | | | | |
| o Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)³⁴ | | | | | |
| 20 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej) | | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 20 02 03 (CA, LA, SNE, INT i JPD w delegaturach) | | | | | |
| XX 01 xx yy zz ³⁵ | - w centrali | | | | |
| | - w delegaturach | | | | |
| 01 01 01 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe) | | | | | |
| 01 01 01 12 (CA, SNE, INT – bezpośrednie badania naukowe) | | | | | |
| OGÓLEM | | 1 | 1 | 1 | 1 |

XX oznacza odpowiedni obszar polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

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

Opis zadań do wykonania:

| | |
|--|--|
| Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony | |
| Personel zewnętrzny | 1 CA dla Komisji byłby potrzebny w związku ze zwiększeniem złożoności i rozszerzeniem zakresu prawodawstwa oraz wynikającym z tego dodatkowym nadzorem i zarządzaniem. |

³⁴ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

³⁵ W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

3.2.4 Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

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

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

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

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

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

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | Ogółem |
|---|------|------|------|------|------|--------|
| Określić organ współfinansujący | | | | | | |
| OGÓLEM środki objęte współfinansowaniem | | | | | | |

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

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

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

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

| Linia budżetowa po stronie dochodów | Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy | Wpływ wniosku/inicjatywy ³⁶ | | | | |
|-------------------------------------|---|--|------|------|------|------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
| Artykuł 4 2 9 | | | | | | |

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

Nie dotyczy

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

Dochody mogą być generowane za pośrednictwem opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO₂. Dochody płacone przez producentów należy nadal traktować jako dochód budżetu ogólnego UE.

³⁶ W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.