



Bruksela, 5 kwietnia 2019 r.  
(OR. en, fr)

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2017/0293(COD)

---

---

8091/19  
ADD 1

CODEC 851  
CLIMA 105  
ENV 382  
TRANS 249  
MI 334

#### NOTA DO PUNKTU I/A

---

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

---

Dotyczy: Projekt ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY określającego normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (wersja przekształcona) **(pierwsze czytanie)**

- Przyjęcie aktu ustawodawczego
- Oświadczenia

---

#### Oświadczenie Komisji

Podczas przeglądu przewidzianego w art. 15 oraz, w stosownych przypadkach, proponując zmiany legislacyjne do tego rozporządzenia, Komisja przeprowadzi odpowiednie konsultacje zgodnie z Traktatami. W tym kontekście przeprowadzi konsultacje w szczególności z Parlamentem Europejskim i państwami członkowskimi.

W ramach przeglądu Komisja zbada, czy pułap 5 % określony w załączniku I część A pkt 6.3 jest właściwy, biorąc pod uwagę konieczność przyspieszenia promowania pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w państwach członkowskich, których to dotyczy.

## Wspólne oświadczenie Luksemburga i Belgii

Luksemburg i Belgia z zadowoleniem przyjmują fakt, że współprawodawcy zdołali przed końcem obecnej legislatury osiągnąć porozumienie w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia określającego normy emisji dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, zapewniając tym samym ciągłość prawodawstwa UE w odniesieniu do jednego z głównych sektorów będących źródłem emisji oraz utrzymując jasność dla inwestorów, producentów pojazdów, władz publicznych i obywateli.

Niemniej jednak ubolewamy, że uzgodniony poziom ambicji został ustalony znacznie poniżej poziomu niezbędnego do tego, aby emisje CO<sub>2</sub> pochodzące z transportu drogowego w UE spełniały cele ustalone w porozumieniu paryskim lub umożliwiły państwom członkowskim realizację krajowych celów dotyczących redukcji emisji CO<sub>2</sub> ustalonych w rozporządzeniu w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego, mimo że wyższy poziom ambicji byłby wykonalny technicznie i przyniósłby wiele korzyści gospodarce UE, jej polityce przemysłowej oraz integralności środowiskowej jej polityk.

Ubolewamy również nad tym, że niektóre z przepisów uzgodnionych w ramach mechanizmu zachęt na rzecz pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych (ZLEV) zmniejszają poziom rzeczywistej redukcji emisji CO<sub>2</sub> uzyskany dzięki temu rozporządzeniu, i obawiamy się, aby producenci nie wykorzystywali tych przepisów w sposób, który może prowadzić do zakłóceń na rynku wewnętrznym.

W związku z tym wzywamy Komisję i współprawodawców, aby wprowadzili dodatkowe europejskie środki i instrumenty, a zwłaszcza finansowanie, służące promowaniu w UE jak najszybszego przejścia na pojazdy bezemisyjne. Wzywamy także Komisję, aby ściśle monitorowała sposób, w jaki producenci spełniają wymogi nowego rozporządzenia, i w przypadku nadużyć podejmowała odpowiednie środki.