

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 10.11.2010  
KOM(2010) 656 wersja ostateczna

**SPRAWOZDANIE KOMISJI  
DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY I KOMITETU EKONOMICZNO-  
SPOŁECZNEGO**

**Sprawozdanie z postępów w realizacji zintegrowanego podejścia Wspólnoty  
dotyczącego redukcji poziomu emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych**

**SPRAWOZDANIE KOMISJI  
DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY I KOMITETU EKONOMICZNO-  
SPOŁECZNEGO**

**Sprawozdanie z postępów w realizacji zintegrowanego podejścia Wspólnoty  
dotyczącego redukcji poziomu emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych**

**1. WPROWADZENIE**

Dnia 7 lutego 2007 r. Komisja przyjęła komunikat COM(2007)19 wersja ostateczna<sup>1</sup>, w którym przedstawiono zarys nowej, obszernej strategii na rzecz zmniejszenia emisji dwutlenku węgla pochodzących z nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych sprzedawanych w Unii Europejskiej. W związku z tym w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 443/2009<sup>2</sup> ustanowiono wymóg przedkładania przez Komisję Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania z postępów poczynionych w zakresie wprowadzania w życie zintegrowanego podejścia Wspólnoty dotyczącego redukcji poziomu emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych.

W niniejszym sprawozdaniu przedstawiono końcową ocenę strategii realizowanej przed rokiem 2007 i dokonano przeglądu postępów w realizacji poszczególnych elementów strategii z 2007 r.

**2. KOŃCOWA OCENA STRATEGII REALIZOWANEJ PRZED 2007 R.**

Przed 2007 r. strategia wspólnotowa opierała się na trzech filarach, których zarys przedstawiono w komunikacie Komisji z 1995 r.<sup>3</sup> Podejście to zostało następnie poparte przez Radę i Parlament Europejski<sup>4</sup>. Taka struktura pozwoliła na połączenie środków dotyczących zarówno podaży (dobrowolne zobowiązania), jak i popytu (etykietowanie i opodatkowanie).

Strategia realizowana przed 2007 r. dotyczyła głównie celów na lata 2008 i 2009, a dane dotyczące tych lat udostępniono dopiero niedawno. Opisane poniżej dane statystyczne i dane z monitorowania pokazują, że – jak oczekiwano w ramach przygotowania strategii z 2007 r. – cele strategii realizowanej przed 2007 r. osiągnięto jedynie częściowo.

**Pierwszy filar: dobrowolne zobowiązania przemysłu samochodowego**

Dobrowolne zobowiązania podjęte przez europejskie (ACEA), japońskie (JAMA) i koreańskie (KAMA) stowarzyszenia producentów pojazdów dotyczą osiągnięcia średniej docelowej wartości w zakresie emisji z nowych samochodów, wynoszącej 140 g CO<sub>2</sub>/km do

---

<sup>1</sup> Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego - Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0019:EN:NOT>

<sup>2</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych, Dz.U. L 140 z 5.6.2009.

<sup>3</sup> COM(95) 689 Wspólnotowa strategia na rzecz ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych oraz poprawy w zakresie zużycia paliwa.

<sup>4</sup> Konkluzje Rady z 25.6.1996 r. i rezolucja Parlamentu Europejskiego z 22.9.1997 r.

2008 r. (cel ACEA) lub do 2009 r. (cel JAMA i KAMA). W ramach tych zobowiązań precyzuje się, że pomiar emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych będzie dokonywany zgodnie z dyrektywą Komisji 93/116/WE<sup>5</sup>, która stanowi podstawę dla ustanowionych celów. Monitorując realizację zobowiązań, należy uwzględnić zmiany w procedurze badań od czasu wejścia w życie wspomnianej dyrektywy i dokonać korekty zmierzonego poziomu emisji CO<sub>2</sub>. Wprowadzona korekta polegała na obniżce o 0,7 % i taki współczynnik korekcji zastosowano przy ocenie postępów poczynionych przez stowarzyszenia producentów ACEA, JAMA i KAMA<sup>6</sup>.

Wykres 1: Rozwój sytuacji w zakresie emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych w odniesieniu do poszczególnych stowarzyszeń (przy uwzględnieniu zmian w cyklicznej procedurze badań)

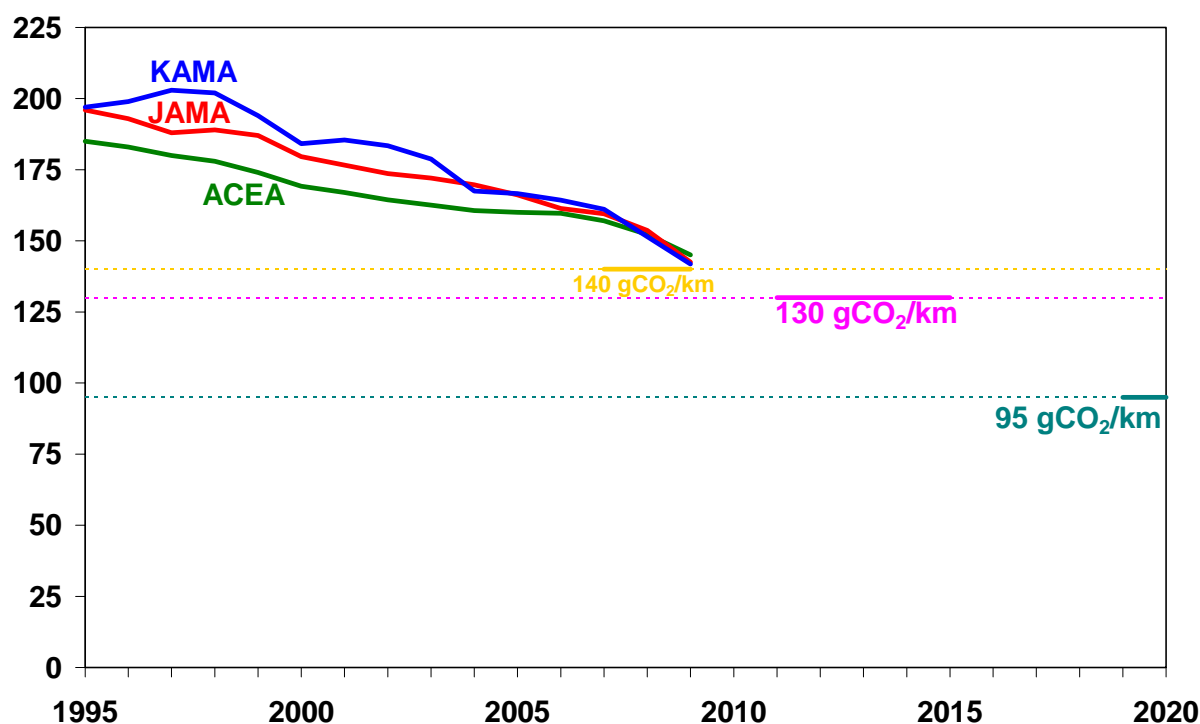


Tabela 1: Średnie poziomy emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych w odniesieniu do poszczególnych stowarzyszeń (przy uwzględnieniu zmian w cyklicznej procedurze badań)

g CO <sub>2</sub> /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACEA	169,2	167,0	164,4	162,5	160,7	160,0	159,7	157,0	152,3	145,1
JAMA	179,6	176,6	173,7	172,0	169,7	166,2	161,4	159,5	153,7	142,6
KAMA	184,2	185,5	183,5	178,7	167,5	166,6	164,3	161,1	151,5	141,8

<sup>5</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0116:en:NOT>

<sup>6</sup> Więcej informacji na temat korekcji o 0,7 % można znaleźć w dokumentach COM(2002) 693 wersja ostateczna i COM(2004) 78 wersja ostateczna.

Najnowsze dane z monitorowania<sup>7</sup> wskazują, że wyznaczony przez ACEA cel na 2008 r. nie został osiągnięty. Z kolei JAMA i KAMA osiągnęły w tym okresie znaczną redukcję emisji CO<sub>2</sub> i były bardzo bliskie osiągnięcia swoich celów na 2009 r. Do zaobserwowanego w 2009 r. spadku poziomu emisji w związku ze zmianą zachowania konsumentów przyczynił się kryzys finansowy i ekonomiczny.

#### **Drugi filar: informacje dla konsumentów**

Aspekt ten został oceniony w części 3.9 ponieważ stanowi on również element strategii z 2007 r.

#### **Trzeci filar: promowanie paliwooszczędnych samochodów przy pomocy środków fiskalnych**

Aspekt ten został oceniony w części 3.10 ponieważ stanowi on również element strategii z 2007 r.

### **3. POSTĘPY W REALIZACJI STRATEGII Z 2007 R.**

Celem strategii z 2007 r. jest ograniczenie do 2012 r. poziomu emisji CO<sub>2</sub> we Wspólnocie do 120 g/km przy pomocy ram prawnych obejmujących środki ukierunkowane na podaż. Pakiet środków obejmuje następujące elementy:

- osiągnięcie docelowej wartości w zakresie emisji wynoszącej 130 g CO<sub>2</sub>/km dla przeciętnej nowej floty samochodów poprzez ulepszenia technologii wykorzystywanej w silnikach pojazdów;
- ustalenie minimalnych wymagań w zakresie efektywności systemów klimatyzacji;
- obowiązkowa instalacja precyzyjnych systemów monitorowania ciśnienia w oponach;
- wyznaczenie maksymalnych wartości granicznych oporu toczenia opon w UE dla opon stosowanych w samochodach osobowych oraz lekkich samochodach dostawczych;
- użycie sygnalizatorów zmiany biegów, przy uwzględnieniu stopnia wykorzystywania tych urządzeń przez konsumentów w rzeczywistych warunkach jazdy;
- postęp w zakresie efektywności paliwowej lekkich samochodów dostawczych (furgonetki), mający na celu obniżenie emisji CO<sub>2</sub> do 175 g/km do roku 2012 i 160 g/km do roku 2015;
- zwiększone wykorzystanie biopaliw maksymalizujące skuteczność ochrony środowiska.

Poza ramami prawnymi, celem przygotowanej przez Komisję strategii na rzecz dalszej redukcji poziomu emisji CO<sub>2</sub> jest zachęcanie do podejmowania dodatkowych działań w dziedzinie innych środków transportu drogowego (pojazdy ciężarowe itd.) zarówno przez państwa członkowskie (opodatkowanie związane z emisjami CO<sub>2</sub> oraz inne zachęty podatkowe, zamówienia publiczne, zarządzanie ruchem, infrastruktura itd.), jak i przez konsumentów (zakup oparty na świadomym wyborze, odpowiedzialne zachowania kierowców).

---

<sup>7</sup> System monitorowania – sprawozdania roczne dotyczące emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych: [http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_monitoring.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm)

Pakiet środków obejmuje następujące elementy związane z popytem/zachowaniem konsumentów:

- opodatkowanie;
- informacje dla konsumentów;
- ekologiczny styl jazdy.

### **3.1. Osiągnięcie unijnego celu redukcji poziomu emisji CO<sub>2</sub> do 2012 r. do 120 g/km**

W poniższych częściach przedstawiono ocenę postępów w realizacji strategii. Bezpośrednia ocena realizacji określonego w strategii celu na 2012 r. nie jest jednak możliwa. W trakcie realizacji strategii zmienił się bowiem jej harmonogram i ogólny cel. Główny element strategii, jakim jest rozporządzenie (WE) nr 443/2009<sup>8</sup>, wejdzie w pełni w życie dopiero w 2015 r. Również szereg dodatkowych aktów wykonawczych ma różne daty wejścia w życie, zazwyczaj po 2012 r. Ponadto w rozporządzeniu w sprawie emisji CO<sub>2</sub> z samochodów, a następnie we wniosku dotyczącym równorzędnego rozporządzenia odnoszącego się do lekkich pojazdów dostawczych uwzględniono nowy element perspektywy długoterminowej, tj. cel na 2020 r. Ta dłuższa perspektywa powinna zrekompensować opóźnienia w realizacji krótkoterminowych redukcji. Jasne jest zatem, że mimo postępów w realizacji strategii i mimo spodziewanej dalszej redukcji poziomu emisji CO<sub>2</sub>, nawet przed pełnym wejściem w życie wszystkich środków prawnych, osiągnięcie w 2012 r. docelowej wartości odpowiadającej 120 g CO<sub>2</sub>/km jest mało prawdopodobne.

W dalszych częściach sprawozdania przedstawiono bardziej szczegółowe informacje na temat postępów w realizacji poszczególnych elementów strategii.

### **3.2. Osiągnięcie celu 130 g CO<sub>2</sub>/km w przypadku nowych samochodów osobowych**

Wdrażanie tego celu ustanowiono w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009<sup>8</sup>. Średnia wartość, jaką należy osiągnąć w okresie 2012-2015 w odniesieniu do wszystkich nowych samochodów osobowych (kategoria pojazdów M1) rejestrowanych w UE, wynosi 130 g CO<sub>2</sub>/km. Ze względu na mechanizm stopniowej realizacji celu osiągnięcie docelowej wartości w zakresie emisji, wynoszącej 130 g CO<sub>2</sub>/km, będzie w pełni obowiązkowe dopiero w 2015 r.<sup>9</sup>. Krzywa wartości granicznych sugeruje, że w przypadku samochodów o większej masie zezwala się na większe emisje niż w przypadku samochodów o mniejszej masie, przy zachowaniu średniej dla całej floty. Podejście to odpowiada celowi strategii, zgodnie z którym ramy prawne powinny zapewniać takie cele w zakresie redukcji emisji, które wywierają możliwie niewielki wpływ na konkurencyjność i są sprawiedliwe społecznie. Drugi z celów wymienianych w strategii jako wymagający dalszego rozważenia – osiągnięcie docelowej wartości 95 g CO<sub>2</sub>/km – zawarto w planach na 2020 r. Sposób realizacji tego celu zostanie określony do 2013 r.

---

<sup>8</sup> Rozporządzenie (WE) nr 443/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0443:EN:NOT>

<sup>9</sup> Osiągnięcie docelowej wartości 130 g CO<sub>2</sub>/km jest rozłożone na lata 2012-2015, przy czym tylko 65 % nowych samochodów powinno osiągnąć zgodność z tym celem w 2012 r., 75 % w 2013 r., 80 % w 2014 r. i 100 % w 2015 r.

Tabela 2: Średni poziom emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii Europejskiej (bez uwzględnienia zmian w cyklicznej procedurze badań)<sup>10</sup>

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
g CO <sub>2</sub> /km	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7

Unijne dane z monitorowania wskazują, że producenci są na dobrej drodze do osiągnięcia celów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009. Średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w UE-27 w 2009 r. wynosił 145,7 g CO<sub>2</sub>/km. Obniżenie poziomu emisji w latach 2008 i 2009 mogło wprawdzie częściowo wynikać z kryzysu finansowego i gospodarczego oraz z realizacji w szeregu państw członkowskich programów złomowania pojazdów<sup>11</sup>, jednak tendencja spadkowa od 2000 r. jest wyraźna. System monitorowania również wskazuje, że w 2009 r. w odniesieniu do floty samochodów zaobserwowano tendencje polegające na zmniejszaniu średniej mocy silnika, masy pojazdu i pojemności silnika (tzw. *downsizing*). Może to również wynikać z przyjęcia rozporządzenia w sprawie emisji CO<sub>2</sub> z samochodów, które zachęca producentów do rozpoczęcia przygotowań do spełniania nowych norm w zakresie CO<sub>2</sub>.

Z dostępnych danych dotyczących rejestracji nowych samochodów osobowych wynika, że średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> w przypadku 65 % nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2009 r. wynosił poniżej 130 g CO<sub>2</sub>/km. Oznacza to, że średnio wartość docelowa ustalona na 2012 r. została już osiągnięta w 2009 r. Ocena ta dotyczy jednak tylko średniej europejskiej. Szczegółowa ocena dotycząca producentów i ich stopnia zaawansowania w realizacji celów przejściowych określonych w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009 na okres 2012-2014 nie jest możliwa na podstawie danych dostępnych w ramach istniejących systemów monitorowania ustanowionych na mocy decyzji (WE) nr 1753/2000. Więcej informacji na temat danych dotyczących 2009 r. znajduje się w sprawozdaniu z monitorowania z 2009 r.<sup>12</sup>, w którym kwestie te zostały omówione w bardziej szczegółowy sposób.

### 3.3. Systemy klimatyzacji

Celem dyrektywy 2006/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. dotyczącej emisji z systemów klimatyzacji w pojazdach silnikowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG<sup>13</sup> jest ograniczenie bezpośrednich emisji określonych

<sup>10</sup> Przedstawione w niniejszej tabeli indywidualne poziomy emisji z nowych samochodów osobowych nie zostały dostosowane, tak jak miało to miejsce w przypadku tabeli 1 i wykresu 1, ponieważ w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009 ustanowiono wymóg stosowania danych liczbowych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007.

<sup>11</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report\\_scrapping\\_schemes\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report_scrapping_schemes_en.pdf) W czasie kryzysu ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych zostało osiągnięte przy bardzo znaczących kosztach. Wnioski z badania IHS Global Insight *Assessment of the Effectiveness of Scrapping Schemes for Vehicles* są następujące: *Ogólnie rzecz biorąc, jeśli jedynym powodem dla realizacji programów złomowania było ograniczenie emisji, musielibyśmy stwierdzić (podobnie jak jest to w przypadku większości innych badań), że programy te są kosztownym mechanizmem redukcji emisji, przynajmniej pod względem ogólnych kryteriów konstrukcji programu zrealizowanego w 2009 r. ... przypisanie całkowitego kosztu finansowego netto związanego z realizacją programów złomowania wyłącznie ograniczeniu emisji CO<sub>2</sub> prowadzi do szacunkowych kosztów w wysokości 1100 EUR na tonę CO<sub>2</sub>, którego emisji zapobieżono.*

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2\\_monitoring.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm)

<sup>13</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0116:en:NOT>

fluorowanych gazów cieplarnianych z systemów klimatyzacji instalowanych w samochodach osobowych (kategoria M1) i lekkich pojazdach dostawczych (N1, klasa I).

Do 2011 r. Komisja przedstawi wniosek w sprawie ograniczenia oddziaływania ruchomych systemów klimatyzacji na zużycie paliwa i emisje CO<sub>2</sub>. W ramach przygotowywania wniosku w 2008 r. przeprowadzono konsultację społeczną, której wyniki są dostępne na stronie internetowej Komisji<sup>14</sup>. Obecnie Komisja opracowuje odpowiednią procedurę badania ruchomych systemów klimatyzacji.

### **3.4. Systemy monitorowania ciśnienia w oponach**

Niskie ciśnienie w oponach może powodować wzrost zużycia paliwa i zwiększenie emisji CO<sub>2</sub> o 4 %, a także zmniejszenie trwałości opon o 45 %. Może być również przyczyną wypadków. Wyposażenie samochodu w system monitorowania ciśnienia w oponach (TPMS) powinno przyczynić się zarówno do większej efektywności paliwowej, jak i do wzrostu bezpieczeństwa.

W art. 9 rozporządzenia (WE) nr 661/2009<sup>15</sup> wprowadzono obowiązek wyposażenia wszystkich pojazdów kategorii M1 (samochody osobowe) w system monitorowania ciśnienia w oponach. Wszystkie nowe modele samochodów powinny zostać wyposażone w TPMS do listopada 2012 r., a wszystkie nowe samochody do listopada 2014 r. System będzie ostrzegał kierowcę w sytuacji, gdy ciśnienie w oponach zmniejszy się o 20 % w porównaniu z normalnym ciśnieniem eksploatacyjnym.

Drugi zestaw wymogów związanych z TPMS jest obecnie przedmiotem dyskusji prowadzonej z państwami członkowskimi. Dyskusja ta dotyczy wcześniejszego ostrzegania przez system (rozważa się przypadek, w którym ciśnienie w oponach zmniejszy się o 15 % w porównaniu z normalnym ciśnieniem eksploatacyjnym). Jeśli zostanie w tej kwestii osiągnięte porozumienie, drugi zestaw wymogów zacznie obowiązywać około trzech lat po pierwszym zestawie i przyczyni się do zwiększenia potencjału w zakresie zapobiegania emisjom CO<sub>2</sub>.

### **3.5. Graniczne opory toczenia opon dla nowych samochodów osobowych**

W rozporządzeniu (WE) nr 661/2009<sup>15</sup> ustanowiono wymóg, by wszystkie nowe modele samochodów zostały wyposażone w opony o niskich oporach toczenia (LRRT) do listopada 2013 r. Wymóg ten obejmie wszystkie nowe samochody do listopada 2014 r. W drugiej fazie, w której obowiązywać będą bardziej rygorystyczne wartości granicznych oporów toczenia, wymóg ten będzie mieć zastosowanie do nowych modeli samochodów od listopada 2017 r., oraz do wszystkich nowych samochodów od listopada 2018 r.

Spodziewane szacunkowe oszczędności w zużyciu paliwa wynikające z powszechniejszego użytkowania paliwooszczędnych opon osiągnięte dzięki połączeniu stosowania granicznych oporów toczenia opon (rozporządzenie (WE) nr 661/2009) i systemów oznakowania opon (rozporządzenie (WE) nr 1222/2009, zob. pkt 3.9), wyniosą w 2020 r. od 2,4 do 6,6 Mtoe

---

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index_en.htm)

<sup>15</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0661:EN:NOT>



(milionów ton ekwiwalentu ropy naftowej), w zależności od tempa przemian na rynku. Oczekuje się, że ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> ze wszystkich typów pojazdów wyniesie od 1,5 do 4 mln ton rocznie.

### **3.6. Sygnalizatory zmiany biegów**

W art. 11 rozporządzenia (WE) nr 661/2009 ustanowiono wymóg, by wszystkie pojazdy kategorii M1 o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg oraz pojazdy, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, były wyposażone w sygnalizatory zmiany biegów. Wszystkie nowe modele samochodów powinny posiadać sygnalizatory zmiany biegów do 2012 r., a wszystkie nowe samochody do 2014 r.

Techniczny potencjał sygnalizatorów zmiany biegów w zakresie ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> jest szacowany na 6 % w przypadku 100 %-owego wskaźnika stosowania<sup>16</sup>. Należy jednak pamiętać, że rzeczywista redukcja poziomu emisji będzie mniejsza od podanej wartości, gdyż jest uzależniona od stopnia, w jakim kierowcy zareagują na wskazówki sygnalizatora.

### **3.7. Osiągnięcie celu 175 (160) g CO<sub>2</sub>/km w przypadku nowych lekkich samochodów dostawczych**

Dnia 28 października 2009 r. Komisja przyjęła nowy wniosek ustawodawczy (COM/2009/0593 wersja ostateczna)<sup>17</sup> dotyczący obniżenia poziomów emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych. Wniosek ten opiera się w znacznym stopniu na prawodawstwie dotyczącym emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych i obejmuje dwustopniową redukcję emisji.

Po ewentualnym przyjęciu rozporządzenia skutki jego stosowania będą zauważalne dopiero w okresie po 2012 r., czyli po terminie osiągnięcia celów strategii z 2007 r.

### **3.8. Zwiększone wykorzystanie biopaliw**

W dyrektywie 2009/28/WE<sup>18</sup> określono wiążący dla państw członkowskich cel osiągnięcia w sektorze transportu do 2020 r. 10 % udziału energii ze źródeł odnawialnych. W dyrektywie wprowadzono wymóg ustanowienia krajowych planów działania określających orientacyjne kursy rozwoju energii ze źródeł odnawialnych, również w sektorze transportu, oraz – zgodnie z dyrektywą 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych<sup>19</sup> – ustanowiono kryteria zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do biopaliw, obejmujące minimalne poziomy ograniczania emisji gazów cieplarnianych w oparciu o cykl życia w porównaniu do benzyny i oleju napędowego.

W 2009 r. dokonano przeglądu dyrektywy 98/70/WE<sup>20</sup>, wprowadzając wymóg, by dostawcy paliw zmniejszyli intensywność emisji gazów cieplarnianych związaną ze zużyciem energii w

---

<sup>16</sup> Szacunki dokonane przez TNO, przytaczane w stanowisku ACEA w ramach konsultacji społecznych dotyczących sygnalizatorów zmiany biegów.

<sup>17</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009PC0593:EN:NOT>

<sup>18</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniająca i w następstwie uchylająca dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0028:EN:NOT>

<sup>19</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0070:EN:NOT>

<sup>20</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:01998L0070-20090625:PL:NOT>

transporcie drogowym o 6 % do 2020 r. (norma dotycząca paliw o niskiej zawartości węgla, ang. *Low Carbon Fuel Standard*), tym samym optymalizując wkład biopaliw w realizację strategii z 2007 r. Potencjał w zakresie zmniejszenia poziomu emisji CO<sub>2</sub> dzięki użytkowaniu pojazdów napędzanych biopaliwami został również uznany w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009. Zgodnie z tym rozporządzeniem możliwe jest tymczasowe ograniczenie o 5 % – w pewnych warunkach, przy spełnieniu kryteriów zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do biopaliw – emisji pochodzących z pojazdów zaprojektowanych w sposób umożliwiający napęd mieszanką benzyny z 85 % etanolem (E85).

Z danych Eurostatu wynika, że udział biopaliw w całkowitym zużyciu benzyny i oleju napędowego do celów transportowych w UE-27 wyniósł 3,5 % w 2008 r. (10,1 Mtoe), wzrastając od poziomu 2,6 % w 2007 r. Udział biodiesla w całkowitym wykorzystaniu biopaliw wynosił 81 % w porównaniu z 18 % udziałem ETBE (eter etylo-tert-butylowy) i etanolu. Ze względu na emisje gazów cieplarnianych wynikające z pośredniej zmiany sposobu użytkowania gruntów nie jest całkiem pewne, jaka jest rzeczywista redukcja emisji tych gazów osiągnięta dzięki uprawom energetycznym. Bez uwzględnienia tych emisji obliczono, że redukcja gazów cieplarnianych netto osiągnięta w UE w związku z wprowadzeniem do obrotu i stosowaniem biopaliw w 2007 r. wyniosła 14,0 Mt ekwiwalentu CO<sub>2</sub><sup>21</sup>. Komisja analizuje obecnie wpływ pośredniej zmiany sposobu użytkowania gruntów na emisje gazów cieplarnianych<sup>22</sup>. Kwestia ta będzie przedmiotem sprawozdania i ewentualnego wniosku ustawodawczego.

### 3.9. Informacje dla konsumentów

Celem dyrektywy 1999/94/WE jest zapewnienie, by informacje dotyczące zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> przez nowe samochody osobowe oferowane na sprzedaż lub oddawane w leasing na terenie Wspólnoty były udostępniane konsumentom w celu umożliwienia im dokonania świadomego wyboru.

Wszystkie nowe samochody muszą zostać opatrzone w punkcie sprzedaży etykietami zużycia paliwa. W punkcie sprzedaży należy przedstawić oficjalne dane na temat zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> w odniesieniu do wszystkich nowych samochodów wystawianych lub oferowanych na sprzedaż lub oddawanych w leasing. Każdego roku przygotowujący jest przewodnik dotyczący zużycia paliwa i poziomu emisji CO<sub>2</sub>. Wszystkie materiały promocyjne muszą zawierać oficjalne dane na temat zużycia paliwa i indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> w odniesieniu do danego modelu samochodu osobowego, którego materiały te dotyczą. Ponadto właściwe organy lub inne organizacje w szeregu państw członkowskich prowadzą strony internetowe, na których zamieszczane są oficjalne dane na temat zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> w odniesieniu do nowych modeli samochodów osobowych oferowanych na rynku krajowym, często z możliwością porównania poszczególnych modeli lub wyszukania pojazdów najlepszych w danej klasie.

Kilka państw członkowskich ustanowiło korelację między etykietowaniem a opodatkowaniem pojazdów uzależnionym od emisji CO<sub>2</sub> i uwzględnia informacje na temat kosztów paliwa. Coraz liczniejsze państwa członkowskie zmieniają etykiety, wprowadzając system oznakowania w oparciu o barwne kody, ułatwiający określenie parametrów samochodu.

---

<sup>21</sup> COM(2009) 192 wersja ostateczna

<sup>22</sup> Konsultacja społeczna dostępna jest na stronie:  
[http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010\\_10\\_31\\_iluc\\_and\\_biofuels\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010_10_31_iluc_and_biofuels_en.htm)

Ponadto w niektórych krajach podawane są dodatkowe informacje dotyczące kosztów eksploatacji pojazdu i związanego z nią podatku od pojazdów<sup>23</sup>.

Dyrektywa jest wprawdzie uznawana za użyteczny instrument na rzecz podnoszenia świadomości i – być może – przyczyniający się do sprzedaży przez producentów większej liczby paliwooszczędnych samochodów, jednak trudno jest obiektywnie ocenić jej bezpośrednie oddziaływanie. Planowany jest przegląd dyrektywy w celu zwiększenia skuteczności systemu etykietowania, a w szczególności poprawy czytelności i zrozumienia instrumentów określonych w dyrektywie oraz w celu zapewnienia łatwiejszego i szerszego dostępu do obowiązkowych informacji.

W celu zwiększenia świadomości konsumentów w niektórych państwach członkowskich wprowadzono – na zasadzie dobrowolnego udziału – kodeksy postępowania lub wytyczne dotyczące stosowania deklaracji środowiskowych w reklamach samochodów. Inicjatywy te są zazwyczaj koordynowane przez grupy konsumentów lub stowarzyszenia reklamowe i służą zapewnieniu zgodności materiałów promocyjnych z prawem unijnym i krajowym.

Dodatkowe informacje dla konsumentów będą zapewniane dzięki systemowi etykietowania opon, który zacznie obowiązywać począwszy od 2012 r., zgodnie z wymogiem rozporządzenia (WE) nr 1222/2009<sup>24</sup>. Efektywność paliwowa (opór toczenia), przyczepność na mokrej nawierzchni i parametry w zakresie zewnętrznego hałasu wywołanego toczeniem się opon zostaną oznakowane przy pomocy skali (A-G). Ma to na celu zachęcenie konsumentów do zakupu opon spełniających nawet bardziej rygorystyczne wartości graniczne, niż te określone w obowiązkowych wymogach.

Spodziewane szacunkowe oszczędności w zużyciu paliwa wynikające z powszechniejszego użytkowania paliwooszczędnych opon osiągnięte dzięki połączeniu stosowania granicznych oporów toczenia opon (rozporządzenie nr 661/2009 zob. pkt 3.5) i systemów oznakowania opon (rozporządzenie nr 1222/2009), wyniosą w 2020 r. od 2,4 do 6,6 Mtoe (milionów ton ekwiwalentu ropy naftowej), w zależności od tempa przemian na rynku. Oczekuje się, że zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> ze wszystkich typów pojazdów wyniesie od 1,5 do 4 mln ton rocznie.

### **3.10. Opodatkowanie**

W 2005 r. Komisja przedstawiła wniosek dotyczący dyrektywy<sup>25</sup> wprowadzającej wymóg restrukturyzacji przez państwa członkowskie systemów opodatkowania samochodów osobowych. Wniosek ten miał między innymi na celu wspieranie zrównoważonego rozwoju poprzez restrukturyzację podstawy opodatkowania podatku rejestracyjnego i rocznego podatku drogowego, tak by uwzględnić elementy bezpośrednio związane z emisjami CO<sub>2</sub> pochodzącymi z samochodów osobowych w państwach członkowskich, które stosują opodatkowanie tego rodzaju. Celem wniosku było jedynie ustanowienie unijnej struktury podatków od samochodów osobowych, nie zaś harmonizacja stawek podatkowych ani zobowiązanie państw członkowskich do wprowadzenia nowych podatków. Mimo że wniosek nie został jeszcze przyjęty, ponad połowa państw członkowskich wprowadziła w

---

<sup>23</sup> <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies/download.do?language=fr&file=31259>

<sup>24</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R1222:EN:NOT>

<sup>25</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0261:EN:NOT>

międzyczasie zmiany w swoich systemach opodatkowania samochodów, uwzględniając przy tym emisje CO<sub>2</sub><sup>26</sup>.

W 2007 r. Komisja przedstawiła wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie opodatkowania energii<sup>27</sup>. Jego celem było zmniejszenie zakłóceń w systemach opodatkowania paliwa w UE oraz większe zbliżenie w zakresie opodatkowania benzyny i oleju napędowego (tzw. „wniosek w sprawie diesla do celów handlowych”). We wniosku zajęto się kwestią opodatkowania paliwa wykorzystywanego w transporcie zarówno do celów prywatnych, jak i handlowych. Miał on na celu ograniczenie zakłóceń na wewnętrznym rynku transportowym: przewoźnicy prowadzący działalność na skalę międzynarodową lub w pobliżu granicy z państwem, w którym obowiązują niskie podatki, korzystają z bardzo dużych różnic w krajowych akcyzach od paliwa napędowego, tankując w tych państwach członkowskich, gdzie podatki są najniższe, a czasami uprawiają szkodliwą dla środowiska turystykę paliwową. Dlatego też celem wniosku Komisji było zniwelowanie tych różnic, a tym samym przyczynienie się do ograniczenia szkód dla środowiska. Jeśli chodzi o wykorzystanie paliwa do prywatnego użytku we wniosku wprowadzono zasadę, zgodnie z którą diesel do celów innych niż handlowe i benzyna bezołowiowa powinny być zasadniczo opodatkowane na takim samym poziomie, co najmniej tak wysokim, jak diesel do celów handlowych.

Z oceny skutków i dodatkowych badań wynika, że oba wnioski przyczyniłyby się do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych poprzez wpływanie na wybór i zachowanie konsumentów w związku z kosztami eksploatacji pojazdu. Wnioski te nie zostały jednak jeszcze przyjęte.

Komisja rozważa obecnie dokonanie ogólnego przeglądu dyrektywy w sprawie opodatkowania energii<sup>28</sup> w kontekście strategii „Europa 2020”. Przegląd ten wniósłby wkład w realizację unijnych celów w zakresie walki ze zmianą klimatu i w zapewnianie zrównoważonej i zasobooszczędnej gospodarki.

W 2009 r. Komisja sfinansowała badanie zewnętrzne dotyczące opodatkowania samochodów firmowych<sup>29</sup>. Samochody firmowe (samochody osobowe używane jako lekkie pojazdy dostawcze) stanowią około 50 % nowych samochodów osobowych sprzedawanych w UE. We wnioskach z badania stwierdzono, że stosowanie zachęt do zakupu paliwa i większych samochodów powoduje zwiększenie emisji CO<sub>2</sub>. Według szacunków zawartych w sprawozdaniu zużycie paliwa i emisje CO<sub>2</sub> pochodzące z transportu samochodowego wzrosną o 4 do 8 %. Wniosek z badania jest taki, że stosowane przez państwa członkowskie systemy opodatkowania samochodów firmowych wydają się nie działać na korzyść ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych i transportu drogowego.

---

<sup>26</sup> Zob. „Tendencje w zakresie opodatkowania w Unii Europejskiej” (*Taxation trends in the European Union*), dostępne na stronie: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_structures/2010/2010\\_full\\_text\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2010/2010_full_text_en.pdf) oraz Przewodnik po podatkach przygotowany przez ACEA (*ACEA Tax Guide*) [http://www.acea.be/index.php/news/news\\_detail/acea\\_tax\\_guide\\_2010/](http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/acea_tax_guide_2010/)

<sup>27</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0261:EN:NOT>

<sup>28</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0661:EN:NOT>

<sup>29</sup> COMPANY CAR TAXATION: Subsidies, Welfare and Environment [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_papers/taxation\\_paper\\_22\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf)

### 3.11. Ekologiczny styl jazdy

W 2009 r. Komisja sfinansowała badanie zewnętrzne dotyczące wpływu technologii informacyjno-komunikacyjnych na efektywność energetyczną w transporcie drogowym (*Impact of Information and Communication Technologies on Energy Efficiency in road transport*)<sup>30</sup>, w którym oszacowano potencjalne oszczędności paliwa dzięki zastosowaniu systemów opierających się na takich technologiach. W badaniu przeanalizowano trzy różne rodzaje systemów (rozwiązania ekologiczne, nowoczesne systemy wspomaganie kierowcy i rozwiązania w zakresie zarządzania ruchem), analizując ich wpływ na zmniejszenie poziomu emisji CO<sub>2</sub>. Okazało się, że ekologiczny styl jazdy w oparciu o technologie informacyjno-komunikacyjne wykazuje 15 % potencjał w zakresie oszczędności energii. Oszczędność ta jest możliwa do osiągnięcia poprzez dostarczanie kierowcy informacji w czasie rzeczywistym na temat zużycia paliwa, efektywności zużycia energii i odpowiedniego doboru biegu, a także dodatkowych informacji pochodzących z danych na mapach na temat przewidywanego nachylenia jezdnii, krzywizn i parametrów drogi, takich jak ograniczenia prędkości i znaki stopu. Główną przeszkodą w tym zakresie jest kwestia gotowości kierowców do wykorzystywania tych informacji, a tym samym duża niepewność co do rzeczywistej redukcji emisji CO<sub>2</sub>. Przeszkodę tę można jednak przewyciężyć dzięki zastosowaniu systemów, które automatycznie prowadzą do paliwooszczędnego stylu prowadzenia pojazdu. Inne obiecujące rozwiązania to mechanizm „ile jeździsz, tyle płacisz”, *platooning* (jazda w kolumnie pojazdów) i stosowanie zaawansowanych regulatorów prędkości jazdy.

Szkolenie kierowców w zakresie paliwooszczędnego stylu prowadzenia pojazdu (ekologiczny styl jazdy) będzie mieć prawdopodobnie pozytywny wpływ na ograniczanie poziomu emisji CO<sub>2</sub> w istniejących pojazdach, jednak istotną przeszkodą w tym kontekście jest w dalszym ciągu niepewność co do gotowości kierowców do przyjęcia tego stylu jazdy. Spodziewany skutek paliwooszczędnego stylu prowadzenia pojazdu na zmniejszenie emisji w dłuższym okresie będzie prawdopodobnie niewielki ze względu na wprowadzanie nowoczesnych technologii pojazdów. Oczekuje się, że te nowe technologie doprowadzą do coraz większej automatyzacji ekologicznych technik jazdy, ograniczając potencjalne korzyści z indywidualnych decyzji podejmowanych przez kierowców w trakcie jazdy. Na przykład w obecnej generacji pojazdów hybrydowych zmiana biegów odbywa się automatycznie, możliwe jest odzyskiwanie energii hamowania i zapobieganie niepotrzebnej pracy na biegu jałowym, natomiast stosowanie systemów monitorowania ciśnienia w oponach, automatycznie ostrzegających kierowców w sytuacji gdy opona wymaga napompowania, stanie się obowiązkowe w przyszłości.

## 4. WNIOSKI PODSUMOWUJĄCE

Strategia, przedstawiona w dokumencie COM(2007)19 wersja ostateczna, miała na celu osiągnięcie do 2012 r. wspólnotowego celu 120 g CO<sub>2</sub>/km przy zastosowaniu ram prawnych. W szczególności w latach 2008 i 2009 odnotowano wprawdzie znaczny spadek średniego poziomu emisji CO<sub>2</sub>, jednak osiągnięcie celu strategii na 2012 r. jest mało prawdopodobne. Oczywiście jest, że ograniczenie poziomu emisji CO<sub>2</sub> w 2009 r. wynika po części z kryzysu gospodarczego oraz z wprowadzenia nowych technologii przez producentów pojazdów. Nie ma zatem gwarancji, że ten znaczny spadek utrzyma się po ożywieniu koniunktury.

---

<sup>30</sup> [http://ec.europa.eu/information\\_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy\\_eff\\_study\\_final.pdf](http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy_eff_study_final.pdf)

Ponadto jak stwierdzono w części 3.1 Parlament Europejski i Rada zmieniły harmonogram realizacji strategii w ramach procedury współdecyzji przy przyjmowaniu rozporządzenia (WE) nr 443/2009, przesuwając termin pełnego wejścia w życie rozporządzenia na 2015 r. i ustalając cel na 2020 r. Harmonogram na okres po 2012 r. ustalono również w odniesieniu do pozostałych środków wdrażających strategię.

Komisja spodziewa się, że cele ustalone na okres 2012-2015 w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009 zostaną osiągnięte oraz że średni indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> z nowych lekkich samochodów dostawczych obniży się znacznie do 2015 r. dzięki środkom regulacyjnym zapowiedzianym w strategii.

Podsumowując, mimo niewielkiego prawdopodobieństwa osiągnięcia celu na 2012 r. strategia i środki służące jej wdrażaniu odegrały istotną rolę w doprowadzeniu do spadku poziomu emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich samochodów dostawczych.

Tabela 3: Postępy w realizacji strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych

Osiągnięcie celu 130 g CO <sub>2</sub> /km w przypadku nowych samochodów osobowych	✓
Wymagania w zakresie efektywności systemów klimatyzacji	W trakcie realizacji
Instalacja precyzyjnych systemów monitorowania ciśnienia w oponach	✓
Graniczne opory toczenia opon	✓
Sygnalizatory zmiany biegów	✓
Osiągnięcie celu 175 (160) g CO <sub>2</sub> /km w przypadku nowych lekkich samochodów dostawczych	W trakcie realizacji
Zwiększone wykorzystanie biopaliw	✓
Opodatkowanie	Ograniczone postępy
Informacje dla konsumentów	Ograniczone postępy
Ekologiczny styl jazdy	Ograniczone postępy

## 5. KOLEJNE KROKI

### 5.1. DZIAŁANIA W PERSPEKTYWIE ŚREDNIOOKRESOWEJ

W strategii na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów<sup>31</sup> określono działania służące zachęceniu do rozwoju i eksploatacji ekologicznie czystych i

<sup>31</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index_en.htm)

energooszczędnych („zielonych”) pojazdów. Wszystkie przyszłe wnioski ustawodawcze mające na celu ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych powinny opierać się na zasadzie, że każdą redukcję da się zmierzyć, monitorować i obliczyć.

Szczególne działania związane z realizacją strategii i przewidziane przez Komisję na okres 2010-2020 obejmują przegląd kryteriów osiągnięcia wartości docelowej na 2020 r. wynoszącej 95 g CO<sub>2</sub>/km, określonej w prawodawstwie dotyczącym samochodów oraz – ewentualnie – kryteriów osiągnięcia długoterminowego celu, jak zaproponowano w projekcie rozporządzenia w sprawie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych. Komisja zamierza ponadto przedstawić nową cykliczną procedurę badań, by w dokładniejszy sposób odzwierciedlić rzeczywiste warunki jazdy oraz związane z nimi indywidualne poziomy emisji CO<sub>2</sub> i zużycie paliwa.

Komisja planuje również zbadać możliwość pomiaru i certyfikacji emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z pojazdów ciężarowych. Jeśli metody te zostaną uzgodnione i zatwierdzone, Komisja rozważy wdrożenie norm efektywności energetycznej w odniesieniu do nowych pojazdów ciężarowych.

Komisja będzie również w dalszym ciągu rozwijać analizę cyklu życia w odniesieniu do zużycia energii przez samochody. Przeanalizuje przy tym, czy podejście „*well to wheel*” (od szybu wiertniczego do koła) można uwzględnić w długoterminowych celach dotyczących pojazdów.

## 5.2. PERSPEKTYWA DŁUGOTERMINOWA

Ze wstępnych prac Komisji w dziedzinie obniżania emisyjności w dłuższej perspektywie czasowej wynika, że – aby poziom temperatury na świecie nie wzrósł o więcej niż 2°C – do 2050 r. gospodarka UE powinna osiągnąć poziom emisji CO<sub>2</sub> niższy o około 70 %<sup>32</sup> w porównaniu z poziomem w 1990 r. Sektor transportu będzie musiał wnieść znaczny wkład w ten wysiłek redukcyjny. Jednak w okresie od 1990 r. nastąpił 26 procentowy wzrost emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu drogowego.

UE musi uzyskać poprawę w zakresie efektywnego gospodarowania zasobami i bezpieczeństwa energetycznego, ograniczyć zanieczyszczenie powietrza i utrzymać wiodącą rolę w walce ze zmianą klimatu. Ze względu na stale rosnący – mimo postępów technologicznych – poziom łącznych emisji CO<sub>2</sub> związanych z sektorem transportu, sektor ten zasługuje na szczególną uwagę. By mobilność zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju stała się rzeczywistością, konieczne będzie podjęcie działań na szerszą skalę. Omawiana w niniejszym sprawozdaniu strategia dotyczy przede wszystkim pojazdów wprowadzanych do obrotu, przy czym ważnym aspektem jest sposób, w jaki są one następnie użytkowane.

W środkach prawnych wdrażających strategię przedłużono harmonogram jej realizacji, ustalając długoterminowy cel na 2020 r. Taka długoterminowa perspektywa jest potrzebna ze względu na wymiar koniecznych redukcji emisji oraz okresy planowania w sektorze przemysłu. Umożliwia ona sektorowi przemysłu przygotować się na kolejne działania

---

<sup>32</sup> COM(2010)265 wersja ostateczna <http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/2010-05-26communication.pdf>

podejmowane w zakresie ograniczenia poziomu emisji CO<sub>2</sub>. Podobny cel został zatem ustanowiony we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia określającego normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych lekkich samochodów dostawczych.

W celu poprawy pewności w zakresie planowania w sektorze motoryzacyjnym, a jednocześnie w celu zapewnienia osiągnięcia dalszej redukcji emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich samochodów dostawczych Komisja analizuje możliwość przedstawienia również wniosku – przygotowanego na podstawie szczegółowej oceny skutków – dotyczącego celu w odniesieniu do emisji z samochodów osobowych do 2025 r. Komisja oceni między innymi możliwość realizacji celu zakładającego osiągnięcie do 2025 r. wartości 70 g CO<sub>2</sub>/km, zaproponowanego w rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 24 października 2007 r. w sprawie wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (P6-TA(2007)0469)<sup>33</sup>. Dalsze działania na rzecz redukcji emisji zostaną również rozważone w odniesieniu do lekkich pojazdów dostawczych. Przy ustalaniu długoterminowych celów na okres po roku 2020 należy uwzględnić możliwe wejście na rynek energii z alternatywnych źródeł, zwłaszcza energii elektrycznej.

---

<sup>33</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=PL&reference=P6-TA-2007-0469>