



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 11.7.2012 r.  
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 510/2011 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z nowych lekkich pojazdów dostawczych przewidzianego na 2020 r.**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

- **Kontekst ogólny**

UE postawiła sobie za cel ograniczenie globalnej zmiany klimatu tak, by wzrost temperatury nie przekroczył 2°C w stosunku do okresu sprzed epoki przemysłowej. Realizacja tego celu wymaga, aby poziom emisji osiągnął maksymalną wysokość do 2020 r. i do 2050 r. został zmniejszony o co najmniej 50 % w porównaniu z poziomem z 1990 r. Rada Europejska ponownie potwierdziła cel UE, jakim jest zmniejszenie emisji o 80-95 % do 2050 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., w kontekście niezbędnych redukcji poziomów emisji, których mają dokonać kraje rozwinięte jako grupa.

Do 2050 r. obecna polityka doprowadziłaby do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych jedynie o ok. 40 %. W komunikacie Komisji „Plan działania prowadzący do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r.”<sup>1</sup> określono, jak przy możliwie najmniejszych kosztach osiągnąć przewidziany na 2050 r. cel, jakim jest zmniejszenie wewnętrznych emisji o 80 %. W planie działania wykazano, że do osiągnięcia powyższego celu przyczynić muszą się wszystkie sektory gospodarki oraz, zależnie od scenariusza, w porównaniu z 1990 r. emisje z transportu muszą być wyniesić do 2030 r. od + 20 % do -9 %, a do 2050 r. muszą spaść o 54 % do 67 %<sup>2</sup>.

O ile emisje z innych sektorów generalnie zmniejszają się, o tyle transport drogowy jest jedną z niewielu branż, w których emisje wzrosły w szybkim tempie: między latami 1990 i 2008 poziom emisji z transportu drogowego wzrósł o 26 %. W 2008 r. ok. 70 % emisji CO<sub>2</sub> pochodziło z transportu drogowego<sup>3</sup>. W konsekwencji jest to drugie co do wielkości źródło emisji gazów cieplarnianych w UE, stanowiące ok. jednej piątej łącznych emisji CO<sub>2</sub> w UE.

W marcu 2011 r. Komisja przyjęła dokument „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Określono w nim strategię w dziedzinie transportu zmierzającą do osiągnięcia 60 % redukcji emisji gazów cieplarnianych w transporcie do 2050 r.

- **Rozporządzenie**

Rozporządzenie (UE) nr 510/2011 ustanawia ramy dla redukcji emisji CO<sub>2</sub> w przypadku nowego parku pojazdów dostawczych do 2020 r. W rozporządzeniu przyjęto rozwiązanie dwustopniowe. Na pierwszy okres, do 2017 r., ustalono warunki zgodności z przyjętymi celami. W drugim okresie, do 2020 r., celu nie uda się osiągnąć bez wdrożenia niezbędnych warunków, które mają zostać ustalone podczas przeglądu. Komisja została zobowiązana do potwierdzenia, czy docelowy poziom emisji w 2020 r. dla pojazdów dostawczych jest możliwy do osiągnięcia. Cel ten został określony w ramach procedury współdecydowania i, poza jego potwierdzeniem, nie jest ponownie rozważany w ramach przeglądu.

---

<sup>1</sup> COM/2011/0112 wersja ostateczna

<sup>2</sup> Z wyłączeniem emisji w międzynarodowym transporcie morskim.

<sup>3</sup> EU transport in figures 2011, Komisja Europejska

Nieokreślenie lub niewdrożenie warunków miałooby negatywny wpływ na producentów pojazdów i dostawców części, którzy potrzebują pewności w odniesieniu do technologii i pojazdów niezbędnych do osiągnięcia celu.

Za warunki uważa się aspekty wdrożenia, które mają wpływ na sposób osiągnięcia docelowych poziomów emisji. Kluczowe warunki w obecnym rozporządzeniu obejmują krzywą wartości granicznych, która jest zdefiniowana przez parametr użyteczności oraz funkcję opisującą związek między parametrem użyteczności a emisjami CO<sub>2</sub> (określenie kształtu i nachylenia). Inne warunki obejmują mechanizm opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, innowacje ekologiczne, odstępstwa, tworzenie grup producentów, stopniowe wprowadzanie celów i przyznawanie superjednostek na czas ograniczony.

## **2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCENA SKUTKÓW**

Konsultacje z zainteresowanymi stronami

- *Pomoc ekspertów zewnętrznych*

Zewnętrzne badanie<sup>4</sup> „Uzasadnienie przeglądu rozporządzenia (UE) nr 510/2011 w zakresie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych”<sup>5</sup> stanowiło główną analizę leżącą u podstaw niniejszego wniosku. Obejmuje ona ocenę różnych warunków i zawiera oszacowanie ich kosztów. Do oceny ogólnych skutków celu założonego na 2020 r. użyto modelu PRIMES-TREMOVE.

- *Konsultacje z zainteresowanymi stronami*

Formalne konsultacje z zainteresowanymi stronami przeprowadzono przy pomocy internetowego formularza i w formie spotkania z nimi. Uwagi zainteresowanych stron uwzględniono w ocenie różnych możliwych wariantów regulujących emisje CO<sub>2</sub> pochodzące z lekkich pojazdów dostawczych (LDV).

– Konsultacje społeczne

Internetowe konsultacje społeczne przeprowadzono jesienią 2011 r. Ogólnie z odpowiedzi wynika, że obejmowanie emisji z LDV regulacjami jest ważne, powinno być przeprowadzane zgodnie z długoterminowymi celami dotyczącymi gazów cieplarnianych, powinno opierać się na średnim poziomie emisji z nowych pojazdów oraz być neutralne technologicznie. Opinie co do tego, czy obecne prawodawstwo spełnia swoją rolę, były bardzo podzielone. Wydaje się, że główną przyczyną takiej sytuacji jest przekonanie wielu osób, że obecne przepisy są zbyt mało ambitne. Istnieje silne poparcie dla ustalenia celów na okres po 2020 r., bez uszczerbku dla innych środków, jakie mogą zostać wprowadzone w życie. Wyniki konsultacji społecznych zostały streszczone oraz opublikowane<sup>6</sup>.

– Spotkanie zainteresowanych stron

---

<sup>4</sup> Na podstawie umowy ramowej ENV.C.3/FRA/2009/0043 dotyczącej emisji pojazdów

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm)

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm)

Spotkanie z udziałem zainteresowanych stron odbyło się dnia 6 grudnia 2011 r. Przedstawiono wstępne wnioski z badania oraz opublikowano prezentacje ze spotkania wraz ze streszczeniem dyskusji<sup>7</sup>. Uczestnicy nie zgłosili żadnych istotnych uwag do analizy. Organizacje pozarządowe stwierdziły, że skoro koszty są niższe, niż wcześniej zakładano, a emisje są dużo niższe, niż przewidywano, docelowe poziomy emisji powinny zostać zaostrzone.

## Ocena skutków

Przygotowano wspólną ocenę skutków uzupełniającą niniejszy wniosek oraz równoległy wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia (WE) nr 443/2009. W celu określenia wariantów strategicznych zastosowano szerokie podejście, które obejmuje kwestie podniesione w prawodawstwie, kwestie wynikające z wdrożenia i kwestie ocenione podczas badań, w czasie których analizowano ewentualne podejścia mające na celu zwiększenie skuteczności prawodawstwa. Przeanalizowano następujące aspekty:

- a) wariant „niepodejmowania żadnych działań”,
- b) potwierdzenie wykonalności osiągnięcia docelowych poziomów emisji przyjętych na 2020 r. w odniesieniu do pojazdów dostawczych,
- c) warunki osiągnięcia docelowych poziomów emisji z pojazdów dostawczych,
- d) uproszczenie i zmniejszenie obciążenia administracyjnego,
- e) dostosowanie do nowego cyklu testowego,
- f) kształt i rygorystyczność prawodawstwa po 2020 r.

W oparciu o analizę skutków ekonomicznych, środowiskowych i społecznych różnych warunków w ocenie skutków przedstawiono następujące wnioski:

- przyjęty na 2020 r. docelowy poziom emisji w wysokości 147 g/km w przypadku pojazdów dostawczych potwierdzono jako osiągalny niższym kosztem,
- parametrem użyteczności powinna pozostać masa; krzywa wartości granicznych powinna mieć nadal charakter liniowy, a nachylenie krzywej powinno wynosić 100 %,
- opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinna zostać utrzymana na poziomie 95 EUR za każdy g/km na pojazd,
- procedura przyznawania odstępstwa powinna zostać uproszczona poprzez wprowadzenie wyłączenia „de minimis” z obowiązku posiadania docelowego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla najmniejszych producentów, ponadto należy dopuścić większą elastyczność w odniesieniu do daty przyznawania odstępstw dla samochodów produkowanych w małej liczbie.

---

<sup>7</sup>

[http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm)

### **3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU**

UE podjęła już działania w tej dziedzinie, przyjmując rozporządzenie (UE) nr 510/2011, oparte na rozdziale traktatu poświęconym środowisku. Jednolity rynek również daje podstawy do podjęcia działań raczej na poziomie UE, a nie na poziomie państw członkowskich, tak aby można było zapewnić wprowadzenie na terytorium całej UE wspólnych wymogów i zminimalizować koszty ponoszone przez producentów.

Przyjęcie wniosku nie doprowadzi do uchylecia obowiązującego prawodawstwa.

#### **Krótki opis proponowanych działań**

We wniosku potwierdzono wykonalność osiągnięcia średniego docelowego poziomu emisji z lekkich pojazdów dostawczych w wysokości 147 g CO<sub>2</sub>/km, przyjętego na 2020 r. Zaproponowano zmianę warunków osiągnięcia celu w następujący sposób:

- parametrem użyteczności pozostaje masa pojazdu w stanie gotowości do jazdy,
- krzywa wartości granicznych pozostaje liniowa, z nachyleniem 100 % w porównaniu z wyjściowym parkiem pojazdów,
- producenci odpowiedzialni za mniej niż 500 rejestracji nowych lekkich pojazdów dostawczych rocznie są wyłączeni z obowiązku przestrzegania swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji,
- dozwolona jest większa elastyczność co do terminów podejmowania decyzji o przyznaniu odstępstw dla samochodów produkowanych w małej liczbie,
- innowacje ekologiczne zostają zachowane w przypadku wdrożenia zmienionej procedury badania,
- opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji zostaje utrzymana na poziomie 95 EUR za każdy g/km na pojazd.

Biorąc pod uwagę, że przemysł korzysta ze wskazówek dotyczących uregulowań prawnych, które byłyby stosowane po 2020 r., wniosek przewiduje kolejny przegląd, który należy przeprowadzić do 31 grudnia 2014 r.

### **4. WPLYW NA BUDŻET**

Wniosek nie wymaga dodatkowych środków finansowych.

### **5. ELEMENTY FAKULTATYWNE**

- Klauzula przeglądu/rewizji/wygaśnięcia

Wniosek zawiera klauzulę przeglądu.

- Europejski Obszar Gospodarczy

Akt będący przedmiotem wniosku dotyczy zagadnienia EOG i dlatego jego zakres powinien obejmować Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 510/2011 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z nowych lekkich pojazdów dostawczych przewidzianego na 2020 r.**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(8)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(9)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 13 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych<sup>10</sup> zobowiązuje Komisję, z zastrzeżeniem potwierdzenia jego wykonalności, do dokonania przeglądu warunków osiągnięcia do roku 2020, docelowego poziomu 147g/km, w tym wzoru w załączniku I oraz odstępstw w art. 11. Wymaga się, by wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia był możliwie najbardziej neutralny z punktu widzenia konkurencyjności, oraz społecznie sprawiedliwy i zrównoważony.
- (2) Należy wyjaśnić, że do celów weryfikacji zgodności z docelowym poziomem 147g CO<sub>2</sub>/km emisje CO<sub>2</sub> powinny być w dalszym ciągu mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do

---

<sup>8</sup> Dz.U. C z [...], s. [...].

<sup>9</sup> Dz.U. C z [...], s. [...].

<sup>10</sup> Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1.

emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów<sup>11</sup> i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz technologiami innowacyjnymi.

- (3) Zgodnie z analizą techniczną przeprowadzoną dla celów oceny skutków technologii umożliwiające osiągnięcie docelowego poziomu emisji wynoszącego 147g CO<sub>2</sub>/km są dostępne i wymagane zmniejszenie emisji można osiągnąć niższym kosztem, niż to oszacowano w poprzedniej analizie przeprowadzonej przed przyjęciem rozporządzenia (UE) nr 510/2011. Ponadto dystans między obecnymi średnimi indywidualnymi emisjami CO<sub>2</sub> z nowych lekkich pojazdów dostawczych a docelowymi wartościami emisji również się zmniejszył. Co za tym idzie, potwierdzona została wykonalność osiągnięcia do 2020 r. docelowego poziomu emisji wynoszącego 147g CO<sub>2</sub>/km.
- (4) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, wynikający z konieczności zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa i jedynie znikome korzyści w zakresie zmniejszonych emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów, producenci odpowiedzialni rocznie za mniej niż 500 nowych lekkich pojazdów dostawczych zostają wyłączeni z zakresu docelowych indywidualnych poziomów emisji i opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.
- (5) Procedura przyznawania odstępstw drobnym producentom powinna zostać uproszczona w celu dopuszczenia większej elastyczności w odniesieniu do terminów składania wniosków o odstępstwo przez producentów oraz wydawania decyzji w ich sprawie przez Komisję.
- (6) Celem umożliwienia przemysłowi motoryzacyjnemu prowadzenia długoterminowych inwestycji i innowacji pożądane jest zapewnienie wskazówek co do tego, jak niniejsze rozporządzenie powinno zostać zmienione w odniesieniu do okresu po 2020 r. Wskazówki te powinny być oparte na ocenie niezbędnej wielkości redukcji, zgodnie z unijnymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu i skutkami dla rozwoju oszczędnych technologii ograniczania emisji CO<sub>2</sub> stosowanych w samochodach. Z tego powodu pożądane jest, aby aspekty te zostały poddane przeglądowi, aby Komisja sporządziła sprawozdanie oraz, w stosownych przypadkach, by przedstawić propozycje docelowych poziomów emisji na okres po 2020 r.
- (7) W art. 13 ust. 3 zobowiązano Komisję do publikacji sprawozdania w zakresie dostępności danych o powierzchni postojowej i ładowności oraz ich wykorzystaniu jako parametrów użyteczności we wzorach w załączniku I. Dane te są dostępne i w ocenie skutków dokonano oceny ich ewentualnego wykorzystania, stwierdzono jednak, że najmniejsze koszty pociągnie za sobą utrzymanie masy w stanie gotowości do jazdy jako parametru użyteczności stosowanego w przypadku docelowych wartości emisji na rok 2020 dla lekkich pojazdów dostawczych.
- (8) Należy zachować podejście, zgodnie z którym docelowa wartość emisji oparta jest na liniowej zależności między użytecznością lekkiego pojazdu dostawczego i jego docelowymi poziomami emisji CO<sub>2</sub> wyrażonymi wzorem podanym w załączniku I,

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.



ponieważ takie rozwiązanie pozwala zachować różnorodność rynku lekkich pojazdów dostawczych oraz zdolność producentów do sprostania różnym potrzebom konsumentów, a tym samym unikania nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji. Należy jednak zaktualizować to podejście, tak by odzwierciedlało najnowsze dostępne dane dotyczące rejestracji nowych lekkich pojazdów dostawczych.

- (9) Komisja zbadała dostępność danych o powierzchni postojowej i ich wykorzystanie jako parametru użyteczności we wzorze podanym w załączniku I. Dane te są dostępne i ich ewentualne zastosowanie zostało ocenione w ocenie skutków. Na podstawie tej oceny stwierdzono, że parametrem użyteczności stosowanym we wzorze na 2020 r. powinna być masa.
- (10) W rozporządzeniu zobowiązuje się Komisję do przeprowadzenia oceny skutków w celu dokonania przeglądu procedur badań, tak by odzwierciedlały one rzeczywiste emisje CO<sub>2</sub> z samochodów. Zadanie to, polegające na opracowaniu światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, nie zostało jeszcze zakończone. W związku z tym w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 ustanawia się wartości dopuszczalne emisji na 2020 r. mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Po zmianie procedur badania wartości graniczne określone w załączniku I powinny zostać dostosowane w celu zapewnienia porównywalnych ograniczeń dla producentów i klas pojazdów.

(11) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 510/2011,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### *Artykuł 1*

W rozporządzeniu (UE) nr 510/2011 wprowadza się następujące zmiany:

- (1) art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Począwszy od 2020 r., niniejsze rozporządzenie ustanawia docelowy średni poziom emisji CO<sub>2</sub> dla nowych lekkich samochodów dostawczych rejestrowanych w Unii na poziomie 147 g/km, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i jego przepisami wykonawczymi oraz technologiami innowacyjnymi.”;
- (2) w art. 2 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
- „4. Artykuł 4, art. 8 ust. 4 lit. b) i (c), art. 9 oraz art. 10 ust. 1 lit. a) i (c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż 500 nowych lekkich pojazdów dostawczych zarejestrowanych w UE w poprzednim roku kalendarzowym.”;
- (3) w art. 11 ust. 3 skreśla się ostatnie zdanie;
- (4) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

(a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Do dnia 31 grudnia 2014 r. Komisja dokona przeglądu docelowych indywidualnych poziomów emisji, warunków i innych aspektów niniejszego rozporządzenia w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla nowych lekkich pojazdów dostawczych na okres po 2020 r.”;

(b) w ust. 6 wprowadza się następujące zmiany:

- skreśla się akapit drugi;
- akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Aby odzwierciedlić wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub>, Komisja przyjmuje wzory zawarte w załączniku I w drodze aktów delegowanych, zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 16 i 17, dbając o to, by w ramach starych i nowych procedur producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymogi w zakresie redukcji o podobnym stopniu surowości.”;

(5) w załączniku I w pkt 1 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) od 2020 r.:

orientacyjny indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> = 147 + a × (M – M<sub>0</sub>)

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M<sub>0</sub> = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2

a = 0,096.”.

## Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący*

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*