



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.5.2018
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie ustanowienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W ramach porozumienia paryskiego Unia Europejska (UE) zobowiązała się do zapobiegania zmianie klimatu poprzez ograniczenie globalnego ocieplenia do wartości znacznie poniżej 2 °C. Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych jest kluczowym warunkiem wstępnym realizacji tego zobowiązania.

Ramy polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030 obejmują cel zakładający obniżenie krajowych emisji gazów cieplarnianych w UE o co najmniej 40 % w stosunku do poziomów z roku 1990. Jeżeli ma zostać osiągnięty taki poziom ambicji i jeżeli mamy uniknąć kosztów i poważnych skutków zmian klimatu, wszystkie sektory będą musiały odegrać swoją rolę.

Sektor transportu drogowego ma kluczowe znaczenie dla zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i dekarbonizacji gospodarki UE. Pojazdy lekkie (LDV) – samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe (vany) – już teraz mają udział w redukcji emisji, a w 2017 r. zaproponowano przepisy¹ umożliwiające dalsze zmniejszanie emisji z tych pojazdów po roku 2020.

Transport drogowy towarów ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju handlu i wymiany na kontynencie europejskim. Samochody ciężarowe przewożą około 70 % ładunków przewożonych drogą lądową, umożliwiając również świadczenie podstawowych usług publicznych. Sektor transportu drogowego towarów i pasażerów składa się głównie z małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) i liczy ponad 600 000 przedsiębiorstw w całej UE zatrudniających prawie 3 mln osób. Kolejne 3,5 mln osób jest zatrudnionych w sektorze produkcji, napraw, sprzedaży, leasingu i ubezpieczeń samochodów ciężarowych.

Chociaż emisje CO₂ z pojazdów ciężkich (HDV), tj. samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów, stanowią około 6 % całkowitych emisji w UE oraz 25 % emisji CO₂ w transporcie drogowym w UE, to obecnie nie są one regulowane na poziomie UE. Stwarza to trzy główne problemy.

Po pierwsze, przewiduje się, że bez podejmowania dalszych działań emisje CO₂ z pojazdów ciężkich wzrosną w latach 2010–2030 o 9 % w związku ze zwiększeniem wielkości przewozów. Jak wskazano w ocenie skutków² towarzyszącej normom emisji CO₂ po 2020 r. dla pojazdów lekkich, dalsze środki w sektorze transportu drogowego są niezbędne, aby osiągnąć krajowe cele na 2030 r. wyznaczone na mocy rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego.

Po drugie, przewoźnicy i ich klienci nie korzystają obecnie z możliwych oszczędności paliwa i mniejszych rachunków za paliwo. Chociaż są już dostępne racjonalne pod względem kosztów technologie ograniczania emisji, nie są one powszechnie stosowane na rynku pojazdów ciężkich. Dzieje się tak ze szkodą dla przewoźników, głównie MŚP lub mikroprzedsiębiorstw, dla których koszty paliwa mogą stanowić ponad jedną czwartą całkowitych kosztów operacyjnych.

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD(2017) 650 final.

Po trzecie, producenci pojazdów ciężkich w UE mają do czynienia z rosnącą presją konkurencji światowej, ponieważ Stany Zjednoczone, Kanada, Japonia i Chiny wdrożyły już środki regulacyjne w celu ograniczenia emisji CO₂ z pojazdów ciężkich. Sektor motoryzacyjny UE będzie musiał dostosować się do postępu technicznego na tych rynkach, aby zachować pozycję lidera technologicznego w zakresie efektywności paliwowej pojazdów.

Wiele różnych aktów prawnych UE istotnych dla obniżenia emisyjności transportu drogowego do pewnego stopnia zajmuje się wyżej wymienionymi problemami. Dotyczy to podaży, popytu, instrumentów ekonomicznych i prorozwojowych. Środki te nie są jednak wystarczające, aby usunąć kluczowe bariery rynkowe utrudniające wykorzystywanie technologii pozwalających na obniżenie zużycia paliwa.

We wniosku dotyczącym norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich proponuje się uzupełniający środek na poziomie UE dotyczący podaży w celu zniesienia tych barier rynkowych, którego głównymi celami są:

- ograniczenie emisji CO₂ w sektorze pojazdów ciężkich zgodnie z wymogami polityki klimatycznej UE i porozumienia paryskiego, przy jednoczesnym ograniczeniu zanieczyszczenia powietrza, zwłaszcza w miastach;
- ułatwienie zmniejszenia kosztów operacyjnych dla przewoźników, z których większość stanowią MŚP, a w szerszym kontekście kosztów transportu dla konsumentów, w zależności od oszczędności paliwa;
- utrzymanie pozycji lidera w zakresie technologii i innowacyjności przez producentów pojazdów ciężkich i dostawców komponentów w UE.

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

Niniejszy wniosek jest częścią trzeciego pakietu na rzecz mobilności. Spełnia ona zobowiązanie podjęte w ramach europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej z 2016 r., której cele obejmują między innymi zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w transporcie drogowym o co najmniej 60 % w 2050 r. w stosunku do poziomu z 1990 r. i ustanowienie norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich.

Wniosek stanowi rozwinięcie i uzupełnienie innych istniejących środków polityki mobilności UE, które mają wpływ na otoczenie regulacyjne i stanowią zachętę do mobilności niskoemisyjnej w sektorze pojazdów ciężkich, takich jak rozporządzenie w sprawie certyfikacji³, rozporządzenie w sprawie monitorowania i raportowania⁴, system homologacji typu UE, dyrektywa w sprawie eurowiniety⁵, dyrektywa w sprawie jakości paliw⁶, dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów⁷, dyrektywa w sprawie maksymalnych dopuszczalnych mas i wymiarów⁸ oraz dyrektywa w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFID)⁹.

³ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 w sprawie określania emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie.

⁴ COM(2017) 0279 final.

⁵ Dyrektywa 2011/76/UE.

⁶ Dyrektywa 2009/30/WE.

⁷ Dyrektywa 2009/33/WE.

⁸ Dyrektywa 2015/719/UE.

⁹ Dyrektywa 2014/94/UE.

- **Spójność z innymi obszarami polityki Unii**

Niniejszy wniosek przyczynia się do przejścia na niskoemisyjną, bezpieczną i konkurencyjną gospodarkę i ułatwi osiągnięcie celu redukcji emisji o co najmniej 40 % zawartego w strategii na rzecz unii energetycznej¹⁰. Pomoże on również państwom członkowskim w realizacji krajowych celów redukcji emisji określonych w rozporządzeniu w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego¹¹.

Wniosek jest również zgodny ze zobowiązaniem Unii na szczeblu światowym do osiągnięcia ambitnych celów w zakresie klimatu zgodnie z porozumieniem zawartym w Paryżu na 21. konferencji stron ONZ (COP21).

Dzięki podjęciu kwestii związanych z pozycją lidera technologicznego i innowacyjnego przemysłu motoryzacyjnego w UE wniosek jest spójny z odnowioną strategią polityki przemysłowej¹², w której podkreślono, że nowoczesny i konkurencyjny przemysł motoryzacyjny ma kluczowe znaczenie dla gospodarki UE. Ponadto, poprzez stymulowanie wprowadzania nowych technologii w zakresie oszczędności paliwa, wniosek przyczynia się również do realizacji celów Unii w zakresie tworzenia miejsc pracy i wzrostu gospodarczego.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Art. 191–193 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej określają kompetencje UE w dziedzinie zmiany klimatu. Stanowią one w szczególności podstawę prawną dla podejmowania działań w zakresie zużycia paliwa i emisji CO₂ z pojazdów ciężkich.

UE podjęła już działania w dziedzinie emisji CO₂ z pojazdów, przyjmując rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011, w których określono limity emisji CO₂ z samochodów osobowych i dostawczych. Komisja przyjęła również wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie. Rozporządzenia te opierały się na rozdziale Traktatu dotyczącym środowiska, a mianowicie na art. 192 TFUE.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewylącznych)**

Konieczność podjęcia działań przez UE

Zmiana klimatu jest problemem transgranicznym, a jednocześnie należy do kompetencji dzielonych między UE a państwa członkowskie. Transport drogowy towarów ma również wymiar transgraniczny w związku ze specyfiką tej usługi. Transport towarów odbywa się nie tylko w obrębie danego kraju, ale również we wszystkich państwach członkowskich, a pojazdy ciężkie mogą być przedmiotem handlu w całej UE.

W związku z tym działanie UE jest uzasadnione zarówno ze względu na transgraniczne skutki zmiany klimatu, jak i konieczność zachowania jednolitego rynku pojazdów ciężkich oraz usług drogowego transportu towarowego.

Bez działań na szczeblu UE trzeba byłoby polegać na inicjatywach państw członkowskich w zakresie redukcji emisji z pojazdów ciężkich. Jednak obecnie wiele państw członkowskich stosuje preferencyjne traktowanie podatkowe w odniesieniu do paliwa wykorzystywanego

¹⁰ COM(2015) 080 final.

¹¹ COM(2016) 482 final.

¹² COM(2017) 479 final.

w sektorze transportu ciężarowego i nic nie wskazuje, aby miało się to zmienić w przyszłości. Obecne stawki podatku od paliwa nie doprowadziły do niezbędnego wzrostu efektywności paliwowej.

Decyzja ta należy do państw członkowskich i jest mało prawdopodobne, aby wszystkie państwa członkowskie podwyższyły stawki podatku paliwowego do poziomu, który mógłby prowadzić do znacznej poprawy efektywności. Ponadto unijna polityka podatkowa podlega wymogowi jednomyślności, co utrudnia jej zharmonizowanie.

Z tych powodów ewentualny wzrost poziomów opodatkowania paliw mógłby jedynie być środkiem uzupełniającym, ale nie może zastąpić ustanowienia norm emisji CO₂.

Ponadto w przypadku gdyby działanie pozostawiono państwom członkowskim, mogłyby powstać różne systemy krajowe, np. w zależności od celów określonych w rozporządzeniu w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego. Doprowadziłoby to do zróżnicowania poziomów ambicji oraz parametrów konstrukcyjnych, które wymagałyby różnych rozwiązań technologicznych, zmniejszając korzyści skali i powodując fragmentację jednolitego rynku.

Ponieważ producenci posiadają różne udziały w rynku pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich, zostaliby dotknięci odmiennymi przepisami krajowymi w różnym stopniu, co mogłoby spowodować zakłócenia konkurencji.

Konieczne jest zatem podjęcie skoordynowanych i wzajemnie uzupełniających się działań na szczeblu europejskim.

Wartość dodana z tytułu działania Unii Europejskiej

Mając na względzie obecny jednolity rynek nowych pojazdów ciężkich najbardziej opłacalne jest zapewnienie zharmonizowanego działania i określenie docelowych poziomów emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich na poziomie UE. Nawet gdyby wszystkie państwa członkowskie ustanowiły wymogi prawne dotyczące emisji CO₂ z nowych pojazdów, słaba koordynacja między państwami mogłaby podnieść koszty przestrzegania przepisów dla producentów, a także osłabić motywację do projektowania paliwooszczędnych pojazdów ciężkich ze względu na rozdrobnienie rynku europejskiego.

Dodatkowe koszty wynikające z braku wspólnych norm i wspólnych rozwiązań technicznych lub konfiguracji pojazdów byłyby ponoszone zarówno przez dostawców komponentów, jak i producentów pojazdów. Ostatecznie zostałyby one jednak przeniesione na konsumentów, którzy ponosiliby wyższe koszty pojazdu.

Przemysł motoryzacyjny potrzebuje jak największej pewności regulacyjnej, jeżeli ma dokonać znacznych inwestycji kapitałowych niezbędnych do maksymalnego ograniczenia zużycia paliwa przez nowe pojazdy, a w jeszcze większym stopniu do przejścia na alternatywne mechanizmy napędowe. Normy zharmonizowane na poziomie unijnym gwarantują tę pewność w długim horyzoncie czasowym i nie można ich wdrożyć z taką samą skutecznością i pewnością na poziomie państw członkowskich.

• Proporcjonalność

Warianty strategiczne, których dotyczy niniejszy wniosek, mają na celu uregulowanie emisji CO₂ z pojazdów ciężkich. Niniejszy wniosek jest ściśle ukierunkowany na kwestie niezbędne do osiągnięcia wyznaczonych celów.

W związku z tym wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności. Ustanawia on normy emisji w sposób racjonalny pod względem kosztów w celu osiągnięcia wymaganego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich zgodnie z uzgodnionymi ramami

polityki klimatyczno-energetycznej UE do roku 2030, a jednocześnie zapewnia sprawiedliwy podział wysiłków między producentami.

W rozdziale 7 oceny skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi przedstawiono analizę aspektów proporcjonalności każdego z przedstawionych wariantów strategicznych.

- **Wybór instrumentu**

Rozporządzenie uznaje się za właściwy instrument prawny, ponieważ zapewnia on wymaganą gwarancję przestrzegania norm emisji CO₂ przez producentów, a jednocześnie nie wymaga transpozycji do prawodawstwa państw członkowskich. Cel UE ma zastosowanie do całej Unii. Należy zatem zapewnić stosowanie jednolitego podejścia we wszystkich państwach członkowskich. Ponadto, jak wyjaśniono powyżej, zharmonizowane podejście jest konieczne w celu uniknięcia zakłócenia konkurencji i ryzyka rozdrobnienia rynku wewnętrznego.

Wybór ten jest również zgodny z normami emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych określonymi w rozporządzeniach (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011.

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

- **Oceny ex post/kontrola sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Nie można było przeprowadzić oceny ze względu na brak unijnych przepisów ustanawiających normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Komisja zgromadziła opinie zainteresowanych stron, wykorzystując:

- a) konsultacje publiczne online (od dnia 20 listopada 2017 r. do dnia 29 stycznia 2018 r.);
- b) warsztat dla zainteresowanych stron (16 stycznia 2018 r.);
- c) spotkania z właściwymi stowarzyszeniami branżowymi reprezentującymi producentów pojazdów, dostawców materiałów i części oraz dostawców paliw;
- d) spotkania z władzami państw członkowskich, producentami pojazdów, dostawcami, partnerami społecznymi i organizacjami pozarządowymi;
- e) stanowiska przedstawione przez zainteresowane strony i państwa członkowskie.

Streszczenie konsultacji z zainteresowanymi stronami przedstawiono w załączniku 2 do oceny skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi.

Główne wyniki konsultacji z zainteresowanymi stronami można podsumować następująco:

W odpowiedzi na pytanie o preferowane, według ich znaczenia, warianty zmniejszenia emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i przyczynienia się do realizacji celów w zakresie energii i klimatu do 2030 r., preferowanym wariantem dla wszystkich zainteresowanych stron były przepisy ustanawiające normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich na poziomie UE.

Mimo że wszystkie organizacje społeczeństwa obywatelskiego opowiadają się za wiążącymi celami redukcji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich na poziomie UE, niektórzy producenci pojazdów ciężkich i ich stowarzyszenia opowiedzieli się za innymi środkami w ramach kompleksowego podejścia obejmującego przepisy określające system oznakowania CO₂ na poziomie UE, włączenie sektora transportu do unijnego systemu handlu uprawnieniami do

emisji, oraz inne zachęty, takie jak podatki paliwowe na poziomie krajowym lub opłaty drogowe związane z emisjami CO₂.

Chociaż ustanowienie norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich nie jest wariantem preferowanym przez producentów, zaproponowali oni określenie celów w zakresie emisji CO₂ zarówno na rok 2025, jak i 2030 w niższym zakresie wariantów branych pod uwagę w ocenie skutków oraz wezwali do dokonania przeglądu celu na 2030 r. na początku lat 2020.

Organizacje pozarządowe (NGO) zajmujące się ochroną środowiska poparły jednolity docelowy poziom emisji CO₂, który obowiązywałby od 2025 r., na poziomie odpowiadającym wyższemu zakresowi rozważanych wariantów, jednocześnie sugerując określenie celu na 2030 r. na etapie późniejszym.

W odniesieniu do zachęt dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych (ZEV/LEV) producenci opowiedzieli się za systemem superjednostek, w ramach którego pojazdy te byłyby liczone wielokrotnie w celu realizacji docelowego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla producenta. Organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska opowiedziały się za zobowiązaniem producentów do zarejestrowania minimalnego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, albo elastycznym zobowiązaniem, w ramach którego docelowy poziom emisji CO₂ dla producenta byłby łagodzony, gdyby udział tych pojazdów przekraczał poziom odniesienia.

Wszystkie zainteresowane strony poparły wdrożenie racjonalne pod względem kosztów, przy czym producenci opowiedzieli się za jak największą elastycznością, a organizacje pozarządowe poparły jedynie system handlu. Większość zainteresowanych stron poparła ustanowienie procesu oceny reprezentatywności certyfikowanych emisji CO₂ w stosunku do emisji w rzeczywistych warunkach jazdy.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

W celu oceny ilościowej wpływu wariantów strategicznych na gospodarkę, społeczeństwo i środowisko sprawozdanie z oceny skutków opiera się na zestawie modeli i specjalnym zbiorze krzywych kosztów obejmującym szeroki zakres technologii służących ograniczeniu emisji CO₂ z pojazdów ciężkich.

Te krzywe kosztów, które pokazują potencjał redukcji emisji CO₂ i koszty ponad 50 technologii, zostały opracowane w ramach badania przeprowadzonego przez wykonawców wyznaczonych przez Komisję¹³ oraz prac JRC¹⁴.

Model RIMES-TREMOVE jest wykorzystywany do prognozowania rozwoju sektora transportu drogowego dla szeregu scenariuszy. Model ten był konsekwentnie stosowany przez Komisję w odniesieniu do inicjatyw w zakresie klimatu, energii i transportu. Ponadto do oceny kosztów wykorzystano model DIONE opracowany przez DG JRC, a do ilościowego określenia wpływu na PKB i obroty sektora wykorzystano model makroekonomiczny EXIOMOD.

Dalsze informacje zebrano w ramach badań wspierających zleconych wykonawcom zewnętrznym przy udziale JRC, zwłaszcza w odniesieniu do takich kwestii jak:

- elementy potencjalnie wpływające na konkurencyjność przemysłu i zatrudnienie;

¹³ „Heavy Duty Vehicles - support for preparation of impact assessment for CO₂”, badanie na zlecenie Komisji przeprowadzone przez TNO, TUG, CE Delft i ICCT, sprawozdanie przeznaczone do publikacji.

¹⁴ „Heavy Duty Vehicles CO₂ Emission Reduction Cost Curves and Cost Assessment – enhancement of the DIONE model” przeznaczone do publikacji badanie przeprowadzone przez JRC.

- wpływ różnych rozwiązań prawnych, wskaźników regulacyjnych i możliwych elementów projektu (środków);
- wpływ na emisję gazów cieplarnianych i substancji zanieczyszczających.

Informacje na temat wykorzystanych danych i modeli analitycznych przedstawiono w rozdziale 6 i w załączniku 4 do oceny skutków.

• **Ocena skutków**

Ocena skutków towarzysząca niniejszemu wnioskowi została przygotowana i opracowana zgodnie z obowiązującymi wytycznymi lepszego stanowienia prawa. W dniu 4 kwietnia 2018 r. Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała negatywną opinię w sprawie pierwszego projektu.

W zmienionym projekcie uwzględniono poprawki zaproponowane przez radę. Dotyczy to następujących głównych elementów: 1) wyjaśnienia i rozszerzenia analizy niedoskonałości rynku, w szczególności w odniesieniu do asymetrii informacji rynkowych; 2) dalszej analizy, lepszej prezentacji i wyjaśnień dotyczących łatwo dostępnych i przyszłych technologii, jak również związanych z nimi niepewności – w tym poprzez włączenie tabeli zbiorczej dotyczącej tych technologii; 3) lepszej prezentacji dotychczasowej i przyszłej strategii Komisji w zakresie redukcji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich do 2030 r.; 4) dodatkowych informacji na temat podstawowych założeń przyjętych przy obliczaniu spodziewanych oszczędności.

Druga wersja projektu oceny skutków została pozytywnie zaopiniowana przez radę w dniu 19 kwietnia 2018 r. Ostateczna wersja zawiera dalsze poprawki zalecone przez radę w jej ostatecznej opinii: 1) więcej informacji na temat znaczenia wcześniejszych prac dotyczących pomiaru, certyfikacji, monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do przepisów dotyczących emisji CO₂ w sektorze pojazdów ciężkich; 2) lepsze wyjaśnienie inercji w rozwoju nowych technologii w zakresie oszczędności paliwa oraz wpływu niepewności na rynku transportowym na niedoinwestowanie przez operatorów technologii oszczędności paliwa.

Warianty strategiczne

Warianty strategiczne przeanalizowane w ocenie skutków są pogrupowane w odniesieniu do pięciu głównych elementów, które mają rozwiązać stwierdzone problemy i osiągnąć cele polityki.

1) Docelowe poziomy emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów (zakres, wskaźnik, jednostka miary, poziom, ramy czasowe)

Określając docelowe poziomy emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów, wzięto pod uwagę następujące aspekty: zakres, wskaźnik, jednostka miary, poziom, ramy czasowe.

W odniesieniu do zakresu wniosku rozważane warianty miały obejmować cztery główne grupy pojazdów, które zostaną objęte rozporządzeniem w sprawie certyfikacji, począwszy od dnia 1 stycznia 2019 r., albo jedynie największą grupę pojazdów, w obu przypadkach stosując normy emisji CO₂ dla całego pojazdu. Trzeci rozważany wariant polegał na dodaniu norm CO₂ dotyczących jedynie silnika.

Wariantem preferowanym jest objęcie czterech grup pojazdów o najwyższym poziomie emisji CO₂, stosując normy emisji CO₂ dla całego pojazdu. Zapewni to maksymalną skuteczność pod względem korzyści dla środowiska i wartości dodanej.

Jeżeli chodzi o wskaźnik osiągnięcia celu, rozważane warianty obejmują podejście „tank-to-wheel” (TTW) oraz „well-to-wheel” (WTW). Odnośnie do jednostek miary stosowanych

w odniesieniu do celów rozważono trzy warianty, z których każdy w różnym stopniu uwzględnia użyteczność pojazdów ciężkich.

Preferowanym wariantem jest stosowanie podejścia TTW i określanie celów w g CO₂/tkm. Zapewnia to spójność z obowiązującą praktyką regulacyjną, unikając dublowania uregulowań i niejasności co do podziału odpowiedzialności między producentów i dostawców paliw. Jednostka miary uwzględnia również użyteczność samochodów ciężarowych.

Oceniono szeroki zakres wariantów dotyczących poziomów docelowych i różnych ram czasowych, uwzględniając opinie wyrażone przez zainteresowane strony.

W świetle przeprowadzonej analizy preferowanym wariantem jest ustanowienie wiążących celów w zakresie redukcji CO₂ na 2025 r. zapewniających zmniejszenie emisji w porównaniu z poziomami z 2019 r. w oparciu o wprowadzenie łatwo dostępnych racjonalnych pod względem kosztów technologii. Dla 2030 r. niepewność związana z wdrażaniem bardziej zaawansowanych technologii, które nie są jeszcze łatwo dostępne, jest wyższa. Dlatego preferowanym wariantem jest określenie jedynie niewiążącego celu na rok 2030. W 2022 r. należy zatem dokonać wczesnego przeglądu w celu: (i) określenia obowiązkowego celu również w odniesieniu do roku 2030; (ii) oceny środków realizacji; (iii) przeglądu zakresu w celu objęcia również mniejszych samochodów ciężarowych oraz autobusów, autokarów i przyczep.

Takie podejście zapewni wyraźny i wczesny sygnał dla inwestycji dotyczący oczekiwań w perspektywie średniookresowej i pomoże państwu członkowskiemu w osiągnięciu celów określonych w rozporządzeniu w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego.

2) Rozdzielenie docelowego poziomu emisji dla unijnego parku pojazdów na grupy pojazdów i producentów

Chociaż docelowy poziom emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów określa ogólny poziom ambicji polityki, jej praktyczne zastosowanie wymaga uwzględnienia składu parku producentów pod względem jego podziału na poszczególne grupy pojazdów. Zgodność z docelowymi poziomami będzie musiała być wykazana na poziomie producenta. Rozważane warianty podziału obejmują oddzielne cele dla podgrup pojazdów ciężkich lub pojedyncze cele dla producenta, obliczane jako średnia ważona wszystkich celów dla podgrupy, z uwzględnieniem liczby pojazdów w każdej podgrupie i ich użyteczności.

Preferowanym wariantem jest jeden średni ważony cel dla każdego producenta. Wariant ten uzyskał najlepsze wyniki pod względem skuteczności i proporcjonalności. Zapewnia on elastyczność, pozwalając na zrównoważenie gorszych wyników pojazdów w niektórych podgrupach przekroczeniem celu w przypadku innych podgrup pojazdów.

3) zachęty dotyczące pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych

W ocenie skutków rozważono cztery rodzaje konkretnych zachęt dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Należą do nich superjednostki, jedno- i dwustronny system przydzielania jednostek powiązany z celami, a także zobowiązanie.

Ponadto oceniono wariant zakładający rozszerzenie zakresu zachęt dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych również na inne pojazdy ciężkie, takie jak autobusy i mniejsze samochody ciężarowe, które początkowo nie miały być objęte celami w zakresie redukcji CO₂.

Preferowanym wariantem jest stworzenie zachęty dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w postaci superjednostek z wystarczającymi gwarancjami zapobiegającymi osłabieniu celów w zakresie redukcji CO₂. Uznano, że jest to najbardziej skuteczna opcja,

biorąc pod uwagę szczególny stan rozwoju i wdrażania technologii bezemisyjnych i niskoemisyjnych w sektorze pojazdów ciężkich.

4) Elementy wdrożenia racjonalnego pod względem kosztów

Oceniono różne elementy, które umożliwiają wdrażanie racjonalne pod względem kosztów. Obejmują one 1) zwolnienia w odniesieniu do pojazdów specjalistycznych, np. pojazdów budowlanych, śmieciarek, 2) łączenie, 3) handel oraz 4) zachowywanie i pożyczanie.

W związku z ograniczonym potencjałem racjonalnej pod względem kosztów redukcji emisji CO₂ z pojazdów specjalistycznych, ze względu na ich niższy przebieg i ładowność w porównaniu do innych pojazdów ciężkich, preferowanym wariantem jest zwolnienie tych pojazdów z realizacji celów redukcji emisji CO₂.

Jeśli chodzi o mechanizmy elastyczności, preferowanym wariantem jest umożliwienie zachowywania i pożyczania jednostek uprawnień do emisji CO₂ w różnych latach dostosowywania się do wymogów, w tym zapewnienie niezbędnych gwarancji w zakresie efektywności środowiskowej prawodawstwa. Jest to wariant najbardziej skuteczny i powodujący najmniejsze zakłócenia na rynku.

5) Kwestie związane z zarządzaniem

Skuteczność celów w zakresie redukcji CO₂ w rzeczywistych warunkach jazdy zależy z jednej strony od reprezentatywności wyników narzędzia do symulacji VECTO w odniesieniu do przeciętnych rzeczywistych warunków jazdy, a z drugiej strony od stopnia, w jakim pojazdy ciężkie wprowadzone do obrotu są zgodne z pojazdami referencyjnymi badanymi podczas homologacji typu. Rozważane warianty odnoszą się do emisji w rzeczywistych warunkach jazdy, nadzoru rynku i kar.

Preferowane warianty są następujące:

- a) zobowiązanie do gromadzenia, publikowania i monitorowania danych dotyczących zużycia paliwa w rzeczywistych warunkach jazdy raportowanych przez producentów i opartych na obowiązkowych znormalizowanych licznikach zużycia paliwa;
- b) wprowadzenie badań zgodności eksploatacyjnej oraz zobowiązanie do zgłaszania odchyleń i wprowadzenie mechanizmu korekty;
- c) stosowanie kar finansowych w przypadku nieprzestrzegania celów w zakresie redukcji CO₂.

Warianty te zwiększą efektywność, skuteczność i wartość dodaną przepisów.

Streszczenie oceny skutków: SWD(2018) 186

Opinia Rady ds. Kontroli Regulacyjnej: SEC(2018) 233

• 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 ocenie skutków przeanalizowano również, w jaki sposób można uprościć przepisy i ograniczyć niepotrzebne koszty administracyjne.

W przypadku pojazdów specjalistycznych przewiduje się zwolnienia z norm emisji CO₂.

Ponadto we wniosku zawarto kilka elementów umożliwiających wdrażanie racjonalne pod względem kosztów, takich jak zachowywanie i pożyczanie, które obniżają ponoszone przez producentów koszty przestrzegania przepisów.

Wdrożenie proponowanego systemu superjednostek dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych nie spowodowałoby dodatkowych obciążeń administracyjnych, ponieważ nie wymaga dodatkowej sprawozdawczości.

Skutki, pod względem obciążenia administracyjnego, wariantów dotyczących zarządzania będą zależęły od konkretnych środków wykonawczych.

Sama inicjatywa nie wiązałaby się z dodatkowymi kosztami administracyjnymi dla organów udzielających homologacji typu. Koszty związane z certyfikacją oraz monitorowaniem i zgłoszeniem danych dotyczących emisji CO₂ zostały uwzględnione w kontekście tych wniosków.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek został przygotowany z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wpływ na budżet wynikający z wdrożenia proponowanego rozporządzenia jest bardzo ograniczony (szczegółowe informacje znajdują się w załączonej ocenie skutków finansowych regulacji).

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

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

Wniosek opiera się na rozporządzeniu w sprawie certyfikacji¹⁵ oraz rozporządzeniu w sprawie monitorowania i raportowania¹⁶.

Stosując to rozporządzenie, Europejska Agencja Środowiska (EEA) będzie łączyć dane rejestracyjne organów krajowych z pochodzącymi z monitorowania danymi uzyskanymi od producentów i będzie publikować roczne dane z monitorowania dla każdego producenta i grupy pojazdów w odniesieniu do każdego zarejestrowanego w UE nowego pojazdu będącego przedmiotem świadectwa.

Niniejsza ocena skutków przedstawia ponadto wariant uzupełnienia proponowanego rozporządzenia w sprawie monitorowania i raportowania danych dotyczących emisji CO₂ z pojazdów ciężkich za pomocą następujących dwóch dodatkowych środków monitorowania:

- gromadzenia, publikowania i monitorowania danych dotyczących zużycia paliwa w rzeczywistych warunkach jazdy raportowanych przez producentów i opartych na obowiązkowych licznikach zużycia paliwa;
- wprowadzenie badań zgodności eksploatacyjnej oraz obowiązku zgłaszania odchyłeń od wartości podanych podczas homologacji typu, w powiązaniu z mechanizmem korekty.

Te uzupełniające środki monitorowania wzmocniłyby proces monitorowania i zapewniłyby skuteczność proponowanej inicjatywy ustawodawczej.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Artykuł 1 – Przedmiot

¹⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 w sprawie określania emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie.

¹⁶ COM(2017) 0279 final.

W artykule tym określono, że celem niniejszego rozporządzenia jest przyczynienie się do osiągnięcia redukcji emisji CO₂ wymaganej w sektorze transportu drogowego w ramach rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego. Określono w nim również względne cele redukcji emisji, jakie ma osiągnąć unijny park nowych pojazdów ciężkich w latach 2025–2029. Zawarto w nim niewiążący cel na rok 2030 r., który należy określić z zastrzeżeniem przeglądu w 2022 r.

Wartości docelowe ustalono jako względne zmniejszenie średnich indywidualnych poziomów emisji w przypadku pojazdów zarejestrowanych w roku referencyjnym 2019, który jest pierwszym rokiem, dla którego dostępne będą oficjalne dane dotyczące monitorowanych emisji CO₂. Wartości docelowe przypisywane są do każdej podgrupy pojazdów zdefiniowanej w sekcji 1 załącznika I. Pojazdy specjalistyczne (np. śmieciarki i budowlane samochody ciężarowe) nie posiadają takiego samego potencjału redukcji emisji CO₂ jak pojazdy ciężkie używane do dostawy towarów i w związku z tym nie są uwzględniane przy obliczaniu emisji odniesienia CO₂.

Emisje odniesienia CO₂ określa się zgodnie z sekcją 3 załącznika I.

Artykuł 2 – Zakres

W artykule tym określono pojazdy, które są objęte zakresem niniejszego rozporządzenia, poprzez odniesienie do odpowiednich kategorii określonych w przepisach dotyczących homologacji typu oraz do czterech grup pojazdów, dla których począwszy od 2019 r. dostępne będą dane dotyczące emisji CO₂. Pojazdy kategorii M2 (autobusy) i M3 (autokary) oraz pojazdy kategorii N (samochody ciężarowe), które nie są objęte zakresem czterech wyżej wymienionych grup pojazdów, nie będą podlegały wymogom dotyczącym redukcji emisji CO₂, lecz powinny być brane pod uwagę do celów stosowania zachęt dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych (zob. art. 5).

Ponadto przepis ten określa, kiedy pojazdy uważa się za nowo zarejestrowane do celów rozporządzenia.

Artykuł 3 – Definicje

W artykule tym określono definicje, które mają być stosowane do celów niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4 – Średni indywidualny poziom emisji producenta

Zgodnie z tym artykułem Komisja ustala i publikuje co roku średni indywidualny poziom emisji CO₂ każdego producenta, począwszy od 2019 r. Dane wykorzystane jako podstawa obliczenia średnich poziomów emisji są zgłaszane przez zainteresowanych producentów na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/.... W celu odzwierciedlenia użyteczności i specyfiki pojazdów poszczególne pojazdy ciężkie przypisuje się do różnych podgrup pojazdów, w odniesieniu do których stosowane są określone wagi dla profili zadań (tj. modeli użytkowania pojazdów), ładowności i rocznych przebiegów. Ponadto uwzględnia się udział producenta w produkcji pojazdów w każdej podgrupie pojazdów; Pojazdy specjalistyczne kategorii N2 i N3 (np. śmieciarki i budowlane samochody ciężarowe) nie posiadają takiego samego potencjału redukcji emisji CO₂ jak pojazdy ciężkie używane do dostawy towarów i w związku z tym nie należy ich uwzględniać przy obliczaniu średniej. Wzory na obliczanie średnich indywidualnych poziomów emisji określono w sekcji 2 załącznika I.

Artykuł 5 – Bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie

Aby zachęcić do wprowadzania bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, począwszy od 2019 r. pojazdy te liczy się wielokrotnie przy określaniu średniego indywidualnego poziomu emisji producenta. Producenci pojazdów bezemisyjnych

i niskoemisyjnych korzystają z takich „superjednostek” w odniesieniu do każdego pojazdu bezemisyjnego i niskoemisyjnego wprowadzanego do obrotu, przy zastosowaniu różnych mnożników zależnie od emisji CO₂ pojazdu.

Szczególną zachętę przewidziano również dla bezemisyjnych pojazdów ciężkich kategorii M2 (autobusy) i M3 (autokary), jak również niektórych pojazdów kategorii N (małe samochody ciężarowe), w tym dla bezemisyjnych pojazdów specjalistycznych. Chociaż te kategorie pojazdów nie podlegają wymogom dotyczącym redukcji emisji CO₂ na mocy niniejszego rozporządzenia, to jednak są one brane pod uwagę do celów określania wskaźnika emisji zerowej i niskiej.

Niskoemisyjne pojazdy ciężkie oznaczają pojazdy ciężkie, których indywidualny poziom emisji jest mniejszy niż 350 g CO₂/km, czyli mniej niż połowa średniej emisji parku.

Aby zachować integralność środowiskową celów, obniżenie średnich indywidualnych poziomów emisji producentów w ramach systemu zachęt dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych powinno podlegać pułapowi.

Wzory na obliczanie wskaźnika emisji zerowej i niskiej określono w pkt 2.3 załącznika I.

Artykuł 6 – Docelowe indywidualne poziomy emisji producenta

W artykule tym przedstawiono obliczanie rocznych docelowych indywidualnych poziomów emisji dla poszczególnych producentów na poprzedni rok kalendarzowy, począwszy od roku 2026. W związku z tym pierwsze cele roczne zostaną określone na rok kalendarzowy 2025. Cele te uwzględniają ogólne cele redukcji emisji odpowiednio na lata 2025 i 2030, jak również użyteczność i specyfikę różnych pojazdów ciężkich w taki sam sposób, jak przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji. Roczne docelowe indywidualne poziomy emisji producenta będą zatem obliczane jako średnia ważona wartości docelowych ustalonych dla każdej z podgrup pojazdów.

Wzory na obliczanie docelowego indywidualnego poziomu emisji określono w sekcji 4 załącznika I.

Artykuł 7 – Jednostki i długi emisyjne

W artykule tym ustanawia się mechanizm „zachowywania i pożyczania”, który pozwala producentowi zrównoważyć niezrealizowanie docelowego indywidualnego poziomu emisji w danym roku przekroczeniem tego celu w innym roku. W tym celu producent może „zachowywać” jednostki emisji, jeżeli jego emisje są niższe niż ścieżka redukcji ustalona jako trajektoria liniowa od emisji odniesienia CO₂ w 2019 r. do docelowych poziomów wyznaczonych na 2025 r. oraz od docelowych poziomów na 2025 r., do docelowych poziomów na 2030 r. Potrzebne są dwie różne ścieżki, aby uwzględnić fakt, że nachylenia mogą się różnić w zależności od dokładnych celów określonych na 2025 i 2030 r. Aby zachęcić do wczesnego ograniczenia emisji, jednostki emisji można nabywać już w latach 2019–2024, a także w latach 2025–2029. Jednostki emisji nabyte w okresie od 2019 do 2024 r. są brane pod uwagę jedynie przy ocenie zgodności producenta z jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w 2025 r. Nie będzie dozwolone dalsze przenoszenie jednostek nabytych w latach 2019–2024. Jednostki emisji mogą być również nabywane i użytkowane w kolejnym okresie od 2025 do 2029 r. W przypadku gdy producent przekroczy swój docelowy poziom emisji w dowolnym roku w okresie 2025–2029, może on nabyć ograniczony dług emisyjny, który musi zostać rozliczony najpóźniej w 2029 r. Całkowity dług emisyjny nie może przekroczyć 5 % docelowego indywidualnego poziomu emisji producenta w 2025 r., w przeciwnym razie nakłada się opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji zgodnie z art. 8.

Jednostki i długi emisyjne są elementami określonymi do celów obliczeń, ale nie są uznawane za aktywa, które można przenosić lub które podlegają środkom podatkowym.

W sekcji 5 załącznika I określono wzory do obliczania ścieżki redukcji emisji CO₂ oraz jednostek i długów emisyjnych.

Artykuł 8 – Zgodność z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji

W przypadku stwierdzenia, że producent przekroczył poziom emisji, biorąc pod uwagę jednostki i długi emisyjne nabyte zgodnie z art. 7, Komisja nakłada karę pieniężną w postaci opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji. Wysokość opłaty ustala się na 6 800 EUR na g/tkm (co odpowiada 570 EUR za g/km przy średniej ładowności wynoszącej 12 ton) nadwyżki emisji, co odzwierciedla koszty krańcowe technologii ograniczania emisji CO₂.

W sekcji 6 załącznika I określono wzory do obliczania nadwyżki emisji. Metody pobierania opłat określa się w drodze aktu wykonawczego.

Artykuł 9 – Weryfikacja danych z monitorowania

Artykuł ten określa mechanizm wprowadzania procedury sprawdzania zgodności eksploatacyjnej wartości emisji CO₂ pochodzących z pojazdów ciężkich w oparciu o przepisy dotyczące homologacji typu. Organy udzielające homologacji typu zgłaszają wszelkie wykryte odchylenia, a Komisja bierze je pod uwagę, sprawdzając przestrzeganie przez producentów zgodności z przyjętymi celami. Przepis ten zawiera upoważnienie Komisji do określenia szczegółów tej procedury w drodze aktu wykonawczego.

Artykuł 10 – Publikacja danych i wyników producenta

Artykuł ten zawiera wykaz danych, które Komisja publikuje w odniesieniu do zgodności producentów z docelowym poziomem emisji rocznych (tj. coroczną decyzję dotyczącą monitorowania).

W artykule tym upoważnia się również Komisję do dostosowania emisji odniesienia CO₂ na 2019 r. zgodnie z dokładnie określonymi procedurami (określonymi w art. 12 i w załączniku II) w celu odzwierciedlenia korekt wartości ładowności lub zmian w procedurze homologacji typu, które mają istotny wpływ na emisje CO₂ określone dla pojazdów ciężkich. Dostosowanie to będzie miało wpływ na obliczenie docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów, począwszy od roku następującego po roku jego przyjęcia.

Artykuł 11 – Emisje CO₂ i zużycie energii w rzeczywistych warunkach jazdy

W artykule tym upoważnia się Komisję do monitorowania i oceny reprezentatywności wartości emisji CO₂ symulowanych za pomocą narzędzia VECTO dla rzeczywistych warunków jazdy, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/2400. W tym celu Komisja powinna posiadać uprawnienia do wymagania gromadzenia i zgłaszania danych dla rzeczywistych warunków jazdy przez państwa członkowskie i producentów. Podejście to jest zgodne z podejściem zaproponowanym w odniesieniu do pojazdów lekkich i w pierwszej kolejności wymaga wprowadzenia obowiązkowych znormalizowanych liczników zużycia paliwa w pojazdach ciężkich.

Artykuł 12 – Zmiany w załącznikach I i II

Postęp techniczny i zmiany w procedurach homologacji typu mogą wpływać na poziom oficjalnych wartości emisji CO₂ określony dla pojazdów ciężkich objętych zakresem niniejszego rozporządzenia. W celu uwzględnienia tych zmian w artykule tym przewiduje się upoważnienie Komisji do dostosowania niektórych parametrów technicznych określonych w załącznikach I i II, w tym przyjęcia metodyki określania pojazdu reprezentatywnego dla

każdej podgrupy pojazdów, na podstawie którego dokonano by oceny tych zmian. Proponowanych dostosowań dokonuje się zgodnie z krokami jasno określonymi w sekcjach 1 i 2 załącznika II.

Artykuł 13 – Monitorowanie i sprawozdawczość

Artykuł ten zawiera wymóg, aby Komisja przedstawiła sprawozdanie w sprawie skuteczności niniejszego rozporządzenia w 2022 r. Sprawozdanie powinno dotyczyć celu redukcji emisji na 2030 r., a także określenia celów redukcji emisji dla pozostałych pojazdów ciężkich, które nie podlegają jeszcze wymogom w zakresie redukcji emisji. Sprawozdanie to powinno również obejmować skuteczność środków, tj. systemu zachęt dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz mechanizmu „zachowywania i pożyczania”, i uwzględnić potrzebę dalszego korzystania z tych środków po roku 2030. W odpowiednich przypadkach do sprawozdania dołącza się propozycje zmian niniejszego rozporządzenia.

Artykuły 14 i 15 – procedura komitetowa i przekazanie uprawnień

Są to standardowe przepisy dotyczące procedury komitetowej i przekazania uprawnień.

Artykuł 16 – Zmiana w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009

Zmiana ta ma na celu wprowadzenie podstawy prawnej w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 (rozporządzenie w sprawie homologacji typu w zakresie emisji Euro 6) umożliwiającej Komisji ustanowienie procedury dotyczącej zgodności eksploatacyjnej w celu kontroli emisji CO₂ z pojazdów ciężkich. Procedura ta ma zasadnicze znaczenie dla skutecznego nadzoru rynku w odniesieniu do systemu homologacji typu i wartości emisji CO₂ stosowanych w celu osiągnięcia zgodności z docelowymi poziomami.

Załącznik I

Załącznik I określa wymagania techniczne i wzory w odniesieniu do następujących elementów:

- przyporządkowanie do podgrup pojazdów
- obliczanie średniego indywidualnego poziomu emisji producenta
- obliczanie emisji odniesienia CO₂
- obliczanie docelowego indywidualnego poziomu emisji dla producenta
- obliczanie ścieżki redukcji emisji CO₂ oraz jednostek i długów emisyjnych
- określanie nadwyżki emisji producenta

Załącznik II

Załącznik II określa procedury dostosowania emisji odniesienia CO₂, tj. współczynników korekty ładowności (sekcja 1) oraz metodykę uwzględniania zmian w procedurach homologacji typu (sekcja 2).

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**w sprawie ustanowienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich**

(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-Społecznego¹⁷,uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹⁸,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej określa jasny cel: do połowy stulecia emisje gazów cieplarnianych z sektora transportu należy zmniejszyć do poziomu niższego o co najmniej 60 % od poziomu z roku 1990, a następnie dalej konsekwentnie ograniczać aż do poziomu zerowego. Emisje szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu muszą zostać również niezwłocznie drastycznie zmniejszone.
- (2) W następstwie strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej Komisja przyjęła w maju¹⁹ i listopadzie 2017 r.²⁰ dwa pakiety dotyczące mobilności. W ramach tych pakietów określono pozytywny program działań strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej oraz zapewniono sprawne przejście do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich.
- (3) Niniejsze rozporządzenie jest częścią trzeciego pakietu „Europa w ruchu”, który wypełnia założenia nowej strategii dotyczącej polityki przemysłowej z września 2017 r.²¹ i ma na celu zakończenie procesu umożliwiającego Unii czerpanie pełnych korzyści z obniżenia emisyjności i modernizacji mobilności. Cele pakietu to: bezpieczniejsza i bardziej dostępna mobilność w Europie, bardziej konkurencyjny przemysł europejski, większe bezpieczeństwo europejskich miejsc pracy oraz

¹⁷ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].¹⁸ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].¹⁹ Europa w ruchu: Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich, COM(2017) 283 final.²⁰ Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej – Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników, COM(2017) 675 final.²¹ Inwestowanie w inteligentny, innowacyjny i zrównoważony przemysł – Odnowiona strategia dotycząca polityki przemysłowej UE, COM(2017) 0479 final.

większa ekologiczność systemu mobilności i lepsze jego dostosowanie do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. Będzie to wymagało pełnego zaangażowania Unii, państw członkowskich i zainteresowanych stron, zwłaszcza w zakresie wzmocnienia wysiłków na rzecz ograniczenia emisji CO₂ i zanieczyszczenia powietrza.

- (4) Niniejsze rozporządzenie, wraz z normami emisji CO₂ w odniesieniu do samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych²², zapewnia jasną ścieżkę redukcji emisji CO₂ z sektora transportu drogowego i przyczynia się do osiągnięcia wiążącego celu co najmniej 40 % redukcji do 2030 r. wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce w porównaniu z 1990 r. popartego w konkluzjach ze szczytu Rady Europejskiego odbywającego się w dniach 23–24 października 2014 r. i zatwierdzonego jako unijny zaplanowany, ustalony na szczeblu krajowym wkład na mocy porozumienia paryskiego podczas posiedzenia Rady ds. Środowiska w dniu 6 marca 2015 r.
- (5) W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. poparto ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o 30 % w stosunku do 2005 r. w odniesieniu do sektorów, które nie są objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji. Transport drogowy odpowiada za znaczną część emisji z tych sektorów, a emisje te utrzymują się znacznie powyżej poziomów z roku 1990. Jeżeli emisje z sektora transportu drogowego będą w dalszym ciągu rosnąć, zniwelują one redukcję osiągniętą przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.
- (6) W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. podkreślono znaczenie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i zagrożeń związanych z uzależnieniem od paliw kopalnych w sektorze transportu w ramach kompleksowego i neutralnego technologicznie podejścia do wspierania redukcji emisji oraz efektywności energetycznej w transporcie, do promowania elektrycznego transportu oraz odnawialnych źródeł energii w transporcie również po 2020 r.
- (7) Efektywność energetyczna przyczyniająca się do ograniczenia popytu na energię jest jednym z pięciu wzajemnie uzupełniających się i blisko powiązanych wymiarów strategii na rzecz unii energetycznej przyjętej w dniu 25 lutego 2015 r., aby konsumenci w UE mieli dostęp do bezpiecznej, zrównoważonej i konkurencyjnej energii po przystępnych cenach. W strategii na rzecz unii energetycznej stwierdzono, że wszystkie sektory gospodarki muszą podjąć kroki w celu podniesienia efektywności zużycia energii, ale transport ma ogromny potencjał w zakresie efektywności energetycznej.
- (8) Emisje CO₂ z pojazdów ciężkich, w tym samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów, stanowią około 6 % całkowitych emisji CO₂ w Unii i około 25 % całkowitych emisji CO₂ w transporcie drogowym. Oczekuje się, że bez podejmowania dalszych działań w latach 2010–2030 udział emisji pochodzących z pojazdów ciężkich wzrośnie o około 9 %. Obecnie prawo Unii nie określa żadnych wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich.
- (9) W celu pełnego wykorzystania potencjału w zakresie efektywności energetycznej oraz zapewnienia, by sektor transportu drogowego jako całość przyczyniał się do osiągnięcia uzgodnionego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, należy

²² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... w sprawie ustanowienia norm emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007, (Dz.U. L [...] z [...], s. [...]).

uzupełnić istniejące normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych poprzez ustanowienie norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich. Normy te będą siłą napędową innowacji dotyczących technologii w zakresie efektywności paliwowej, przyczyniając się do wzmocnienia wiodącej pozycji technologicznej unijnych producentów i dostawców.

- (10) Biorąc pod uwagę, że zmiana klimatu jest problemem transgranicznym i że istnieje potrzeba zapewnienia dobrze funkcjonującego jednolitego rynku zarówno dla usług transportu drogowego, jak i dla pojazdów ciężkich, należy ustanowić normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich na poziomie Unii. Normy te należy opracować w taki sposób, aby pozostawały bez uszczerbku dla prawa konkurencji.
- (11) Przy określaniu poziomów redukcji, jakie powinien osiągnąć unijny park pojazdów ciężkich, należy wziąć pod uwagę skuteczność tych poziomów w zapewnieniu racjonalnego pod względem kosztów wkładu w redukcję emisji w sektorach objętych rozporządzeniem [w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego (UE) 2018/...] do 2030 r., wynikające koszty i oszczędności dla społeczeństwa, producentów, przewoźników, konsumentów, jak również ich bezpośredni i pośredni wpływ na zatrudnienie, innowacje oraz dodatkowe korzyści związane ze zmniejszeniem zanieczyszczenia powietrza i poprawą bezpieczeństwa energetycznego.
- (12) W ramach wykonania rozporządzenia (WE) nr 595/2009²³ wprowadzono nową procedurę określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez poszczególne pojazdy ciężkie. W rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/2400²⁴ określono metodykę opartą na narzędziu VECTO, dzięki której można symulować emisje CO₂ i zużycie paliwa przez całe pojazdy ciężkie. Metodyka ta pozwala na uwzględnienie różnorodności sektora pojazdów ciężkich oraz wysoki stopień personalizacji poszczególnych pojazdów. W pierwszym etapie, począwszy od dnia 1 stycznia 2019 r., emisje CO₂ są określane dla czterech grup pojazdów ciężkich, które odpowiadają za około 65–70 % wszystkich emisji CO₂ pochodzących z unijnego parku pojazdów ciężkich.
- (13) W świetle innowacji oraz w celu uwzględnienia wdrożenia nowych technologii zwiększających efektywność paliwową pojazdów ciężkich, narzędzie do symulacji VECTO oraz rozporządzenie (UE) 2017/2400 będą stale i terminowo aktualizowane.
- (14) Dane dotyczące emisji CO₂ określone zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 podlegają monitorowaniu na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/...²⁵. Dane te powinny stanowić podstawę do określenia celów redukcji emisji, które mają zostać osiągnięte przez cztery grupy najbardziej emisyjnych pojazdów ciężkich w Unii, jak również do określenia średniego indywidualnego poziomu emisji producenta w danym roku kalendarzowym.

²³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE.

²⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 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).

²⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/... w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie (Dz.U. L [...] z [...], s. [...]).

- (15) Cel redukcji emisji należy określić na rok 2025 jako względne zmniejszenie emisji w oparciu o średni poziom emisji CO₂ dla tych pojazdów ciężkich w 2019 r., odzwierciedlające wprowadzenie łatwo dostępnych racjonalnych pod względem kosztów technologii dla pojazdów konwencjonalnych. Cel wyznaczony na 2030 r. powinien zostać uznany za niewiążący, a ostateczny cel należy określić w wyniku przeglądu przeprowadzonego w 2022 r., ponieważ istnieje większa niepewność związana z zastosowaniem bardziej zaawansowanych technologii, które jeszcze nie są łatwo dostępne.
- (16) Skroplony gaz ziemny (LNG) jest dla pojazdów ciężkich dostępnym paliwem alternatywnym dla oleju napędowego. Wprowadzenie obecnych i przyszłych bardziej innowacyjnych technologii z wykorzystaniem LNG przyczyni się do osiągnięcia docelowych poziomów emisji CO₂ w perspektywie krótko- i średnioterminowej, ponieważ wykorzystanie technologii LNG prowadzi do zmniejszenia emisji CO₂ w porównaniu z silnikami wysokoprężnymi. Potencjał w zakresie redukcji emisji CO₂ pojazdów zasilanych LNG został już w pełni odzwierciedlony w VECTO. Ponadto obecne technologie LNG zapewniają niski poziom emisji zanieczyszczeń powietrza, takich jak NO_x i cząstki stałe. Istnieje również wystarczająca minimalna infrastruktura uzupełniania paliwa, która jest rozwijana w ramach krajowych ram polityki dotyczącej infrastruktury paliw alternatywnych.
- (17) Przy obliczaniu emisji odniesienia na 2019 r. stanowiących podstawę do określenia celów redukcji emisji na lata 2025 i 2030 należy uwzględnić spodziewany w tym okresie potencjał redukcji dla parku pojazdów ciężkich. W związku z tym należy wyłączyć z tego obliczenia pojazdy specjalistyczne, takie jak pojazdy używane do wywożenia śmieci lub prac budowlanych. Pojazdy te cechuje stosunkowo niski przebieg, a ze względu na szczególny model jazdy nie wydaje się, aby techniczne środki redukcji emisji CO₂ i zużycia paliwa były tak samo efektywne pod względem kosztów jak w przypadku pojazdów ciężkich wykorzystywanych do dostawy towarów.
- (18) Wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny być wyrażone w gramach CO₂ na tonokilometr, aby odzwierciedlić użyteczność pojazdów ciężkich.
- (19) Należy zapewnić sprawiedliwy podział ogólnych wymogów dotyczących redukcji między producentami, biorąc pod uwagę różnorodność pojazdów ciężkich pod względem ich konstrukcji i modelu jazdy, rocznego przebiegu, ładowności oraz konfiguracji przyczepy. Należy zatem rozróżnić pojazdy ciężkie według różnych i odrębnych podgrup pojazdów, które odzwierciedlają typowy model użytkowania pojazdów oraz określone parametry techniczne. Ustalając roczne docelowe indywidualne poziomy dla poszczególnych producentów jako średnią ważoną celów określonych dla każdej podgrupy, producenci mają również możliwość skutecznego równoważenia ewentualnych gorszych wyników pojazdów w niektórych podgrupach przekroczeniem celu w innych podgrupach pojazdów, biorąc pod uwagę średni poziom emisji CO₂ w całym cyklu użytkowania pojazdów w poszczególnych podgrupach.
- (20) Zgodność producenta z jego rocznymi docelowymi indywidualnymi poziomami emisji należy ocenić na podstawie jego średniego poziomu emisji CO₂. Przy określaniu średnich indywidualnych poziomów emisji należy również uwzględnić specyfikę odzwierciedloną w celach dla poszczególnych podgrup pojazdów. W związku z tym średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta powinien być oparty na średnich emisjach ustalonych dla każdej podgrupy z uwzględnieniem

ważenia w oparciu o ich zakładany średni roczny przebieg i średnią ładowność, co odzwierciedla całkowite emisje CO₂ w całym okresie użytkowania. Ze względu na ograniczony potencjał redukcji emisji w przypadku pojazdów specjalistycznych, pojazdy te nie powinny być uwzględniane przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji.

- (21) W przeciwieństwie do samochodów osobowych i dostawczych na rynku nie są jeszcze dostępne bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie, z wyjątkiem autobusów. W celu ułatwienia sprawnego przejścia na mobilność bezemisyjną należy zatem wprowadzić specjalny mechanizm w postaci superjednostek. Zachęci on do rozwoju i wprowadzania na rynku unijnym bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, uzupełniając instrumenty po stronie popytu, takie jak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów²⁶.
- (22) W celu obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji producenta wszystkie bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie należy liczyć wielokrotnie. Poziom zachęt powinien różnić się w zależności od rzeczywistych emisji CO₂ pojazdu. Aby uniknąć osłabienia celów środowiskowych, wynikające oszczędności powinny podlegać pułapowi.
- (23) Niskoemisyjne pojazdy ciężkie powinny uzyskiwać zachęty jedynie wówczas, gdy ich emisje CO₂ są niższe niż około połowa emisji CO₂ średniej wartości dla unijnego parku pojazdów w 2025 r. Jest to zgodne z podejściem przyjętym w odniesieniu do pojazdów lekkich i zachęciłoby do innowacji w tej dziedzinie.
- (24) Opracowując mechanizm zachęt do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, należy również uwzględnić mniejsze samochody ciężarowe, autobusy i autokary, które nie podlegają docelowym wartościom emisji CO₂ na mocy niniejszego rozporządzenia. Pojazdy te również przynoszą istotne korzyści w kwestii rozwiązywania problemów związanych z zanieczyszczeniem powietrza w miastach. Należy jednak zauważyć, że autobusy bezemisyjne znajdują się już na rynku i dotyczą ich zachęty po stronie popytu, np. związane z zamówieniami publicznymi. W celu zapewnienia równowagi między zachętami dla różnych rodzajów pojazdów oszczędności generowane przez bezemisyjne mniejsze samochody ciężarowe, autobusy i autokary powinny zatem również podlegać pułapowi.
- (25) W celu promowania racjonalnego pod względem kosztów wdrażania wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂, przy jednoczesnym uwzględnieniu wahań w strukturze parku pojazdów i emisji na przestrzeni lat, producenci powinni mieć możliwość zrównoważenia przekroczenia swojego celu w zakresie zgodności z indywidualnym poziomem emisji w jednym roku gorszymi wynikami w innym roku.
- (26) Aby zachęcić do wczesnego osiągnięcia redukcji emisji, producent, którego średni indywidualny poziom emisji jest niższy niż ścieżka redukcji emisji określona emisjami odniesienia w 2019 r. i celem na 2025 r., powinien mieć możliwość zachowywania tych jednostek emisji w celu osiągnięcia zgodności z celem w 2025 r. Podobnie producent, którego średni indywidualny poziom emisji jest niższy niż ścieżka redukcji emisji między celami na 2025 i 2030 r., powinien mieć możliwość

²⁶

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego zmieniona dyrektywą .../.../UE [COM(2017) 653 final] (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

zachowywania tych jednostek emisji w celu osiągnięcia zgodności z celem w okresie od 2025 do 2029 r.

- (27) W przypadku niezgodności ze swoim docelowym indywidualnym poziomem emisji w którymkolwiek z lat 2025–2029 producent powinien mieć również możliwość nabycia ograniczonego długu emisyjnego. Do 2029 r. producenci powinni jednak rozliczyć wszelkie pozostałe długi emisyjne.
- (28) Jednostki i długi emisyjne powinny być brane pod uwagę wyłącznie w celu określenia zgodności producenta z jego docelowym indywidualnym poziomem emisji, a nie jako aktywa, które można przenosić lub które podlegają środkom podatkowym.
- (29) Komisja powinna nałożyć karę finansową w postaci opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji, w przypadku gdy stwierdzono, że producent przekracza określony poziom emisji, biorąc pod uwagę jednostki i długi emisyjne. Aby wystarczająco zachęcić producentów do podejmowania działań w celu ograniczenia indywidualnego poziomu emisji CO₂ z pojazdów ciężkich, opłata ta powinna przekraczać średnie koszty krańcowe technologii niezbędnych do osiągnięcia celów. Wpływy z opłat powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii. Sposób poboru opłat powinien zostać określony w drodze aktu wykonawczego, z uwzględnieniem metodyki przyjętej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009.
- (30) Niezbędny jest solidny mechanizm zgodności, aby zapewnić osiągnięcie poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Obowiązki nałożone na producentów w zakresie dostarczania dokładnych danych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/... [Monitoring & Reporting HDV] oraz grzywny administracyjne, które mogą zostać nałożone w przypadku nieprzestrzegania tego obowiązku, przyczyniają się do zapewnienia wiarygodności danych wykorzystywanych do celów zgodności z docelowymi poziomami na podstawie niniejszego rozporządzenia.
- (31) W celu osiągnięcia redukcji emisji CO₂ zgodnie z niniejszym rozporządzeniem istotne jest, aby emisje CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich były zgodne z wartościami określonymi na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i środków wykonawczych do tego rozporządzenia. Komisja powinna mieć zatem możliwość uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta wszelkich systematycznych niezgodności stwierdzonych przez organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich.
- (32) Aby móc stosować takie środki, Komisja powinna posiadać uprawnienia w zakresie przygotowania i wdrożenia procedury sprawdzania zgodności w eksploatacji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich na rynku. W tym celu należy zmienić rozporządzenie (WE) nr 595/2009.
- (33) Skuteczność określonych w niniejszym rozporządzeniu celów w zakresie obniżenia emisji CO₂ jest w dużym stopniu zależna od reprezentatywności metodyki stosowanej do określania emisji CO₂. Zgodnie z opinią mechanizmu doradztwa naukowego (SAM)²⁷ w odniesieniu do pojazdów lekkich, również w przypadku pojazdów ciężkich należy wprowadzić mechanizm oceny reprezentatywności dla

²⁷ Grupa wysokiego szczebla doradców naukowych, opinia naukowa 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing” (Zmniejszanie różnic pomiędzy rzeczywistymi emisjami CO₂ z pojazdów lekkich a badaniami laboratoryjnymi).

rzeczywistych warunków jazdy wartości emisji CO₂ i zużycia energii określonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400. Komisja powinna mieć uprawnienia do zapewnienia publicznej dostępności takich danych oraz, w razie konieczności, opracowania procedur koniecznych do określania i gromadzenia danych niezbędnych do przeprowadzania takich ocen.

- (34) W 2022 r. Komisja powinna ocenić skuteczność norm emisji CO₂ ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, a w szczególności poziom redukcji, jaki należy osiągnąć do 2030 r., sposoby, które powinny być dostępne, aby osiągnąć i przekroczyć ten cel, jak również określenie celów redukcji emisji CO₂ dla innych rodzajów pojazdów ciężkich, takich jak mniejsze samochody ciężarowe, autobusy, autokary i przyczepy. Ocena ta powinna również obejmować, wyłącznie do celów niniejszego rozporządzenia, kwestie dotyczące pojazdów ciężkich oraz zespołów pojazdów przekraczających standardowe wagi i wymiary stosowane w odniesieniu do transportu krajowego, na przykład koncepcje modułowe.
- (35) W celu zapewnienia, aby indywidualny poziom emisji CO₂ z pojazdów ciężkich pozostawał reprezentatywny i w pełni aktualny, w niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić zmiany do rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i towarzyszących mu aktów wykonawczych, które mają wpływ na te wartości. W tym celu Komisja powinna mieć uprawnienia do ustalenia metody określania dla każdej podgrupy pojazdów reprezentatywnego pojazdu ciężkiego, na podstawie którego należy oceniać zmiany indywidualnych poziomów emisji CO₂.
- (36) Uprawnienia wykonawcze odnoszące się do art. 8 ust. 3, art. 9 ust. 3, art. 11 ust. 3 i art. 12 ust. 2 powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²⁸.
- (37) Aby zmieniać lub uzupełniać inne niż istotne elementy niniejszego rozporządzenia, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w zakresie dostosowania emisji odniesienia CO₂ na podstawie art. 12 ust. 2 w zakresie dokonywania zmian w załącznikach I i II w odniesieniu do niektórych parametrów technicznych, w tym wag profili zadań, ładowności i rocznych przebiegów oraz współczynników korekty ładowności. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.²⁹. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te powinny otrzymać wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (38) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie norm dotyczących emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich, nie może zostać osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania

²⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

²⁹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1
Przedmiot i cel

Aby przyczynić się do realizacji unijnego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o 30 % poniżej poziomu z 2005 r. do 2030 r. w sektorach objętych art. 2 rozporządzenia (UE) nr 2018/... [rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego], a także osiągnięcia celów porozumienia paryskiego i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego, w niniejszym rozporządzeniu ustanawia się normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich mające na celu zmniejszenie indywidualnego poziomu emisji CO₂ unijnego parku nowych pojazdów ciężkich w porównaniu z emisjami odniesienia CO₂ w następujący sposób:

- a) od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. o 15 %;
- b) od dnia 1 stycznia 2030 r. o co najmniej 30 %, z zastrzeżeniem przeglądu na mocy art. 13.

Emisje odniesienia CO₂ opierają się na danych z monitorowania z 2019 r. przekazanych na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/... [HDV M&R], z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, i oblicza się je zgodnie z pkt 3 załącznika I.

Artykuł 2
Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do nowych pojazdów kategorii N2 i N3, które mają następujące właściwości:
 - a) samochody ciężarowe jednoczęłonowe o konfiguracji osi 4x2 i o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 16 ton;
 - b) samochody ciężarowe jednoczęłonowe o konfiguracji osi 6x2;
 - c) ciągniki o konfiguracji osi 4x2 i o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 16 ton;
 - d) ciągniki o konfiguracji osi 6x2.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się również, do celów art. 5 i pkt 2.3 załącznika I, do pojazdów kategorii M2 i M3 oraz do pojazdów kategorii N, które nie są objęte zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 510/2011 i nie mają właściwości określonych w lit. a)–d).

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

Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Unii, której dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii.

Artykuł 3

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „emisje odniesienia CO₂” oznaczają średnią indywidualnych poziomów emisji w 2019 r. wszystkich nowych pojazdów ciężkich w każdej z podgrup pojazdów, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, określoną zgodnie z pkt 3 załącznika I;
- b) „indywidualny poziom emisji” oznacza emisje CO₂ pojedynczego pojazdu ciężkiego określone zgodnie z pkt 2.1 załącznika I;
- c) „średni indywidualny poziom emisji” oznacza średnią indywidualnych poziomów emisji nowych pojazdów ciężkich producenta w danym roku kalendarzowym, określoną zgodnie z pkt 2.7 załącznika I;
- d) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza docelowy poziom indywidualnego producenta, wyrażony w g/tkm i ustalany co roku w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego zgodnie z pkt 4 załącznika I;
- e) „samochód ciężarowy jednoczęłonowy” oznacza samochód ciężarowy, który nie został zaprojektowany ani skonstruowany do ciągnięcia naczepy;
- f) „ciągnik” oznacza jednostkę ciągnącą zaprojektowaną i zbudowaną wyłącznie lub głównie do ciągnięcia naczepy;
- g) „podgrupa pojazdów” oznacza grupę pojazdów określoną w pkt 1 załącznika I, które charakteryzują się wspólnym i wyróżniającym zestawem kryteriów technicznych istotnych dla określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez te pojazdy;
- h) „pojazd specjalistyczny” oznacza pojazd ciężki nieprzeznaczony do dostawy towarów, dla którego określono poziom emisji CO₂ i zużycie paliwa, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i jego przepisami wykonawczymi, wyłącznie w odniesieniu do innych profili zadań niż te określone w pkt 2.1 załącznika I do niniejszego rozporządzenia;
- i) „producent” oznacza osobę lub podmiot odpowiedzialne za dostarczanie danych odnoszących się do nowych pojazdów ciężkich zgodnie z art. 5 rozporządzenia (UE) 2018/... lub, w przypadku bezemisyjnych pojazdów ciężkich, osobę lub podmiot odpowiedzialne przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procedury homologacji typu WE całego pojazdu lub dopuszczenia indywidualnego zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji;
- j) „bezemisyjny pojazd ciężki” oznacza pojazd ciężki bez silnika spalinowego lub z silnikiem spalinowym, który emituje poniżej 1 g CO₂/kWh zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i jego środkami wykonawczymi, lub który emituje mniej niż 1 g CO₂/km zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i jego środkami wykonawczymi;
- k) „niskoemisyjny pojazd ciężki” oznacza pojazd ciężki, który nie jest bezemisyjnym pojazdem ciężkim, o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 350 g CO₂/km zgodnie z pkt 2.1 załącznika I;
- l) „profil zadań” oznacza połączenie cyklu prędkości docelowej, wartości ładowności, konfiguracji nadwozia lub przyczepy oraz innych parametrów (w stosownych przypadkach), odzwierciedlające konkretny sposób użytkowania pojazdu, na podstawie którego określa się oficjalne emisje CO₂ i zużycie paliwa pojazdu ciężkiego;

- m) „cykl prędkości docelowej” oznacza opis prędkości pojazdu, którą kierowca chce osiągnąć lub do której jest ograniczony ze względu na warunki ruchu, w zależności od odległości przebytej podczas przejazdu;
- n) „ładowność” oznacza masę towarów lub osób, które dany pojazd przewozi w różnych warunkach.

Artykuł 4

Średni indywidualny poziom emisji producenta

Począwszy od 2020 r. i w każdym kolejnym roku kalendarzowym Komisja – w drodze aktów wykonawczych, o których mowa w art. 10 ust. 1 – ustala dla każdego producenta średni indywidualny poziom emisji CO₂ w g/tkm dla poprzedniego roku kalendarzowego, biorąc pod uwagę następujące elementy:

- a) dane przekazywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/... [monitoring & reporting HDV] w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich producenta zarejestrowanych w danym roku, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych;
- b) wskaźnik emisji zerowej i niskiej określony zgodnie z art. 5.

Średni indywidualny poziom emisji oblicza się zgodnie z pkt 2.7 załącznika I.

Artykuł 5

Bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie

1. Począwszy od 2020 r. i w odniesieniu do każdego następnego roku kalendarzowego Komisja – w drodze aktów wykonawczych, o których mowa w art. 10 ust. 1 – określa dla każdego producenta wskaźnik emisji zerowej i niskiej, o którym mowa w art. 4 lit. b), za poprzedni rok kalendarzowy.

Wskaźnik emisji zerowej i niskiej uwzględnia liczbę pojazdów i emisje CO₂ z bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w parku pojazdów producenta w danym roku kalendarzowym, w tym bezemisyjnych pojazdów kategorii, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, jak również bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów specjalistycznych.

Wskaźnik emisji zerowej i niskiej oblicza się zgodnie z pkt 2.3 załącznika I.

2. Do celów ust. 1 bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie liczy się w następujący sposób:
 - a) bezemisyjny pojazd ciężki liczy się jako 2 pojazdy;
 - b) niskoemisyjny pojazd ciężki liczy się do 2 pojazdów w zależności od jego indywidualnych poziomów emisji CO₂ oraz wartości granicznej emisji wynoszącej 350 g CO₂/km.
3. Wskaźnik emisji zerowej i niskiej zmniejsza średni indywidualny poziom emisji producenta maksymalnie o 3 %. Wkład bezemisyjnych pojazdów ciężkich należących do kategorii, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, do tego wskaźnika zmniejsza średni indywidualny poziom emisji producenta maksymalnie o 1,5 %.

Artykuł 6
Docelowe indywidualne poziomy emisji producenta

Począwszy od 2026 r. i dla każdego następnego roku kalendarzowego Komisja – w drodze aktów wykonawczych, o których mowa w art. 10 ust. 1 – określa dla każdego producenta docelowy indywidualny poziom emisji na poprzedni rok kalendarzowy. Docelowy indywidualny poziom emisji jest sumą dla wszystkich podgrup pojazdów iloczynów następujących wartości:

- a) celu redukcji emisji CO₂, o którym mowa w art. 1 lit. a) lub b), stosownie do przypadku;
- b) emisji odniesienia CO₂;
- c) udziału producenta w produkcji pojazdów w każdej podgrupie pojazdów;
- d) współczynników ważenia rocznego przebiegu i ładowności stosowanych do każdej podgrupy.

Docelowy indywidualny poziom emisji oblicza się zgodnie z pkt 4 załącznika I.

Artykuł 7
Jednostki i długi emisyjne

1. W celu ustalenia zgodności producenta z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji w okresie od 2025 do 2029 r. uwzględnia się jego jednostki emisji lub długi emisyjne, które odpowiadają liczbie nowych pojazdów ciężkich, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych producenta, w danym roku kalendarzowym, pomnożonej przez różnicę między:

- a) ścieżką redukcji emisji CO₂, o której mowa w ust. 2, oraz średnim indywidualnym poziomem emisji producenta, jeżeli różnica jest dodatnia („jednostki emisji”);
- b) średnim indywidualnym poziomem emisji i docelowym indywidualnym poziomem emisji producenta, jeżeli różnica ta jest dodatnia („długi emisyjne”).

Jednostki emisji są nabywane w latach 2019–2029. Jednostki nabyte w latach 2019–2024 uwzględnia się jednak wyłącznie w celu określenia zgodności producenta z docelowym indywidualnym poziomem emisji na rok 2025.

Długi emisyjne są nabywane są w latach 2025–2029, jednak całkowity dług nie może przekroczyć 5 % docelowego indywidualnego poziomu emisji producenta w 2025 r. pomnożonego przez liczbę pojazdów ciężkich danego producenta w tym roku („limit długu emisyjnego”).

Jednostki i długi emisyjne nabyte w 2025 r. i w kolejnych latach kalendarzowych do roku 2028, o ile są dostępne, są przenoszone z jednego roku kalendarzowego do innego roku kalendarzowego do 2029 r., kiedy zostaną rozliczone wszelkie pozostałe długi emisyjne.

2. Ścieżka redukcji emisji CO₂, o której mowa w ust. 1 lit. a), jest ustalana dla każdego producenta zgodnie z pkt 5.1 załącznika I, w oparciu o trajektorię liniową pomiędzy emisjami odniesienia CO₂, o których mowa w art. 1 akapit drugi, a wartością docelową na 2025 r. określoną w lit. a) tego artykułu, oraz między wartością docelową na 2025 r. a wartością docelową na 2030 r. określoną w lit. b) tego artykułu.

Artykuł 8

Zgodność z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji

1. Jeżeli na podstawie ust. 2 stwierdzono, że producent przekroczył poziom emisji w danym roku kalendarzowym, począwszy od 2025 r. Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji obliczoną zgodnie z następującym wzorem:
$$(\text{opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji}) = (\text{nadwyżka emisji} \times 6\,800 \text{ EUR/g CO}_2/\text{tkm})$$
2. Uznaje się, że producent przekroczył poziom emisji w każdym z poniższych przypadków:
 - a) jeżeli w dowolnym z lat kalendarzowych od 2025 do 2028 suma długu emisyjnego pomniejszona o sumę jednostek emisji przekracza limit długu emisyjnego, o którym mowa w art. 7 ust. 1;
 - b) w roku kalendarzowym 2029, jeżeli suma długów emisyjnych pomniejszona o sumę jednostek emisji przekracza zero;
 - c) w latach kalendarzowych od 2030 r., jeżeli średni indywidualny poziom emisji producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji.Nadwyżkę emisji w danym roku kalendarzowym oblicza się zgodnie z pkt 6 załącznika I.
3. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych sposoby pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na podstawie ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.
4. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii.

Artykuł 9

Weryfikacja danych z monitorowania

1. Organy udzielające homologacji typu niezwłocznie zgłaszają Komisji stwierdzone odchylenia emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich w porównaniu z wartościami podanymi w świadectwach zgodności lub dokumentacji klientów, w wyniku weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z procedurą, o której mowa w [art. 5 ust. 4 lit. l)] rozporządzenia (WE) nr 595/2009.
2. Komisja uwzględnia te odchylenia do celów obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta.
3. Komisja przyjmuje szczegółowe zasady dotyczące procedur zgłaszania takich odchyleń oraz ich uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji. Procedury te przyjmuje się w drodze aktów wykonawczych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Artykuł 10

Publikacja danych i wyników producenta

1. Komisja publikuje, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych do dnia 31 października każdego roku, wykaz zawierający:

- a) od 2020 r. dla każdego producenta jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym, o którym to poziomie jest mowa w art. 4;
- b) od 2020 r. wskaźnik emisji zerowej i niskiej, o którym mowa w art. 5;
- c) od 2026 r. dla każdego producenta jego docelowy indywidualny poziom emisji dla poprzedniego roku kalendarzowego, o którym to poziomie jest mowa w art. 6;
- d) od 2020 r. do 2030 r. dla każdego producenta jego ścieżkę redukcji emisji CO₂, jego jednostki emisji oraz, od roku 2026, jego dług emisyjny w roku poprzednim, o którym mowa w art. 7;
- e) od 2026 r. dla każdego producenta jego nadwyżkę emisji w poprzednim roku kalendarzowym, o której mowa w art. 8;
- f) od 2020 r. średnią wartość indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym.

Wykaz ten, który ma zostać opublikowany do dnia 31 października 2020 r., zawiera emisje odniesienia CO₂, o których mowa w art. 1.

2. Komisja przyjmuje zgodnie z art. 15 akty delegowane w celu dostosowania emisji odniesienia CO₂, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z następującymi zasadami:
 - a) w przypadku gdy wartości ładowności zostały skorygowane na podstawie art. 12 ust. 1 lit. c), zgodnie z procedurą określoną w pkt 1 załącznika II;
 - b) w przypadku gdy współczynnik korekty został określony zgodnie z art. 12 ust. 2, przez zastosowanie tego współczynnika korekty do emisji odniesienia CO₂.

Komisja publikuje dostosowane wartości emisji odniesienia CO₂ i stosuje te wartości do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji producenta mających zastosowanie w latach kalendarzowych po wejściu w życie aktów delegowanych dostosowujących te wartości.

Artykuł 11

Emisje CO₂ i zużycie energii w rzeczywistych warunkach jazdy

1. Komisja monitoruje i ocenia reprezentatywność dla rzeczywistych warunków jazdy wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400. Zapewnia ona informowanie społeczeństwa o zmianach tej reprezentatywności w czasie.
2. W tym celu Komisja zapewnia udostępnienie, przez producentów lub władze krajowe, w zależności od przypadku, rzetelnych danych nieosobowych dotyczących emisji CO₂ i zużycia energii w rzeczywistych warunkach jazdy przez pojazdy ciężkie.
3. Komisja może przyjąć w drodze aktów wykonawczych środki, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Artykuł 12

Dostosowania w załącznikach I i II

1. W celu zapewnienia, by parametry techniczne stosowane do obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji producenta zgodnie z art. 4 oraz obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji na podstawie art. 6 uwzględniają postęp techniczny i rozwój logistyki transportu towarowego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 15 w celu zmiany następujących przepisów określonych w załącznikach I i II:
 - a) pozycji dotyczących typu kabiny i mocy silnika określonych w tabeli 1 w załączniku I oraz definicji „kabiny sypialnej” i „kabiny dziennej”, o których mowa w tej tabeli;
 - b) wag profilu zadań określonych w tabeli 2 w załączniku I;
 - c) wartości ładowności określonych w tabeli 3 w załączniku I oraz współczynników korekty ładowności określonych w tabeli 1 w załączniku II;
 - d) rocznych wartości przebiegu określonych w tabeli 4 w załączniku I.
2. W przypadku gdy procedury homologacji typu ustanowione w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 i jego środkach wykonawczych zmienia się w taki sposób, że poziom emisji odniesienia CO₂ reprezentatywnych pojazdów określony zgodnie z niniejszym ustępem zwiększa się lub zmniejsza o więcej niż 5 g CO₂/km, Komisja, zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. b), stosuje korektę do emisji odniesienia CO₂, o których mowa w art. 11 ust. 1, obliczaną zgodnie ze wzorem określonym w pkt 2 załącznika II.

Komisja, w drodze aktów wykonawczych przyjętych zgodnie z procedurą sprawdzającą określoną w art. 14 ust. 2, ustanawia metodę określania jednego lub większej liczby pojazdów reprezentatywnych dla podgrupy pojazdów, w tym ich wagi statystyczne, na podstawie których określa się to dostosowanie, uwzględniając dane z monitorowania zgłoszone zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/... oraz parametry techniczne pojazdów określone w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2017/2400.

Artykuł 13

Przegląd i sprawozdawczość

Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat skuteczności niniejszego rozporządzenia, celu redukcji emisji CO₂, który zostanie określony na 2030 r. na podstawie art. 1, oraz ustalenia celów redukcji emisji CO₂ dla innych typów pojazdów ciężkich, w tym przyczep. Sprawozdanie to zawiera również ocenę skuteczności sposobów rozwiązywania kwestii dotyczących w szczególności pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, zwłaszcza autobusów, biorąc pod uwagę cele określone w dyrektywie 2009/33/WE³⁰, a także system uprawnień do emisji CO₂, jak również zasadność przedłużenia stosowania tych środków w 2030 r. i w kolejnych latach oraz, w stosownych przypadkach, towarzyszy mu wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.

³⁰ Dyrektywa 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów zmieniona dyrektywą .../.../UE.

Artykuł 14
Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet xxx ustanowiony rozporządzeniem (UE) 2018/... [Governance]. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 15
Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10 ust. 2 i art. 12 ust. 1, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [the date of entry into force of this Regulation].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10 ust. 2 i art. 12 ust. 1, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10 ust. 2 i art. 12 ust. 1 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 16
Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009

W art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 595/2009 dodaje się lit. l) w brzmieniu:

- „l) procedury weryfikacji, na podstawie odpowiednich i reprezentatywnych próbek, czy pojazdy, które zostały zarejestrowane i dopuszczone do ruchu, są zgodne z wartościami emisji CO₂ i zużycia paliwa określonymi zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i towarzyszącymi mu środkami wykonawczymi;”.

Artykuł 17
Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

- 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy
- 1.2. Dziedziny polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa
- 1.3. Charakter wniosku/inicjatywy
- 1.4. Cel(e)
- 1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy
- 1.6. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy
- 1.7. Planowane tryby zarządzania

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

- 2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości
- 2.2. System zarządzania i kontroli
- 2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

- 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ
- 3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki
 - 3.2.1. *Synteza szacunkowego wpływu na wydatki*
 - 3.2.2. *Szacunkowy wpływ na środki operacyjne*
 - 3.2.3. *Szacunkowy wpływ na środki administracyjne*
 - 3.2.4. *Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*
 - 3.2.5. *Udział osób trzecich w finansowaniu*
- 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich

1.2. Dziedziny polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa³¹

34: Działania w dziedzinie klimatu

1.3. Charakter wniosku/inicjatywy

- ☒ Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania**
- ☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego**³²
- ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z **przedłużeniem bieżącego działania**
- ☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **działania, które zostało przekształcone pod kątem nowego działania**

1.4. Cel(e)

1.4.1. Wieloletnie cele strategiczne Komisji wskazane we wniosku/inicjatywie

Wniosek stanowi kluczowy środek legislacyjny trzeciego pakietu „Europa w ruchu”. Przyczynia się on do realizacji europejskiej strategii Komisji na rzecz mobilności niskoemisyjnej, przyjętej w 2016 r. oraz towarzyszącego jej planu działania, których celem jest poprawa efektywności paliwowej i ograniczenie emisji z pojazdów ciężkich (tj. samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów).

Wniosek przyczynia się do realizacji zobowiązania Unii do osiągnięcia co najmniej 40 % redukcji wewnętrznych emisji do 2030 r. w porównaniu z rokiem 1990.

1.4.2. Cele szczegółowe i działania ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Cel szczegółowy nr 3

Dalsze obniżenie emisyjności sektora transportu w Unii poprzez opracowanie i wdrożenie zharmonizowanych polityk (we współpracy z innymi dyrekcjami, takimi jak DG MOVE, GROW itp.)

Działania ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Działanie ABB 34 02 – Działania w dziedzinie klimatu na poziomie unijnym i międzynarodowym.

Działanie ABB 07 02 – Polityka w dziedzinie środowiska na poziomie unijnym i międzynarodowym.

³¹ ABM: *activity-based management*: zarządzanie kosztami działań; ABB: *activity-based budgeting*: budżet zadaniowy.

³² O którym mowa w art. 54 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

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

We wniosku ustanowione zostaną normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich wprowadzanych do obrotu w Unii.

Wniosek:

- pomoże w ograniczeniu emisji CO₂ z sektora pojazdów ciężkich;
- zmniejszy koszty operacyjne dla przewoźników lub koszty frachtu dla konsumentów;
- pomoże europejskiemu przemysłowi pojazdów ciężkich utrzymać pozycję lidera pod względem technologicznym i innowacyjnym.

1.4.4. Wskaźniki wyników i wpływu

Należy określić wskaźniki, które umożliwią monitorowanie realizacji wniosku/inicjatywy.

Wskaźnik 1: Średnie roczne emisje CO₂ i zużycie paliwa przez nowe pojazdy ciężkie zarejestrowane w Unii, objęte zakresem prawodawstwa dotyczącego certyfikacji, w podziale na klasy pojazdu, producenta i państwo członkowskie.

Wskaźnik 2: Zwiększony poziom innowacji mierzony na podstawie nowych patentów europejskich producentów pojazdów ciężkich, związanych z technologiami w zakresie efektywności paliwowej oraz pojazdami bezemisyjnymi/niskoemisyjnymi.

Wskaźnik 3: Poziom zatrudnienia będzie monitorowany na podstawie publicznie dostępnych statystyk Eurostatu na temat sektorowych danych dotyczących zatrudnienia w Unii.

Wskaźnik 4: Monitorowanie jakości powietrza na podstawie danych dotyczących zanieczyszczeń powietrza zgłaszanych przez EEA w ramach AirBase³³.

Wskaźnik 5: Poprawa bezpieczeństwa energetycznego będzie monitorowana w oparciu o statystyki Eurostatu dotyczące przywozu paliw, w tym paliw transportowych.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które mają zostać zaspokojone w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Producenci pojazdów ciężkich nowo zarejestrowanych w Unii musieliby:

- zapewnić zgodność z określonymi docelowymi indywidualnymi poziomami emisji CO₂;
- zgłaszać Komisji dane dotyczące zużycia paliwa w rzeczywistych warunkach jazdy mierzonego za pomocą standardowych urządzeń;
- podlegać badaniom zgodności eksploatacyjnej, których wyniki przekazywane są Komisji.

³³

AirBase to europejska baza danych na temat jakości powietrza prowadzona przez EEA za pośrednictwem Europejskiego Centrum Tematycznego ds. Powietrza i Zmiany Klimatu. Zawiera ona dane i informacje dotyczące monitorowania jakości powietrza przesyłane przez uczestniczące państwa z całej Unii. Baza danych na temat jakości powietrza składa się z wieloletnich serii czasowych danych pomiarowych jakości powietrza oraz danych statystycznych dotyczących szeregu zanieczyszczeń powietrza.

1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej*

Rynki nowych pojazdów ciężkich i usług transportowych działają w całej UE i stanowią integralną część jednolitego rynku. Normy emisji ustalone na poziomie unijnym pozwolą uniknąć fragmentacji rynku, zakłócenia konkurencji i będą bardziej racjonalne pod względem kosztów niż działania podejmowane na poziomie poszczególnych państw członkowskich.

Przemysł motoryzacyjny potrzebuje jak największej pewności regulacyjnej, jeżeli ma dokonać znacznych inwestycji kapitałowych niezbędnych do maksymalnego ograniczenia zużycia paliwa przez nowe pojazdy, a w jeszcze większym stopniu do przejścia na nowe źródła energii pierwotnej. Normy gwarantują tę pewność w długim horyzoncie czasowym i nie można ich wdrożyć z taką samą skutecznością i pewnością na poziomie państw członkowskich.

1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

W przypadku pojazdów lekkich, tzn. samochodów osobowych i dostawczych, obowiązkowe ogólnounijne normy emisji CO₂ doprowadziły do poprawy efektywności paliwowej i zmniejszenia emisji CO₂.

W ocenie obowiązujących rozporządzeń stwierdzono, że przepisy są nadal aktualne i zasadniczo spójne oraz że zapewniły duże oszczędności emisji, a jednocześnie były bardziej racjonalne pod względem kosztów dla osiągnięcia wytyczonych celów, niż początkowo zakładano.

Proponowane normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich opierają się na wnioskach wyciągniętych z norm emisji dla pojazdów lekkich. Podobnie jak w przypadku samochodów osobowych i dostawczych przewidziano kilka mechanizmów elastyczności w celu zapewnienia racjonalnego pod względem kosztów wdrożenia norm. Szczególne cechy charakterystyczne sektora pojazdów ciężkich wymagały jednak również wprowadzenia pewnych nowych elementów w projekcie norm dotyczących emisji CO₂ w odniesieniu do pojazdów ciężkich.

1.5.4. *Spójność z innymi właściwymi instrumentami oraz możliwa synergia*

Wniosek jest spójny z istniejącą polityką UE w zakresie mobilności, na którą składają się między innymi środki, takie jak system homologacji typu UE, rozporządzenie w sprawie certyfikacji³⁴, rozporządzenie w sprawie monitorowania i raportowania³⁵, dyrektywa w sprawie eurowiniety³⁶, dyrektywa w sprawie maksymalnych dopuszczalnych mas i wymiarów³⁷, dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów³⁸ oraz dyrektywa w sprawie jakości paliwa (FQD).

³⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400.

³⁵ COM(2017) 0279 final.

³⁶ Dyrektywa 2011/76/UE.

³⁷ Dyrektywa 2015/719/UE.

³⁸ Dyrektywa 2009/33/WE.

1.6. Okres trwania działania i jego wpływ finansowy

- ☐ Wniosek/inicjatywa o **ograniczonym okresie 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.
- ☒ Wniosek/inicjatywa o **nieograniczonym okresie trwania**
 - Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2019 r. przez czas nieokreślony,
 - po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane tryby zarządzania³⁹

- ☒ **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. 208 i 209 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;
 - ☐ 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

³⁹

Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na następującej stronie: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Należy określić częstotliwość i warunki.

Rzeczywiste skutki przepisów będą monitorowane i oceniane w oparciu o zestaw wskaźników dostosowanych do konkretnych celów polityki, które mają zostać osiągnięte dzięki prawodawstwu (szczegółowe informacje na temat wskaźników znajdują się w pkt 1.4.4 powyżej).

Przegląd śródkresowy przewidziany na 2022 r. pozwoli Komisji na dokonanie oceny skuteczności przepisów oraz, w stosownych przypadkach, zaproponowanie zmian.

Na mocy proponowanego rozporządzenia w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ z pojazdów ciężkich Komisja będzie zbierać dane dotyczące emisji CO₂ i zużycia paliwa wynikające z procedury certyfikacji. Monitorowanie jest zatem ściśle powiązane z procesem certyfikacji oraz działaniem narzędzia do symulacji VECTO i zarządzaniem nim.

We wniosku dotyczącym norm CO₂ przedstawiono dwa dodatkowe środki monitorowania w celu uzupełnienia rozporządzenia w sprawie monitorowania i raportowania danych dotyczących emisji CO₂ z pojazdów ciężkich:

1. Gromadzenie, publikowanie i monitorowanie danych dotyczących zużycia paliwa w rzeczywistych warunkach jazdy raportowanych przez producentów i opartych na obowiązkowych urządzeniach znormalizowanych.
2. Wprowadzenie badań zgodności eksploatacyjnej oraz obowiązku zgłaszania odchyłań od wartości podanych podczas homologacji typu, które można skorygować za pomocą mechanizmu korekty.

Te uzupełniające środki monitorowania wzmocniłyby proces monitorowania i zapewniłyby skuteczność proponowanej inicjatywy ustawodawczej.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Zidentyfikowane ryzyko

Skuteczne monitorowanie jest uzależnione od dobrze funkcjonującego procesu certyfikacji i wiarygodnych danych na temat emisji pochodzących z narzędzia VECTO wykorzystywanego do celów rozporządzenia w sprawie monitorowania i raportowania danych dotyczących emisji CO₂ z pojazdów ciężkich.

Ryzyko związane z błędnymi danymi dotyczącymi emisji lub z opóźnieniem ich zgłaszania przez producentów lub państwa członkowskie na podstawie rozporządzenia w sprawie monitorowania i raportowania danych dotyczących emisji CO₂ z pojazdów ciężkich może prowadzić do trudności we wdrażaniu norm emisji CO₂.

2.2.2. Informacje dotyczące struktury wewnętrznego systemu kontroli.

Przewidywane metody kontroli określono w rozporządzeniu finansowymi i jego przepisach wykonawczych.

- 2.2.3. *Oszacowanie kosztów i korzyści wynikających z kontroli i ocena prawdopodobnego ryzyka błędu.*

nie dotyczy

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony

Oprócz stosowania rozporządzenia finansowego w celu zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom we wniosku przewidziano kary finansowe w przypadku nieprzestrzegania docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂. Ponadto, jak wyjaśniono w pkt 2.1 powyżej, we wniosku przewidziano monitorowanie zużycia paliwa w rzeczywistych warunkach jazdy, jak również badania zgodności eksploatacyjnej i mechanizm korekty w przypadku znacznego odchylenia między danymi uzyskanymi w rzeczywistych warunkach jazdy i danymi podanymi podczas homologacji typu. Środki te zapewnią skuteczność wniosku i zminimalizują ryzyko nieprawidłowości.

3. SZACUNKOWY WPLYW 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 [2][Dział „Zasoby naturalne”.]	Zróżnicowane /niezróżnicowane ⁴⁰	państw EFTA ⁴¹	krajów kandydujących ⁴²	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego
2	34 02 01: Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych (łagodzenie zmiany klimatu)	Zróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE

- Nowe linie budżetowe, o których utworzenie się wnioskuje

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych.

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer [...] [Treść]	Zróżnicowane /niezróżnicowane	państw EFTA	krajów kandydujących	państw trzecich	w rozumieniu art. 21 ust. 2 lit. b) rozporządzenia finansowego
	[...][XX.YY.YY.YY]		TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE

⁴⁰ Środki zróżnicowane / środki niezróżnicowane.

⁴¹ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

⁴² Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące z Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

[Niniejszą część należy uzupełnić przy użyciu [arkusza kalkulacyjnego dotyczącego danych budżetowych o charakterze administracyjnym](#) (drugi dokument w załączniku do niniejszej oceny skutków finansowych) i przesłać do CISNET w celu konsultacji między służbami.]

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	Numer 2	Zrównoważony wzrost gospodarczy: zasoby naturalne
---	---------	---

Komisja Europejska ⁴³			Rok 2019 ⁴⁴	Rok 2020	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓŁEM 2019-2020
• Środki operacyjne										
34.02.01	Środki na zobowiązania	1)	0,500	0,500						1,000
	Środki na płatności	2)	0,500	0,500						1,000
Numer linii budżetowej	Środki na zobowiązania	1a)								
	Środki na płatności	2 a)								
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne ⁴⁵										
Numer linii budżetowej		3)								

⁴³ Wniosek dotyczy następujących dyrekcji: DG CLIMA, DG GROW, JRC.

⁴⁴ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

⁴⁵ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

OGÓŁEM środki dla Komisji Europejskiej	Środki na zobowiązania	=1+1a +3	0,500	0,500						1,000
	Środki na płatności	=2+2a +3	0,500	0,500						1,000

• OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	4)	0,500	0,500						1,000
	Środki na płatności	5)	0,500	0,500						1,000
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		6)								
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 2 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4 + 6	0,500	0,500						1,000
	Środki na płatności	=5 + 6	0,500	0,500						1,000

Jeżeli wpływ wniosku/inicjatywy nie ogranicza się do jednego działu:

• OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	4)								
	Środki na płatności	5)								
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		6)								
OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1 do 4 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	=4 + 6	0,500	0,500						1,000
	Środki na płatności	=5 + 6	0,500	0,500						1,000

Wnioskowane środki operacyjne na dział 2 zostaną przydzielone z puli środków dostępnych w ramach programu LIFE (w ramach podprogramu działań na rzecz klimatu).

Dział wieloletnich ram finansowych	5	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2019	Rok 2020	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓŁEM 2019-2020
Komisja Europejska									
• Zasoby ludzkie		0,429	0,429						0,858
• Pozostałe wydatki administracyjne		0,015	0,015						0,030
OGÓŁEM Komisja Europejska	Środki	0,444	0,444						0,888

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	0,444	0,444						0,888
--	--	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2019 ⁴⁶	Rok 2020	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓŁEM 2019-2020
OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1 do 5 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	0,944	0,944						1,888
	Środki na płatności	0,944	0,944						1,888

⁴⁶ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

3.2.2. Szacunkowy wpływ 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:

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

Określić cele i produkty ↓			Rok 2019		Rok 2020		Rok N+2		Rok N+3		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)						OGÓŁEM 2019-2020	
	PRODUKT																	
	Rodzaj ⁴⁷	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 3 ⁴⁸ ...																		
- Produkt	Usługa Umowa	0,500	1		1	0,500												1,000
- Produkt																		
- Produkt																		
Cel szczegółowy nr 1 – suma częściowa																		
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2 ...																		
- Produkt																		
Cel szczegółowy nr 2 – suma częściowa																		

⁴⁷ Produkty odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).
⁴⁸ Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cele szczegółowe ...”.

KOSZT OGÓLEM	1	0,500	1	0,500												1,000
--------------	---	-------	---	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------

3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne

3.2.3.1. Streszczenie

- ☐ 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 2019	Rok 2020	Rok 2022	Rok 2023	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		OGÓŁEM
--	-------------	-------------	-------------	-------------	---	--	--------

DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych							
Zasoby ludzkie	0,429	0,429					0,858
Pozostałe wydatki administracyjne	0,015	0,015					0,030
DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych – suma częstkowa	0,444	0,444					0,888

Poza DZIAŁEM 5 ⁴⁹ wieloletnich ram finansowych							
Zasoby ludzkie	0	0					0
Pozostałe wydatki administracyjne	0	0					0
Poza DZIAŁEM 5 wieloletnich ram finansowych – suma częstkowa	0	0					0

OGÓŁEM	0,444	0,444					0,888
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne środki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów DG 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.

⁴⁹ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.3.2. 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 2019	Rok 2020	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
34 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	3	3					
XX 01 01 02 (w delegaturach)							
XX 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)							
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)⁵⁰							
34 01 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)	0	0					
XX 01 02 02 (AC, LA, SNE, INT i JED w delegaturach)							
XX 01 04 yy⁵¹	- w centrali						
	- w delegaturach						
XX 01 05 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 02 (CA, INT, SNE – bezpośrednie badania naukowe)	0	0					
Inna linia budżetowa (określić)							
OGÓŁEM	3	3					

XX oznacza odpowiednią dziedzinę polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi

⁵⁰ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JED = młodszy oddelegowany ekspert.

⁵¹ W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

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:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Od 2019 r. koniecznych będzie trzech dodatkowych urzędników AD, którzy będą odpowiedzialni za przygotowanie odpowiednich przepisów wykonawczych oraz za zapewnienie skutecznego wykonywania, monitorowania i oceny rozporządzenia oraz zajmowanie się niezbędnymi zagadnieniami z tym związanymi, w odniesieniu do funkcjonowania narzędzia VECTO i zarządzania procesem certyfikacji. Poniżej przedstawiono szczegółowy opis konkretnych zadań. 1. Zadania związane z wykonywaniem rozporządzenia: a. określenie celów redukcji emisji CO₂ oraz linii kredytowych dla poszczególnych producentów na potrzeby zachowywania jednostek; b. organizacja, nadzór i kontrola dotyczące procedur zachowywania i pożyczania; c. organizacja, nadzór i kontrola dotyczące mechanizmu zachęt dotyczącego pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych; d. ustanowienie i wdrożenie mechanizmu przeglądu w 2022 r. – przegląd poziomów docelowych, linii kredytowych, obowiązujących pułapów, rozszerzenia zakresu itp.; e. nadzór nad procesem gromadzenia, publikowania i monitorowania danych dotyczących emisji w rzeczywistych warunkach jazdy; identyfikacja i kontrola wszelkich działań naprawczych, jeżeli są konieczne; f. nadzór i analiza wyników badań zgodności eksploatacyjnej; identyfikacja i kontrola mechanizmu korekty, jeżeli jest konieczny; g. roczna i wieloletnia ocena zgodności obejmująca stosowanie i pobieranie kar. 2. Zadania związane z monitorowaniem i oceną rozporządzenia: 3. Zadania związane z narzędziem VECTO: a. dalszy rozwój narzędzia w celu włączenia nowych innowacyjnych technologii i „procedury przyspieszonej”; b. zarządzanie „procedurą przyspieszoną VECTO” po jej ustanowieniu (podobnie jak w przypadku procedury innowacji ekologicznych dla pojazdów lekkich); c. dalsze rozszerzenie VECTO na autobusy i autokary, mniejsze samochody ciężarowe, a także przyczepy oraz rzeczywiste kształty nadwozia samochodów ciężarowych; d. zarządzanie działaniem narzędzia VECTO centralnie na platformie internetowej, które może być niezbędne w przypadku homologacji wielostopniowej (dla autobusów i autokarów oraz certyfikowania rzeczywistego kształtu
---	---

	nadwozia), poprzez informacje dla klientów (symulacja porównawcza różnych pojazdów dla indywidualnie dostosowanych profili zadań) oraz niezależne badania (prowadzenie symulacji badań weryfikacyjnych); e. zarządzanie narzędziami pomocniczymi wspierającymi VECTO, np. procesem homologacji komercyjnych narzędzi dotyczących obliczeniowej mechaniki płynów (CFD) lub opracowanie przez Komisję referencyjnego narzędzia CFD; f. zdobycie dogłębnej wiedzy oraz odpowiedniego personelu w celu zapewnienia, aby: i. Komisja mogła codziennie obsługiwać VECTO niezależnie od zewnętrznych wykonawców; ii. oferty rozwojowe mogły być określane wystarczająco dokładnie i szczegółowo (np. opis poszczególnych modułów programu na poziomie funkcjonalnym), tak aby były dostępne dla szerokiej grupy oferentów, w tym oferentów, którzy nie posiadają wstępnej wiedzy o narzędziu VECTO. 4. Zadania związane z procesem certyfikacji a. zapewnienie, aby był on w odpowiednim czasie aktualizowany i zawierał elementy niezbędne do właściwego wdrożenia norm emisji CO₂; b. wsparcie „procedury przyspieszonej VECTO” w celu uwzględnienia nowych technologii. Chociaż zadania określone powyżej w pkt 3 i 4 dotyczą wykonania rozporządzenia w sprawie sprawozdawczości i monitorowania oraz rozporządzenia w sprawie certyfikacji, różnią się one od zadań, które wykonują pracownicy obecnie pracujący w tych obszarach i uzupełniają je. W celu wdrożenia tych pierwszych wystąpiono o zatrudnienie dwóch pracowników kontraktowych dla EEA, aby wesprzeć wdrożenie systemu sprawozdawczości oraz przygotowanie systemów zapewniania jakości i kontroli jakości danych. W celu wdrożenia tych ostatnich wymagane są dodatkowe zasoby ludzkie ze szczegółową wiedzą na temat VECTO na potrzeby aktualizacji rozporządzenia w sprawie certyfikacji.
Personel zewnętrzny	Brak

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

- ☒ Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.
- ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w wieloletnich ramach finansowych

Należy wyjaśnić, na czym ma polegać przeprogramowanie, określając linie budżetowe, których ma ono dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

[...]

- ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

[...]

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

- Wniosek/inicjatywa nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- Wniosek/inicjatywa przewiduje współfinansowanie szacowane zgodnie z poniższym:

Środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
Określić organ współfinansujący								
OGÓŁEM 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 różne

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ⁵²						
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
Artykuł								

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

Rozporządzenie opracowano w sposób, który zapewni pełne przestrzeganie przepisów przez wszystkich producentów. W związku z tym nie przewiduje się, aby opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji, przewidziana w art. 8, spowodowała powstawanie dochodów. Jeżeli jednak z powodu wdrożenia przepisów wspomnianego artykułu powstaną dochody, zostaną one włączone do ogólnego budżetu UE. W dołączonej do wniosku ocenie skutków przedstawiono zakres ewentualnych opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, należnych w przypadku niespełnienia przepisów.

Należy określić metodę obliczania wpływu na dochody.

[...]

⁵²

W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 25 % na poczet kosztów poboru.