

Normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych

Pakiet „Gotowi na 55” obejmuje kilka wniosków ustawodawczych mających na celu zmniejszenie emisji CO₂ w sektorze transportu. Emisje w tym sektorze prawie nie spadły od 2005 r. z racji wzrostu popytu na transport. W jednym z wniosków, odnoszącym się do emisji z transportu drogowego, ustanowiono surowsze normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych. 27 października 2022 r. Parlament i Rada osiągnęły porozumienie trójstronne w sprawie wniosku. Głosowanie nad uzgodnionym tekstem zaplanowano podczas drugiej sesji plenarnej Parlamentu w lutym 2023 r.

Kontekst

Na mocy [rozporządzenia \(UE\) 2019/631](#) zastrzono wcześniejsze normy emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych. Do 2030 r. średni dla całego parku pojazdów poziom emisji CO₂ z nowych samochodów rejestrowanych w UE musiałby być o 37,5 % niższy niż w 2021 r. W przypadku nowych samochodów dostawczych cel redukcji emisji do 2030 r. wynosi 31 %. Specjalny mechanizm zachęt ma przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych (ZLEV).

Wniosek Komisji Europejskiej

14 lipca 2021 r. w ramach pakietu „Gotowi na 55” Komisja przedstawiła [wniosek](#) ustawodawczy dotyczący zmiany rozporządzenia (UE) 2019/631. Wniosek ma: przyczynić się do osiągnięcia celów klimatycznych UE na lata 2030 i 2050 poprzez zmniejszenie emisji CO₂ z samochodów osobowych i dostawczych dzięki szerszemu wprowadzeniu pojazdów bezemisyjnych; zapewnić obywatelom korzyści w postaci lepszej jakości powietrza, oszczędności energii i niższych kosztów własności pojazdów; pobudzać innowacje w technologiach zeroemisyjnych; wzmocnić wiodącą pozycję technologiczną unijnych producentów i dostawców, a także tworzyć miejsca pracy w tym sektorze.

We wniosku ustanowiono ambitniejsze normy redukcji emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych. W porównaniu z docelowymi poziomami emisji CO₂ obowiązującymi w 2021 r. emisje z nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w UE do 2030 r. będą musiały być niższe o 55 %, a emisje z nowych samochodów dostawczych – o 50 %. Do 2035 r. emisje CO₂ z nowych samochodów osobowych i dostawczych będą musiały spaść o 100 %, czyli wszystkie nowe pojazdy osiągną zerowy poziom emisji. Mechanizm zachęt dla ZLEV przestałby obowiązywać od 2030 r. Komisja będzie musiała co dwa lata składać sprawozdania z postępów w kierunku bezemisyjnej mobilności drogowej.

Stanowisko Parlamentu Europejskiego

Parlament przyjął swoje [stanowisko](#) podczas pierwszej sesji plenarnej w czerwcu 2022 r. 339 głosami za, przy 249 głosach przeciw i 24 głosach wstrzymujących się. Popiera cele w zakresie redukcji emisji zaproponowane przez Komisję, ale domaga się zniesienia mechanizmu zachęt dla ZLEV od 2025 r. i stopniowego zmniejszenia maksymalnego wkładu ekoinnowacji w osiągnięciu celów wyznaczonych producentom. [Podejście ogólne](#) Rady jest natomiast zgodne z wnioskiem Komisji. Jedyna wprowadzona poprawka dotyczy treści dwuletnich sprawozdań Komisji z postępów w kierunku bezemisyjnej mobilności drogowej.

Parlament i Rada osiągnęły wstępne porozumienie polityczne 27 października 2022 r. [Uzgodniony tekst](#) jest w dużej mierze zgodny z wnioskiem Komisji i uwzględnia elementy stanowiska Parlamentu. Obejmuje zmiany dotyczące ambitniejszego mechanizmu zachęt dla ZLEV na lata 2025–2029, ustalenia limitów maksymalnego wkładu ekoinnowacji oraz skoncentrowania się na lepszym wykorzystaniu rzeczywistych danych dotyczących zużycia paliwa i energii, metodologii oceny emisji CO₂ pojazdów w cyklu życia, a także



na ocenie luk w finansowaniu w celu zapewnienia sprawiedliwej transformacji w łańcuchu dostaw w sektorze motoryzacyjnym.

Sprawozdanie w pierwszym czytaniu: [2021/0197\(COD\)](#);
komisja przedmiotowo właściwa: ENVI; sprawozdawca: Jan Huitema (Renew, Holandia). Więcej informacji można znaleźć w [briefingu](#) z serii „Opracowywanie prawa UE”.



Niniejszy dokument został przygotowany z myślą o posłach do Parlamentu Europejskiego i członkach personelu parlamentarnego. Zawiera informacje, które mogą być pomocne w pracach parlamentarnych. Wyłączną odpowiedzialność za jego treść ponoszą autorzy, a wyrażonych w nim opinii nie należy traktować jako oficjalnego stanowiska Parlamentu. Powielanie i tłumaczenie dokumentu do celów niekomercyjnych jest dozwolone, pod warunkiem że podane zostanie źródło, a Parlament Europejski zostanie wcześniej powiadomiony i otrzyma egzemplarz publikacji. © Unia Europejska, 2023.