

Środa, 24 października 2007 r.

P6\_TA(2007)0469

## Wspólnotowa strategia na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>

### Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 października 2007 r. w sprawie wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (2007/2119(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie wyników przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (COM(2007)0019),
- uwzględniając ocenę wpływu odnoszącą się do wyżej wymienionego komunikatu (SEC(2007)0060),
- uwzględniając szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego (6. EAP) <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając szósty <sup>(2)</sup> i siódmy <sup>(3)</sup> europejski program ramowy w dziedzinie badań naukowych, rozwoju technologicznego i demonstracji,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 16 listopada 2005 r. w sprawie „Powstrzymywania globalnych zmian klimatycznych” <sup>(4)</sup>,
- uwzględniając komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów w sprawie „Ograniczenia globalnego ocieplenia do 2°C w perspektywie roku 2020 i dalszej” (COM(2007)0002),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 14 lutego 2007 r. w sprawie zmian klimatycznych <sup>(5)</sup>,
- uwzględniając konkluzje prezydencji z posiedzenia Rady Europejskiej w dniach 8-9 marca 2007 r. w sprawie odnowionej strategii UE na rzecz trwałego rozwoju (czerwiec 2006 r.) oraz roli technologii środowiskowych i innowacji ekologicznych w osiąganiu celów strategii lizbońskiej na rzecz wzrostu i zatrudnienia,
- mając na uwadze raport Europejskiego Programu Zapobiegania Zmianom Klimatu z 31 października 2006 r. zatytułowany „Przegląd i analiza możliwości zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych oraz kosztów środków technologicznych i innych środków mających na celu to zmniejszenie” <sup>(6)</sup>,
- mając na uwadze dyrektywę 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. odnoszącą się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO<sub>2</sub> w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi <sup>(7)</sup>,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 242, z 10.9.2002, str. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 232, z 29.8.2002, str. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 412, z 30.12.2006, str. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 280 E, z 18.11.2006, str. 120.

<sup>(5)</sup> Teksty przyjęte, P6\_TA(2007)0038.

<sup>(6)</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report\\_co2\\_reduction.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_co2_reduction.pdf).

<sup>(7)</sup> Dz.U. L 12, z 18.1.2000, str. 16. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284, z 31.10.2003, str. 1).

Środa, 24 października 2007 r.

- uwzględniając dyrektywę 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych<sup>(1)</sup> oraz wniosek Komisji dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 98/70/WE oraz wprowadzającej mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z wykorzystania paliw w transporcie drogowym (COM(2007)0018),
- uwzględniając art. 45 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz opinie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz Komisji Rynku Wewnętrzznego i Ochrony Konsumentów (A6-0343/2007),
- A. mając na uwadze, że 19 % emisji CO<sub>2</sub> w Unii Europejskiej pochodzi z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych, przy czym wielkości bezwzględne stale rosną głównie z powodu coraz większej liczby nowych samochodów oraz ich coraz większej mocy,
- B. mając na uwadze, że najbardziej opłacalnym i najskuteczniejszym sposobem zmniejszenia całkowitej wielkości emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z transportu pasażerskiego jest zwiększenie udziału transportu publicznego; mając na uwadze, że istotne jest w związku z tym podjęcie działań wspierających i poprawiających jakość i zakres transportu publicznego celem uatrakcyjnienia odejścia od samochodów osobowych na rzecz transportu publicznego i zmniejszenia dzięki temu całkowitych emisji CO<sub>2</sub> powodowanych przez dojeżdżających do pracy;
- C. mając na uwadze, że styl jazdy kierowców oraz działania infrastrukturalne były dotychczas zaniedbywane w strategii UE na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych, mimo iż mają duży potencjał w zakresie unikania emisji CO<sub>2</sub>,
- D. mając na uwadze, że transport drogowy pochłania 60 % ropy zużywanej w UE, przy czym nieefektywne zużycie paliwa zwiększa zagrożenie bezpieczeństwa energetycznego i przyczynia się do wysokich kosztów eksploatacji oraz do wyczerpania światowych rezerw ropy naftowej,
- E. mając na uwadze, że konieczne są obecnie środki legislacyjne w celu promowania projektów i zmian technologicznych niezbędnych do tego, by sektor samochodowy przyczynił się do osiągnięcia przez UE celu w zakresie zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> do 2020 r. o co najmniej 20 % w stosunku do poziomów emisji z 1990 r.,
- F. mając na uwadze, że podejście oparte na dobrowolności okazało się nieskuteczne, ponieważ wydaje się oczywiste, że przemysł samochodowy nie dotrzyma dobrowolnie podjętego zobowiązania do zapewnienia emisji na poziomie 140 g/km w 2008 r.; zważywszy, że cel 120 g CO<sub>2</sub> /km zaproponowano pierwotnie w roku 1995, w 1996 r. został on przyjęty przez Radę i Parlament, a jego realizację przewidywano na rok 2005, a najpóźniej do roku 2010,
- G. mając na uwadze, że w swoim komunikacie zatytułowanym „Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w.” (COM(2007)0022) Komisja przedstawia kluczowe elementy przyszłej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> przez pojazdy silnikowe w oparciu o zintegrowane podejście prowadzące do osiągnięcia przez UE emisji na docelowym poziomie 120 g CO<sub>2</sub>/km do 2012 r. w ramach współdziałania Unii Europejskiej i państw członkowskich,
- H. mając na uwadze konieczność działania w celu zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych poprzez zintegrowane podejście obejmujące: rozwiązania w zakresie silnika, środki uzupełniające, biopaliwa, ekologiczną jazdę i środki infrastrukturalne,
- I. mając na uwadze, że całkowity poziom emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów zależy od współdziałania wielu czynników, takich jak wydajność silnika, zawartość węgla w paliwach, zachowanie kierowcy, pokonywany dystans, jakość infrastruktury/natężenie ruchu i wydajność komponentów w zakresie CO<sub>2</sub>,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 350, z 28.12.1998, str. 58. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003.

Środa, 24 października 2007 r.

- J. mając na uwadze, iż — jak udowodniono — stałe przestrzeganie ograniczeń prędkości pojazdów we wszystkich państwach członkowskich spowodowałoby znaczną redukcję emisji CO<sub>2</sub>,
- K. mając na uwadze, że przystępna cena i odnowa floty samochodowej mają absolutnie zasadnicze znaczenie dla poprawy jakości powietrza w zakresie CO<sub>2</sub> i poziomu bezpieczeństwa samochodów na drodze,
- L. mając na uwadze, że podatki i etykiety nie przyczyniły się dotychczas do realizacji trójfilarowej strategii UE na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów,
- M. mając na uwadze, że kluczowe znaczenie ma przyjęcie wiążących i wyraźnie określonych celów w zakresie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych dla płynnego funkcjonowania rynku wewnętrznego w sektorze przemysłu samochodowego i zapewnienia konsumentom obszernych informacji, dzięki którym, podejmując świadomą decyzję o zakupie samochodu, mogą w istotny sposób przyczynić się do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>,
- N. mając na uwadze niedostateczną skuteczność oraz niejedolite wdrożenie przez państwa członkowskie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1999/94/WE,
- O. mając na uwadze, że zauważyć można pomyślnie wprowadzenie klas efektywności energetycznej dla szeregu produktów (np. urządzenia elektryczne i sprzęt domowy), które dzięki łatwo zrozumiałym literom lub kodom kolorystycznym zapewniają europejskim konsumentom praktyczną pomoc w podjęciu decyzji o zakupie, tym samym umożliwiając im oszczędzanie energii i zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>,
- P. mając na uwadze, że wkład w zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> musi obejmować wszystkie klasy samochodów, ponieważ wielkość rynku ma również znaczenie dla redukcji CO<sub>2</sub>,
- Q. mając na uwadze, że należy w sposób zdecydowany dążyć do osiągnięcia celów strategii lizbońskiej dotyczących trwałego wzrostu i zatrudnienia, unikając działań, które mogłyby zwiększyć nacisk na likwidację miejsc pracy w Europie w branży motoryzacyjnej oraz zagrozić jej konkurencyjności na szczeblu międzynarodowym,

### **Harmonogram i cele**

1. uznaje, iż producenci potrzebują od pięciu do siedmiu lat na dostosowanie konstrukcji samochodów w sposób najbardziej ekonomiczny oraz przyjmując do wiadomości, że średni poziom emisji pochodzących z samochodów, które zostaną wprowadzone do obrotu w UE w 2008 r. prawdopodobnie przekroczy 150 CO<sub>2</sub>/km, w związku z czym z zadowoleniem przyjmuje plan Komisji dotyczący przedstawienia europejskich ram prawnych na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> oraz wiążących środków na rzecz zmniejszania zużycia paliwa przez pojazdy lekkie poprzez udoskonalenie technologii silników, inne udoskonalenia techniczne i użycie biopaliw; przypomina, że średni cel emisyjny wynoszący w UE 120g CO<sub>2</sub>/km na samochód osobowy został zatwierdzony przez Radę w 1996 r. i przez Parlament w 1997 r., z datą początkową wyznaczoną na 2005 r. i ostatecznym terminem na 2010 r.
2. nalega, aby zaproponowane odwołanie się do „środków uzupełniających” w celu osiągnięcia wcześniej uzgodnionych celów w zakresie ograniczenia emisji do 120g CO<sub>2</sub>/km było możliwe za pomocą wymiernych norm i uważa, że prawodawstwo powinno określać jasne i możliwe do zmierzenia cele w zakresie zmniejszenia emisji, które mają zostać osiągnięte za pośrednictwem środków technicznych;
3. proponuje, by wiążące cele w zakresie rocznych emisji weszły w życie od 2011 r. z myślą o wspieraniu udoskonalenia technicznego pojazdów w celu zapewnienia, że za pośrednictwem samych tych środków emisje pochodzące z samochodów osobowych wprowadzanych do obrotu na rynku UE w 2015 r. nie będą przekraczać 125g CO<sub>2</sub>/km;
4. wzywa Komisję do przedstawienia odpowiednich wniosków legislacyjnych i środków, dzięki którym w drodze działań uzupełniających w ramach podejścia zintegrowanego możliwe będzie ograniczenie emisji o co najmniej 10 g CO<sub>2</sub>/km, tak aby osiągnąć wspólny dopuszczalny poziom emisji 120 g CO<sub>2</sub>/km;

Środa, 24 października 2007 r.

5. nalega, by od dnia 1 stycznia 2020 r. średnie emisje nie przekraczały 95g CO<sub>2</sub>/km i uważa, że UE powinna udzielić wsparcia na rzecz koniecznej promocji innowacji za pośrednictwem siódmego programu ramowego w dziedzinie badań naukowych; podkreśla potrzebę intensywnego wspierania badań i rozwoju pojazdów o zerowej emisji zanieczyszczeń, takich jak np. pojazdy o napędzie elektrycznym;
6. ponownie przypomina o wezwaniu wyrażonym w wyżej wymienionej rezolucji z dnia 16 listopada 2005 r. w sprawie powstrzymywania zmian klimatycznych na świecie „do nałożenia prawnego ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> z nowych pojazdów na poziomie 80-100 g/km w średnim okresie dla nowych pojazdów”; popiera zamiar Komisji wspierania badań naukowych, rozwoju i demonstracji zaawansowanych technologii, przede wszystkim by osiągnąć w 2020 r. bardziej ambitne cele; wzywa Komisję do oceny możliwości stopniowego zmniejszania emisji po 2012 r. dzięki wykorzystaniu lżejszych materiałów w produkcji samochodów, przy jednoczesnym zapewnieniu, że obowiązujące przepisy są przestrzegane, a bezpieczeństwo pasażerów i najbardziej narażonych użytkowników nie jest zagrożone;
7. wskazuje na fakt, że są już produkowane na dużą skalę zajmujące niewiele miejsca samochody o niskim poziomie emisji, przeznaczone do lokalnego użytkowania (tzw. gentlecars), które emitują poniżej 90g CO<sub>2</sub>/km; wzywa w związku z tym Komisję do wsparcia, jednocześnie ze wszelkimi innymi środkami, działań mających na celu zapewnienie, aby „gentlecars” były jak najczęściej wykorzystywane zamiast pojazdów o wysokim poziomie emisji CO<sub>2</sub>;
8. uważa, że bardziej długoterminowe cele powinny zostać potwierdzone lub zrewidowane przez Komisję nie później niż w 2016 r., po przeprowadzeniu szczegółowej analizy korzyści i kosztów oraz z uwzględnieniem umowy zastępującej Protokół z Kioto, a także przewiduje, że cele te będą prawdopodobnie wymagały dalszego zmniejszenia emisji do co najmniej 70g CO<sub>2</sub>/km do 2025 r.;
9. wzywa Komisję do uwzględnienia technicznej wykonalności, wydajności pod względem kosztów, wpływu na środowisko i przystępności cenowej nowych samochodów przy uchwalaniu wszelkich wiążących środków legislacyjnych, które mogłyby mieć wpływ na tempo odnowy parku samochodowego;
10. uważa, że prawo wspólnotowe reguluje rynek 17 do 18 milionów pojazdów rocznie, który równa się rynkowi samochodów osobowych w Stanach Zjednoczonych; oczekuje, że ambitna polityka UE na rzecz zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych będzie stymulowała oparty na wiedzy rozwój gospodarczy i tworzenie nowych miejsc pracy w przemyśle zaopatrującym producentów samochodów oraz będzie miała pozytywny wpływ w skali światowej na zmniejszenie emisji związanych z transportem;
11. w obliczu trudności, których mogą doświadczać niektórzy wyspecjalizowani producenci w zmniejszaniu w planowanym terminie średnich emisji produkowanej przez nich ograniczonej gamy samochodów, zaleca aby każdy producent lub importer miał prawo do wyłączenia 500 określonych pojazdów rocznie z procesu gromadzenia danych wykorzystywanych w określaniu średniego poziomu emisji, pod warunkiem, że poziom emisji i zużycia paliwa takich pojazdów znajdzie się na oznakowaniu tych pojazdów i konsumenci zostaną o nich powiadomieni zgodnie ze zwykłymi wymogami prawnymi;
12. zaleca ponadto w obliczu trudności, których mogą doświadczać niektórzy producenci na niewielką skalę (o produkcji maksymalnej 300 000 jednostek) oraz producenci wchodzący na rynek o udziale w rynku niższym niż 1% w zmniejszaniu w planowanym terminie średnich emisji w produkowanej przez nich ograniczonej gamie samochodów, aby Komisja rozważyła włączenie wniosków do aktu legislacyjnego, który zapewni tym wyspecjalizowanym producentom ambitne cele zmniejszenia emisji;
13. dostrzega ważną rolę, jaką odgrywają wyspecjalizowani producenci samochodów z segmentu premium i pojazdów o wysokich parametrach silnikowych w torowaniu drogi dla zaawansowanych technologii, utrzymywaniu wysokiej jakości miejsc pracy i generowaniu sprzedaży światowej mającej korzystny wpływ na europejską gospodarkę i zauważa, że specjalistyczna wiedza tych producentów powinna zasadniczo przyczynić się do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z samochodów;
14. podkreśla, że wszystkie przepisy muszą chronić rynek wewnętrzny i że państwa członkowskie powinny wdrożyć przepisy UE we wspólnym terminie i za pomocą wspólnych metod, tak by zapobiec zniekształceniu i fragmentaryzacji rynku.

Środa, 24 października 2007 r.

**Podział działania na producentów**

15. uznaje dużą różnorodność preferencji konsumentów w zakresie samochodów osobowych oraz zróżnicowaną strukturę oferty producentów samochodów osobowych; podkreśla konieczność osiągnięcia celu redukcji emisji CO<sub>2</sub> we wszystkich samochodach wprowadzanych do obrotu, w związku z czym należy dopuścić zróżnicowanie w oparciu o parametry funkcjonalności, które nie powinno jednak neutralizować bodźców zachęcających do przejścia na pojazdy o niższym poziomie emisji lub stawiać w niekorzystnej sytuacji producentów, którzy najwcześniej osiągną zgodność z tymi limitami;

16. podkreśla znaczenie dopuszczenia możliwości przekroczenia limitów emisji przez samochody osobowe dla uniknięcia zbyt dużych zakłóceń na rynku motoryzacyjnym, dąży jednak do zapewnienia silnych bodźców zachęcających do zmniejszenia emisji; proponuje zatem aby ustalanie celów do realizacji przed 2012 i 2020 r. w zakresie zmniejszenia średniego poziomu emisji, a także przejściowych celów rocznych, miało miejsce dla wszystkich pojazdów sprzedawanych przez producentów i importerów przy odniesieniu do krzywej wartości granicznych, w ramach której za punkt odniesienia powinien zostać obrany profil nowej floty samochodów pasażerskich od dnia 1 stycznia 2009 r.;

17. zaleca, by krzywa wartości granicznych została określona za pomocą formuły matematycznej wyrażonej jako funkcja łącząca emisje CO<sub>2</sub> każdego pojazdu z jego śladem (szerokość rozstawu kół pomnożona przez rozstaw osi);

18. wzywa Komisję do zapewnienia odpowiednich wymogów dla wszystkich producentów oraz zachęt do zmniejszania emisji gazów cieplarnianych we wszystkich pojazdach; uważa jednak, że wszelkie systemy w przyszłości nie powinny być, ani bezpośrednio, ani pośrednio, korzystne dla producentów pojazdów powodujących w przeszłości większe zanieczyszczenie i że pojazdy o większej emisji CO<sub>2</sub> mają obowiązek większego wkładu na rzecz zmniejszenia CO<sub>2</sub>; uważa, że system powinien nagradzać najbardziej zaawansowane technologie i paliwa alternatywne stosownie do ich wyników w zakresie emisji gazów cieplarnianych (napęd hybrydowy, wodór, pojazdy elektryczne lub inne paliwa alternatywne);

19. wzywa Komisję do przedstawienia Parlamentowi i Radzie propozycji do rozpatrzenia, po uwzględnieniu opinii zainteresowanych podmiotów, w celu zagwarantowania, że model krzywej uwzględniać będzie różnice w wielkości samochodów oraz koszty technologiczne doprowadzenia do zmniejszenia emisji, a także dostępność nowych samochodów dla różnych kategorii konsumentów, zapewniając zarazem różnorodność i równość społeczną;

20. zauważa, że istnieją różne sposoby prawne osiągnięcia tego celu; uważa, że konieczne jest, tak jak to podkreśliła Komisja w swym komunikacie, „aby wartości [docelowe] zapewniały równe traktowanie wszystkich europejskich producentów z branży motoryzacyjnej”, lecz również skutecznie nagradzały najlepsze wyniki w zakresie wydajności pojazdów;

21. proponuje wprowadzenie w dniu 1 stycznia 2011 r. nowego zamkniętego mechanizmu rynkowego, Carbon Allowance Reductions System (CARS), za pośrednictwem którego producenci i importerzy będą musieli ponosić kary finansowe proporcjonalne do przekroczeń dopuszczalnych limitów emisji przypadających na samochód oraz że kary te będą wyrównywane poprzez bonifikaty przyznawane za nowo zarejestrowane samochody tego samego producenta, których poziom emisji sytuuje się poniżej krzywej wartości granicznych; jest zdania, że kary za nadmierną emisję w gramach na kilometr powinny być wyższe niż zyski;

22. nalega, aby system kwot, którymi mogą handlować producenci, był odrębny od systemu handlu uprawnieniami do emisji w UE oraz od wszelkich innych zewnętrznych systemów bonifikaty lub rekompensaty związanej z emisją dwutlenku węgla;

23. wzywa Komisję do wprowadzenia konkretnych bonifikat za wczesne działania na rzecz wprowadzenia technologii cechujących się bardzo niską emisją CO<sub>2</sub>, takich jak pojazdy z napędem wodorowym, napędem wykorzystującym ogniwa paliwowe i napędem elektrycznym, co umożliwiłoby traktowanie, w ramach procedury monitorowania CO<sub>2</sub>, każdego pojazdu tego rodzaju wprowadzonego w okresie od dnia dzisiejszego do pierwszego roku obowiązywania zasad jako odpowiednika, na przykład, czterdziestu pojazdów konwencjonalnych, przy czym bonifikata zmniejszałaby się w latach kolejnych,

24. uważa, że kary powinny być ustalane w sposób przewidywalny i rygorystyczny wobec branży oraz proponuje, aby Komisja przedstawiła odpowiednie projekty odnośnie poziomów kar i bonifikat wyrażonych w euro na gram dwutlenku węgla;

Środa, 24 października 2007 r.

25. zgadza się, że krzywą wartości granicznych oraz wysokość kar trzeba będzie regularnie zmieniać w celu uwzględnienia rozwoju techniki motoryzacyjnej oraz zapobieżenia zmniejszeniu tempa ograniczania emisji;
26. zaleca, aby środki uzyskane z kar finansowych zostały wykorzystane zarówno na badania naukowe i rozwój na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>, jak i na wsparcie lokalnego transportu publicznego;
27. jest przekonany, że cenę kredytu, po pierwotnym jej ustaleniu przez Komisję, powinien określać rynek, a także, że w celu umożliwienia producentom i importerom większej elastyczności i większej liczby możliwości, kredyty można by przenosić na kolejne lata, sprzedawać lub przekazywać innym firmom lub podmiotom gospodarczym w ramach tego systemu;
28. wzywa do upublicznienia informacji na temat poziomu emisji dotyczących poszczególnych samochodów i producentów, przy czym informacje te powinny być czytelne, przejrzyste i powinny ułatwiać porównywanie samochodów i producentów;
29. zaleca, by producenci i importerzy byli w stanie skorzystać z elastycznych możliwości, takich jak uśrednianie w grupie, kredyty dla samochodów na paliwo pochodzące ze źródeł odnawialnych oraz bankowość, a także określić, czy chcą, by uznany podmiot handlowy był przedsiębiorstwem, czy składał się z różnych filii lub jednostek bezpośrednio odpowiedzialnych za produkcję pojazdów, o których mowa;

#### **Testowanie, kontrola danych i specyfikacje pojazdu**

30. nalega, aby zająć się wszystkimi emisjami gazów cieplarnianych, w tym emisjami związanymi z systemami klimatyzacji; wzywa ponadto Komisję do przedłożenia propozycji aktualizacji cykli testowych celem lepszego odzwierciedlenia prawdziwych warunków jazdy;
31. popiera przegląd procedur testowania w celu lepszego odtwarzania rzeczywistych warunków drogowych, a także wzywa do zmiany europejskiego cyklu jazdy, tak aby uwzględniał on ewolucję technologiczną, jak np. poprzez instalowanie szóstego biegu;
32. zachęca Komisję do wprowadzenia nowych pomiarów i standardów, które umożliwią przypisanie określonej wartości celem powiązania zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z przydatnymi udoskonaleniami, takimi jak sygnalizator zmiany biegów, przyrząd wskazujący warunki spalania, wysoko wydajna klimatyzacja, ulepszone smary samochodowe, system stop-start, opony o niskim wskaźniku oporu toczenia, systemy monitorowania ciśnienia powietrza w oponach, których wykorzystanie może zależeć od indywidualnego zachowania kierowcy; w celu wsparcia ekologicznego stylu jazdy kierowców zaleca również wprowadzenie w pojazdach technicznych środków, takich jak wyświetlacze informacji dotyczącej zużycia paliwa i związanych z tym kosztów zużycia zarówno na aktualnych, jak i najczęściej uczęszczanych odcinkach drogowych, automatyczne systemy kontroli utrzymywania odległości od poprzedzającego pojazdu oraz wspomagające kierowców urządzenia kontrolujące prędkość, w tym ograniczniki prędkości;
33. wzywa Radę do przeprowadzenia przeglądu procedur testowania w celu określenia, czy respektowane są normy produkcji oraz zapewnienia, że nie ma różnicowania w podejściu przyjmowanym przez organy certyfikujące w różnych państwach członkowskich;
34. podkreśla priorytetowe znaczenie podjęcia pilnych kwestii związanych z bezpieczeństwem energetycznym, a także potrzebą zmniejszenia zależności Europy od importowanych paliw, zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> poprzez zwiększenie wydajności pojazdów oraz poprawy bezpieczeństwa na drogach;
35. uważa, że wszelkie środki mające na celu oszczędzanie energii, które obejmują mniejsze zużycie paliwa, będą miały bardzo korzystny wpływ na bezpieczeństwo dostaw energii dzięki zmniejszeniu uzależnienia Wspólnoty zarówno od importu pierwotnych źródeł energii, jak i międzynarodowych cen paliw węglowodorowych;

Środa, 24 października 2007 r.

**Reklama i oznakowanie**

36. nie przypuszczając, że skuteczne będzie proponowane dobrowolne porozumienie w sprawie reklamy nowych samochodów, wzywa Komisję do przedstawienia wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy 1999/94/WE i do wprowadzenia wymogów prawnych w zakresie oznaczania, reklamowania i wprowadzania do obrotu nowych samochodów na jednolitym rynku UE, zwłaszcza w odniesieniu do konsekwentnego wdrażania dyrektywy, tak aby zapewnić obszerną i zrozumiałą informację konsumentką;

37. zaleca, by określone zostały minimalne i jednolite wiążące wymogi w zakresie zamieszczania na pojazdach i w reklamach informacji dotyczących zużycia paliwa (l/100km) i emisji CO<sub>2</sub> (g/km) we wszystkich działaniach marketingowych, wydawnictwach promocyjnych i w punktach sprzedaży w salonach, w sposób widoczny oraz w formie łatwo zrozumiałej dla konsumenta i w miarę możliwości z użyciem różnych kolorów ułatwiających analizę porównawczą; uważa, że format A-G wykorzystywany w porównywaniu efektywności energetycznej niektórych produktów elektrycznych jest właściwym modelem do prezentacji tych informacji;

38. wzywa Komisję do zaproponowania przepisów mających takie same cele, obejmujących obszary, których nie regulują obecne przepisy, takie jak materiały telewizyjne, radiowe i internetowe oraz reklama praktycznie nowych samochodów;

39. sugeruje, że przepisy wymagające umieszczania na opakowaniach papierosów ostrzeżenia dotyczącego zagrożenia dla zdrowia są dobrym przykładem w tym względzie i proponuje, by co najmniej 20% przestrzeni przeznaczonej na promocję nowych samochodów poprzez reklamę, drukowane materiały promocyjne lub informacje umieszczane w punktach sprzedaży w salonach samochodowych poświęcone było dostarczaniu informacji na temat zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub>, zaprezentowanych w odpowiednim formacie;

40. zaleca, aby wyniki testów urządzeń klimatyzacyjnych umieszczone były w informacjach o zużyciu paliwa we wszystkich działaniach marketingowych, wydawnictwach promocyjnych i w punktach sprzedaży w salonach samochodowych;

41. proponuje, aby wprowadzić wiążący kodeks reklamy, który zakazywałby podawania wszelkich mylnych informacji dotyczących skutków ekologicznych oraz zaleca, w celu wsparcia większego popytu konsumentów na pojazdy o niskich emisjach CO<sub>2</sub>, wprowadzenie systemu klasyfikacji charakterystyki ekologicznej „zielona gwiazda” uwzględniającego wszystkie aspekty parametrów środowiskowych, w tym emisje CO<sub>2</sub> (g/km) i emisje innych substancji zanieczyszczających, zużycie paliwa (l/100 km), ciężar, opływowość, wykorzystanie przestrzeni i ekologiczny sprzęt wspomagający jazdę;

**Promowanie popytu**

42. uznaje rolę, jaką mogą odegrać państwa członkowskie, samorządy regionalne i lokalne poprzez stymulowanie popytu na samochody wykorzystywane w komunikacji publicznej, jak i samochody dla społeczeństwa o mniejszym poziomie emisji oraz wzywa do przygotowania krajowych programów działania wskazujących środki, które mają zostać w tym względzie podjęte;

43. popiera zwłaszcza odwoływanie się do środków podatkowych i zachęca państwa członkowskie do wprowadzenia zarówno podatków od zakupu, jak i podatków drogowych od pojazdów przekraczających powyżej wskazany średni poziom emisji;

44. uznaje, że wiek pojazdów i jazda z nadmierną prędkością powodują emisje; wzywa Komisję i państwa członkowskie do wprowadzenia zachęt ekonomicznych na rzecz wycofywania starych samochodów i zapewnienia, że część podatku drogowego kształtuje się w zależności od emisji CO<sub>2</sub> i innych zanieczyszczeń; podkreśla, że wraz ze stopniowym wprowadzaniem technologii o zerowej emisji CO<sub>2</sub> część podatku związana z CO<sub>2</sub> powinna zniknąć w perspektywie długoterminowej;

45. domaga się, w celu uniknięcia rozdrobnienia rynku wewnętrznego, ustalenia ogólnounijnych definicji wartości emisji CO<sub>2</sub>, które mogą być wykorzystane przez państwa członkowskie do ustanowienia związków z poziomem emisji zachęt podatkowych;

46. popiera bazujące na CO<sub>2</sub> opodatkowanie samochodów i paliw alternatywnych, tak by zaoferować rzeczywiste zachęty dla konsumentów i przemysłu;

Środa, 24 października 2007 r.

### ***Lekkie samochody dostawcze (N1) i inne kategorie***

47. popiera zamysł Komisji uregulowania emisji dwutlenku węgla z lekkich samochodów dostawczych i nalega, aby Komisja przedłożyła wnioski równoległe z wnioskami dotyczącymi samochodów osobowych;

48. zauważa, że lekkie samochody dostawcze mają inne cechy i inny rynek niż samochody osobowe; odnotowuje, że nie ma ani danych na temat średniego poziomu emisji spalin pochodzących z tego sektora, ani kosztów doprowadzenia do zmniejszenia emisji, ale jest przekonany, że w jak największym stopniu normy i wymogi mające zastosowanie do samochodów osobowych powinny być także stosowane do lekkich samochodów dostawczych;

49. przypomina, że Parlament Europejski wielokrotnie wzywał Komisję do rozważania wprowadzenia środków zmniejszania emisji dwutlenku węgla wobec wszystkich kategorii pojazdów drogowych i w związku z tym nalega, aby Komisja przedłożyła odpowiednie wnioski legislacyjne dotyczące pojazdów ciężarowych i pojazdów jednośladowych najpóźniej do dnia 1 stycznia 2009 r.;

### ***Środki uzupełniające***

50. wyraża przekonanie, że środki, które mogą przyczynić się do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>, ale których nie można związać z wielkościami bezwzględными, powinny być traktowane jako czysto uzupełniające i nie należy ich włączać do obecnie proponowanych przepisów;

51. uważa, że środki towarzyszące, obejmujące zachęcanie do bardziej ekonomicznej jazdy, biopaliwa, a w szczególności poprawę systemów zarządzania ruchem, mogą przyczynić się do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>;

52. zachęca państwa członkowskie do redukcji transportu towarów pojazdami typu „Tir” na rzecz transportu drogą kolejową i rzeczną, co przyniosłoby efekty w postaci spadku emisji zanieczyszczeń, a także zmniejszyłoby wielkość zapotrzebowania na ropę naftową,

53. wyraża obawę, że zwiększenie użycia biopaliw może doprowadzić do wzrostu cen żywności i paszy, na czym poważnie ucierpią osoby o niskich płacach, a także przyspieszyć destrukcję tropikalnych lasów deszczowych oraz wzywa Komisję do zaproponowania ścisłych zasad certyfikacji importowanych biopaliw, tak aby uniknąć wszelkich szkód społecznych i środowiskowych;

54. wyraża przekonanie, że wpływ biopaliw na zmniejszanie emisji dwutlenku węgla należy rozpatrywać w kontekście przeglądu dyrektywy 98/70/WE;

55. domaga się opracowania certyfikacji biopaliw produkowanych zrównoważonymi metodami; wzywa Komisję do dopuszczenia we wniosku legislacyjnym jedynie biopaliw posiadających certyfikat potwierdzający, że zostały one wyprodukowane zrównoważonymi metodami, w celu osiągnięcia obranych celów w zakresie zmniejszenia emisji; podkreśla fakt, że biopaliwa drugiej generacji, otrzymywane z roślin lub składników roślinnych, niestanowiących w żaden bezpośredni sposób konkurencji dla żywności i umożliwiających większą wydajność, powinny być w większym stopniu stosowane i propagowane;

56. zaleca wytyczenie również po 2012 r. dalszych celów w zakresie efektywności zużycia paliwa, tak aby kontynuować zmniejszanie emisji z pojazdów przy jednoczesnym zapewnieniu większej pewności wszystkim zainteresowanym stronom;

57. wzywa Komisję do rozpatrzenia roli i potencjału alternatywnych paliw gazowych, takich jak gaz płynny i gaz ziemny, które mogą przyczynić się do szybkiego zmniejszania emisji dwutlenku węgla i do dywersyfikacji dostaw energii;

58. wzywa Komisję i państwa członkowskie, by pamiętały o tym, że w szczególności pewne grupy zawodowe (np. mechanicy samochodowi i technicy), które muszą dysponować dogłębną wiedzą o nowych technologiach pojazdów silnikowych, powinny mieć zapewnione kursy szkoleniowe;



Środa, 24 października 2007 r.

59. wzywa Komisję do natychmiastowego rozpoczęcia przygotowań do ogólnoeuropejskiej kampanii na temat jazdy ekologicznej jako elementu strategii zmniejszania emisji dwutlenku węgla z samochodów;

60. wzywa Komisję do przedłożenia Parlamentowi Europejskiemu sprawozdania na temat możliwości monitorowania korzyści wynikających z ekologicznej jazdy oraz, jeśli Komisja stwierdzi, że monitorowanie takie jest niemożliwe, do wyjaśnienia, dlaczego finansuje ona projekt Ecodriven, który ma na celu policzalne zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> poprzez jazdę ekologiczną;

61. popiera zasadę, że odbycie kursu jazdy ekologicznej powinno stać się obowiązkowym wymogiem do posiadania prawa jazdy;

\*  
\*   \*

62. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji, oraz rządów i parlamentom państw członkowskich.

---

**P6\_TA(2007)0470**

## **Polityka podatkowa i celna a strategia lizbońska**

### **Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 24 października 2007 r. w sprawie wkładu polityki podatkowej i celnej do strategii lizbońskiej (2007/2097(INI))**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając komunikat Komisji, skierowany do Rady i Parlamentu Europejskiego „Wkład polityki podatkowej i celnej do strategii lizbońskiej” (COM(2005)0532),
- uwzględniając komunikat Komisji, skierowany do Rady, Parlamentu Europejskiego i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Koordynowanie systemów podatków bezpośrednich w państwach członkowskich w ramach wspólnego rynku” (COM(2006)0823),
- uwzględniając komunikat Komisji, skierowany do Rady, Parlamentu Europejskiego i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Opodatkowanie niezrealizowanych zysków kapitałowych w przypadku zmiany siedziby lub miejsca zamieszkania dla celów podatkowych oraz potrzeba koordynacji polityki podatkowej państw członkowskich” (COM(2006)0825),
- uwzględniając komunikat Komisji, skierowany do Rady, Parlamentu Europejskiego i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „W kierunku bardziej skutecznego stosowania zachęt podatkowych na rzecz badań i rozwoju” (COM(2006)0728),
- uwzględniając komunikat Komisji, skierowany do Rady, Parlamentu Europejskiego i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Realizacja wspólnotowego programu lizbońskiego: Dotychczasowe postępy i kolejne kroki ku ustanowieniu wspólnej jednolitej podstawy opodatkowania osób prawnych (CCCTB)” (COM(2006)0157),
- uwzględniając komunikat Komisji, skierowany do Rady, Parlamentu Europejskiego i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Przepisy podatkowe a straty w sytuacjach transgranicznych” (COM(2006)0824),