

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 253/2014

z dnia 26 lutego 2014 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 510/2011 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych lekkich samochodów dostawczych przewidzianego na 2020 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011⁽³⁾ Komisja jest zobowiązana do dokonania przeglądu – z zastrzeżeniem potwierdzenia jego wykonalności – warunków osiągnięcia do 2020 r. docelowego poziomu emisji wynoszącego 147 g CO₂/km, w tym wzoru zawartego w załączniku I do tego rozporządzenia oraz odstępstw przewidzianych w jego art. 11. Pożądane jest, by niniejsze rozporządzenie było możliwie najbardziej neutralne z punktu widzenia konkurencyjności oraz społecznie sprawiedliwe i zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.

(2) Zważywszy na powiązanie między emisjami CO₂ a zużyciem paliwa, określenie warunków zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich samochodów dostawczych może również przyczynić się – w sposób racjonalny pod względem kosztów – do zmniejszenia zużycia paliwa i związanych z tym kosztów ponoszonych przez właścicieli takich pojazdów.

(3) Należy wyjaśnić, że do celów weryfikacji zgodności z docelowym poziomem 147 g CO₂/km emisje CO₂ powinny być w dalszym ciągu mierzone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007⁽⁴⁾ i zgodnie z przepisami wykonawczymi do niego oraz przy zastosowaniu innowacyjnych technologii.

(4) Zgodnie z analizą techniczną przeprowadzoną dla celów oceny skutków technologii potrzebne do osiągnięcia docelowego poziomu emisji wynoszącego 147 g CO₂/km są dostępne, a wymagane zmniejszenie emisji można osiągnąć niższym kosztem, niż to oszacowano w poprzedniej analizie technicznej przeprowadzonej przed przyjęciem rozporządzenia (UE) nr 510/2011. Ponadto zmniejszył się również dystans między obecnymi średnimi indywidualnymi emisjami CO₂ z nowych lekkich samochodów dostawczych a docelowym poziomem 147 g CO₂/km. Co za tym idzie, potwierdzona została wykonalność osiągnięcia tego poziomu docelowego do 2020 r.

(5) Mając na uwadze fakt, że konieczność zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu oraz duże obciążenia administracyjne wynikające z procedury przyznawania odstępstwa miałyby nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, a korzyści w zakresie zmniejszonych emisji CO₂ z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów byłyby znikome, z zakresu docelowych indywidualnych poziomów emisji i opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinni zostać wyłączeni producenci, którzy są odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych lekkich samochodów dostawczych rejestrowanych rocznie w Unii.

(6) Procedura przyznawania odstępstw drobnym producentom powinna zostać uproszczona w celu dopuszczenia większej elastyczności w odniesieniu do terminów składania wniosków o odstępstwo przez tych producentów oraz wydawania decyzji w ich sprawie przez Komisję.

(7) Aby umożliwić przemysłowi motoryzacyjnemu realizowanie długoterminowych inwestycji i innowacji, pożądane jest zapewnienie wskazówek co do tego, jakie zmiany powinny być wprowadzone do rozporządzenia (UE) nr 510/2011 w odniesieniu do okresu po 2020 r. Wskazówki te powinny być oparte na ocenie niezbędnej wielkości redukcji, zgodnie z unijnymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu i skutkami dla rozwoju

⁽¹⁾ Dz.U. C 44 z 15.2.2013, s. 109.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14 stycznia 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 11 lutego 2014 r.

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

- racjonalnych pod względem kosztów technologii zmniejszania emisji CO₂ stosowanych w lekkich samochodach dostawczych. Do 2015 r. Komisja powinna przeprowadzić przegląd tych aspektów i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące dokonanych ustaleń. W sprawozdaniu tym powinny być zawarte, w odpowiednich przypadkach, wnioski dotyczące zmiany rozporządzenia (UE) nr 510/2011 w zakresie ustalenia wartości docelowych emisji CO₂ dla nowych lekkich samochodów dostawczych po roku 2020, w tym ewentualnego ustalenia realistycznego i osiągalnego celu na rok 2025 w oparciu o kompleksową ocenę skutków regulacji, która uwzględni utrzymanie konkurencyjności przemysłu i zależnych od niego innych gałęzi przemysłu, realizując jednocześnie wyraźną redukcję emisji zgodną z długoterminowymi celami Unii w dziedzinie zmiany klimatu. Przygotowując takie wnioski, Komisja powinna zapewnić, by były one możliwie najbardziej neutralne z punktu widzenia konkurencyjności, społecznie sprawiedliwe i zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.
- (8) Emisje gazów cieplarnianych związane z zaopatrzeniem w energię oraz produkcją i unieszkodliwianiem pojazdów są istotnymi elementami obecnego ogólnego śladu węglowego z transportu drogowego, a ich znaczenie może bardzo wzrosnąć w przyszłości. Należy zatem podjąć działania programowe w celu wskazania producentom optymalnych rozwiązań, uwzględniając w szczególności emisje gazów cieplarnianych powiązane z produkcją energii dostarczanej do pojazdów – takich jak energia elektryczna i paliwa alternatywne – i zapewniając, by emisje powstające podczas produkcji nie niwelowaly korzyści związanych z lepszym wykorzystaniem energii przy eksploatacji pojazdów, które jest celem rozporządzenia (UE) nr 510/2011.
- (9) Zgodnie z art. 13 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 Komisja jest zobowiązana do opublikowania sprawozdania na temat dostępności danych dotyczących powierzchni postojowej i ładowności oraz ich wykorzystaniu jako parametrów użyteczności dla określenia indywidualnych docelowych poziomów emisji CO₂ wyrażonych wzorami zawartymi w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 510/2011. Pomimo że dane te są dostępne i w ocenie skutków dokonano oceny ich ewentualnego wykorzystania, uznano, że najbardziej racjonalne kosztowo będzie rozwiązanie, w którym parametrem użyteczności stosowanym w przypadku docelowych wartości emisji na 2020 r. dla lekkich samochodów dostawczych pozostanie masa w stanie gotowości do jazdy.
- (10) Należy utrzymać podejście w zakresie określania docelowej wartości emisji opartą na liniowej zależności między użytecznością lekkiego samochodu dostawczego i jego docelowymi poziomami emisji CO₂ wyrażonymi wzorem zawartym w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 510/2011, ponieważ takie rozwiązanie pozwala zachować różnorodność rynku lekkich samochodów dostawczych oraz zdolność producentów do sprostania różnym potrzebom konsumentów, a tym samym uniknąć nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji. Należy jednak zaktualizować to podejście, tak by odzwierciedlało ono najnowsze dostępne dane dotyczące rejestracji nowych lekkich samochodów dostawczych.
- (11) W ocenie skutków Komisja zbadała dostępność danych dotyczących powierzchni postojowej i ich wykorzystanie jako parametru użyteczności we wzorze zawartym w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 510/2011. Na podstawie tej oceny Komisja stwierdziła, że parametrem użyteczności stosowanym we wzorze na 2020 r. powinna być masa.
- (12) Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 ⁽¹⁾ Komisja została zobowiązana do przeprowadzenia oceny skutków w celu dokonania przeglądu procedur badań, tak by odzwierciedlały one rzeczywiste emisje CO₂ z samochodów. Rozporządzenie (UE) nr 510/2011 rozszerza ten przegląd procedur badań w celu uwzględnienia w nim lekkich samochodów dostawczych. Należy zmienić stosowany obecnie nowy europejski cykl jezdny w celu zapewnienia, by odzwierciedlał on rzeczywiste warunki jazdy, oraz uniknięcia zbyt niskiego szacowania rzeczywistego poziomu emisji CO₂ i zużycia paliwa. Jak najszybciej należy uzgodnić nową, bardziej realistyczną i miarodajną procedurę kontrolną. Działania w tym kierunku polegają na opracowaniu światowej zharmonizowanej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych (WLTP) w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, ale nie zostały one jeszcze zakończone. Aby zapewnić, by indywidualne poziomy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych oraz nowych lekkich samochodów dostawczych były bliższe ich wartości rzeczywistej w zwykłych warunkach użytkowania, WLTP należy stosować na jak najwcześniejszym etapie. W związku z tym w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 510/2011 określone zostały wartości dopuszczalne emisji na 2020 r. mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i załącznikiem XII do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽²⁾. Po zmianie procedur kontrolnych wartości graniczne określone w załączniku I do rozporządzenia (UE) 510/2011 powinny zostać dostosowane w celu zapewnienia porównywalnych ograniczeń dla producentów i klas pojazdów. W tym celu Komisja powinna przeprowadzić solidną analizę korelacji między nowym europejskim cyklem jezdny a nowym cyklem testów WLTP, tak aby odzwierciedlała ona rzeczywiste warunki jazdy.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

- (13) W celu zapewnienia, by rzeczywisty światowy poziom emisji był odpowiednio odzwierciedlony, a mierzone wartości CO₂ były ściśle porównywalne, Komisja powinna zapewnić, by w procedurze kontrolnej elementy, które mają duży wpływ na mierzony poziom emisji CO₂, były ściśle określone, aby uniemożliwić producentom wykorzystywanie elastyczności istniejącej w cyklu testowym. Należy zająć się różnicami między wartościami emisji CO₂ podanymi w homologacji typu a emisjami z pojazdów przeznaczonych do sprzedaży, w tym przez uwzględnienie procedury kontrolnej w zakresie zgodności eksploatacyjnej, która powinna zapewnić niezależną kontrolę reprezentatywnej próbki pojazdów przeznaczonych do sprzedaży; należy też zająć się sposobami postępowania w przypadkach wykazanych istotnych rozbieżności między badanymi poziomami emisji CO₂ a pierwotnymi wartościami emisji CO₂ podanymi w homologacji typu.
- (14) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie określenie warunków osiągnięcia założonego na rok 2020 zmniejszenia emisji CO₂ z nowych lekkich samochodów dostawczych, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania 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.
- (15) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 510/2011,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Poczynwszy od roku 2020, niniejsze rozporządzenie ustanawia docelowy średni poziom emisji CO₂ dla nowych lekkich samochodów dostawczych rejestrowanych w Unii na poziomie 147 g CO₂/km, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i przepisami wykonawczymi do niego oraz przy zastosowaniu innowacyjnych technologii.”;
- 2) w art. 2 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Art. 4, art. 8 ust. 4 lit. b) i c), art. 9 oraz art. 10 ust. 1 lit. a) i c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązaniymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym.”;
- 3) w art. 11 ust. 3 skreśla się ostatnie zdanie;
- 4) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na wniosek dostawcy lub producenta uwzględnia się ograniczenie emisji CO₂ uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych lub zestawowi technologii innowacyjnych (»innowacyjne pakiety technologiczne«).

Całkowity udział tych technologii w zmniejszeniu docelowego indywidualnego poziomu emisji producenta nie może być wyższy niż 7 g CO₂/km.”;
 - b) w ust. 2 część wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych lub innowacyjnych pakietów technologicznych, o których mowa w ust. 1, do dnia 31 grudnia 2012 r. Te akty wykonawcze przyjmują się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia. Takie szczegółowe przepisy muszą być zgodne z art. 12 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz opierać się na następujących kryteriach dotyczących technologii innowacyjnych:”;
- 5) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do dnia 31 grudnia 2015 r. Komisja dokona przeglądu docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz warunków określonych w niniejszym rozporządzeniu, jak również innych aspektów niniejszego rozporządzenia, w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO₂ dla nowych lekkich samochodów dostawczych na okres po roku 2020. W tym względzie ocena niezbędnej wielkości redukcji musi być spójna z innymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu i skutkami dla rozwoju oszczędnych technologii ograniczania emisji CO₂ stosowanych w lekkich samochodach dostawczych. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu. Sprawozdanie to zawiera wszelkie stosowne wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia, w tym ewentualne określenie realistycznego i osiągalnego celu, na podstawie kompleksowej oceny skutków uwzględniającej utrzymanie konkurencyjności przemysłu w zakresie lekkich samochodów dostawczych i zależnych od niego gałęzi przemysłu. Przygotowując takie wnioski, Komisja powinna zapewnić, by były one możliwie najbardziej neutralne z punktu widzenia konkurencyjności, społecznie sprawiedliwe i zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.”;
 - b) w ust. 6 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) uchyla się akapit drugi;
 - (ii) akapit czwarty zastępuje się następującymi dwoma akapitami:

„Komisja określa – w drodze aktu wykonawczego – parametry korelacyjne niezbędne do odzwierciedlenia wszelkich zmian w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 (*). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w art. 16 i 17 w celu dostosowania wzorów zawartych w załączniku I, z zastosowaniem metody przyjętej zgodnie z akapitem pierwszym, zapewniając jednocześnie, by w ramach starych i nowych procedur kontrolnych producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymogi w zakresie redukcji o porównywalnym stopniu surowości.

(*) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).”;

6) w art. 14 dodaje się ustęp w brzmieniu:

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 26 lutego 2014 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
M. SCHULZ
Przewodniczący

W imieniu Rady
D. KOURKOULAS
Przewodniczący

„2a. W przypadku niewydania opinii przez komitet, o którym mowa w ust. 1, Komisja nie może przyjąć projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”;

7) w załączniku I w pkt 1 dodaje się literę w brzmieniu:

„c) od roku 2020:

orientacyjny indywidualny poziom emisji
 $CO_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 5

a = 0,096.”.

Artykuł 2

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