KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 7.2.2007
KOM(2007) 19 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO_2 pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych

{SEC(2007)60}
{SEC(2007)61}

1. WPROWADZENIE

Unia Europejska pełni wiodącą rolę w międzynarodowych wysiłkach na rzecz walki ze zmianami klimatycznymi i musi osiągnąć poziom zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, do którego zobowiązała się na podstawie Protokołu z Kioto. W styczniu 2007[1] Komisja zaproponowała, aby „*UE dążyła w ramach międzynarodowych negocjacji do realizacji celu 30 %-owej redukcji emisji gazów cieplarnianych (GHG) w krajach rozwiniętych do 2020 r. (w porównaniu z poziomem z 1990 r.)*" oraz stwierdziła, że „*powinna ona już teraz podjąć indywidualne zobowiązanie do osiągnięcia co najmniej 20 %-owej redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2020 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r.*" W celu uniknięcia zakłóceń oraz ze względu na sprawiedliwość gospodarczą i społeczną, w wysiłkach na rzecz zmniejszenia emisji muszą uczestniczyć wszystkie sektory gospodarki.

Samochody osobowe stanowią ważny aspekt życia codziennego dla znacznej liczby Europejczyków, a przemysł samochodowy stanowi ważne źródło zatrudnienia i rozwoju wielu regionów Unii Europejskiej. Jednakże korzystanie z samochodów przyczynia się w znacznym stopniu do zmian klimatycznych, odpowiadając za około 12 % całkowitej emisji dwutlenku węgla (CO_2) w UE, będącego głównym gazem cieplarnianym pochodzącym z paliwa napędzającego samochody osobowe. Mimo wprowadzenia szeregu udoskonaleń technologii motoryzacyjnej – w szczególności w zakresie zmniejszenia zużycia paliwa, które przekładają się również na zmniejszenie emisji CO_2 – udoskonalenia te nie są wystarczające do zniwelowania skutków wzrastającego natężenia ruchu drogowego oraz zwiększających się rozmiarów pojazdów. Podczas gdy UE jako całość zmniejszyła emisję gazów cieplarnianych o prawie 5 % w okresie 1990-2004, emisja CO_2 z transportu samochodowego wzrosła o 26 %.

Dlatego Rada Europejska na posiedzeniu z czerwca 2006 r. jednomyślnie potwierdziła[2], że „*zgodnie ze strategią w sprawie CO2 emitowanego przez lekkie pojazdy samochodowe nowy park samochodowy powinien emitować CO2 średnio w ilości 140 g CO_2//km (do roku 2008/09) oraz 120 g CO_2//km (do roku 2012)*". Parlament Europejski wezwał do opracowania i przyjęcia „*polityki obejmującej zdecydowane środki zmniejszenia emisji ze środków transportu, obejmujące obowiązkowe limity emisji CO_2 z nowych samochodów rzędu 80-100 g CO_2//km dla nowych pojazdów w średnim okresie, które można osiągnąć poprzez handel emisjami między producentami*"[3].

W planie działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii[4] z października 2006 r. stwierdzono, że „*Komisja, której zadaniem jest zajmowanie się kwestiami energooszczędności i emisji CO2 przez samochody zaproponuje w 2007 r., w razie konieczności, przepisy prawne mające na celu zapewnienie realizacji celu 120 g CO2/km do roku 2012 dzięki kompleksowemu i spójnemu podejściu, zgodnie z ustaleniami na poziomie UE*". W pakiecie ze stycznia 2007 r. dotyczącym energii i klimatu Komisja podkreśliła, że „*w przygotowywanym komunikacie zostaną nakreślone dalsze środki służące ograniczeniu emisji CO2 z pojazdów, tak by dzięki wszechstronnemu i konsekwentnemu podejściu do 2012 r. osiągnąć cel jakim jest*

---

1 COM(2007) 2

2 Nowa Strategia Zrównoważonego Rozwoju UE, Rada Unii Europejskiej, z 8.6.2006 r.

3 Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie „*zwycięstwa w walce ze zmianami klimatycznymi*" (2005/2049(INI)).

4 COM(2006) 245

ograniczenie tego rodzaju emisji do 120 g /km. Zbadane zostaną również możliwości ich dalszej redukcji po 2012 r.".

W razie braku skutecznych działań, wzrost poziomu emisji z pasażerskiego transportu drogowego będzie nadal trwał w najbliższych latach, niwecząc wysiłki UE na rzecz zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych na podstawie Protokołu z Kioto i w ramach innych działań, oraz sprawiając, że inne sektory również wrażliwe na międzynarodową konkurencję będą zmuszone ponieść główny ciężar tych wysiłków. Z drugiej strony, zmniejszenie emisji z samochodów przyczyni się do walki ze zmianami klimatycznymi, ograniczy uzależnienie Unii Europejskiej od importowanego paliwa i spowoduje poprawę jakości powietrza, a co za tym idzie, również zdrowia obywateli Europy. Poprawa efektywności zużycia paliwa w pojazdach oraz zwiększone wykorzystanie alternatywnych paliw, w szczególności biopaliw, będą miały decydujące znaczenie dla osiągnięcia tych celów.

W odniesieniu do paliwa Komisja zaproponowała[5] wprowadzenie obowiązkowych wymogów dotyczących stopniowej dekarbonizacji paliw drogowych poprzez zmianę dyrektywy w sprawie jakości paliwa[6]. Ponadto niedawno przedłożyła sprawozdanie[7] w odniesieniu do wdrożenia dyrektywy dotyczącej biopaliw i wkrótce przyjmie wniosek dotyczący przeglądu tej dyrektywy. W tym komunikacie Komisja proponuje również zwiększone wykorzystanie biopaliw jako jeden z elementów zintegrowanego podejścia mającego na celu zmniejszenie emisji CO_2 przez samochody. W odniesieniu do samochodów Komisja określiła szereg środków mogących przyczynić się do spełnienia celu wspólnotowego, w szczególności bardziej rygorystyczne wymogi wydajności paliwa dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych oraz inne ulepszenia techniczne. Niniejszy komunikat stanowi podstawę wymiany informacji z innymi instytucjami europejskimi i zainteresowanymi stronami na temat realizacji następnego etapu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO_2 oraz poprawy efektywności zużycia paliwa w lekkich pojazdach ciężarowych z myślą osiągnięcia celu UE, czyli 120 g CO_2/km[8] do roku 2012. W wyniku przeprowadzonych w ten sposób dyskusji, Komisja przedstawi Radzie i Parlamentowi Europejskiemu, w miarę możliwości w 2007 r. a najpóźniej do połowy 2008 r., ramy prawne niezbędne do osiągnięcia tego celu.

2. KONTEKST POLITYCZNY ORAZ POSTĘPY

2.1. Potrzeba działań w sektorze transportu drogowego

2.1.1. Transport drogowy musi wnieść wkład do wysiłków na rzecz ograniczenia zmian klimatycznych

Wiosną 2005 r. Parlament Europejski i Rada Europejska potwierdziły cele Unii Europejskiej, zgodnie z którymi temperatura na powierzchni kuli ziemskiej nie powinna wzrosnąć o więcej niż 2°C powyżej poziomu sprzed rewolucji przemysłowej, co ma na celu zapobieżenie

---

5 COM(2007) 18

6 Dyrektywa 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. z późniejszymi zmianami odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG (Dz. L 350 z 28.12.1998).

7 COM(2006) 845

8 Odpowiednik 4,5 l/100km dla samochodów na olej napędowy i 5 l/100km dla samochodów benzynowych.

niebezpiecznym i nieodwracalnym antropogenicznym zmianom klimatycznym. Rada Europejska potwierdziła ponadto, że w celu zwiększenia bezpieczeństwa zaopatrzenia w energię oraz zrównoważonego korzystania z energii należy udoskonalić zarządzanie popytem i zwiększyć efektywność energetyczną, w szczególności w sektorze transportu[9]. Niedawno przeprowadzony przegląd Białej księgi transportu[10] podkreśla potrzebę promowania zrównoważonej mobilności, która wzmocni konkurencyjność w obrębie UE, ograniczając jednocześnie oddziaływanie transportu na środowisko naturalne, którego koszty szacuje się na 1,1 % PKB.

Transport drogowy jest drugim pod względem wielkości sektorem emitującym gazy cieplarniane w Unii Europejskiej. Pozostaje jednym z niewielu sektorów, których emisja ciągle wzrasta, zagrażając tym samym postępowi osiąganemu przez inne sektory. Sytuacja ta utrudnia Unii Europejskiej wypełnianie zobowiązań przyjętych na podstawie Protokołu z Kioto oraz ma negatywny wpływ na konkurencyjność niektórych sektorów (np. energochłonnych gałęzi przemysłu), które również są wrażliwe na międzynarodową konkurencję niż takie aspekty działalności krajowej jak transport drogowy.

Działania polegające wyłącznie na śledzeniu całkowitych emisji w poszczególnych sektorach są niewystarczające. Należy również poddać ocenie potrzebę zmiany proporcji wysiłków podejmowanych przez poszczególne sektory oraz ich zdolność do zmniejszenia emisji CO_2. Podczas gdy na pierwszy rzut oka działania w sektorze transportu drogowego mogą wydać się droższe niż działania w innych sektorach, liczne badania potwierdzają, że środki w zakresie efektywności zużycia paliwa w sektorze transportu mogą być bardziej efektywne kosztowo niż niektóre środki stosowane w innych sektorach, pod warunkiem że towarzyszą im środki skłaniające konsumentów do zmiany zachowania[11]. Ponadto należy uwzględnić szeroko rozumiane pojęcie „globalnej" opłacalności kosztowej, które obejmuje bezpieczeństwo zaopatrzenia w energię, wrażliwość na międzynarodową konkurencję, przystępność cenową dla konsumentów oraz pozytywne efekty, takie jak pozycja lidera technologii uzyskana dzięki przyjęciu ambitnych celów. Ponieważ emisja CO_2 i zużycie paliwa są ściśle ze sobą związane, oraz z uwagi na fakt, że transport drogowy odpowiada za 26,5 % całkowitego zużycia energii w UE, redukcja emisji CO_2 pochodzących z samochodów będzie miała istotny pozytywny wpływ na bezpieczeństwo energetyczne UE.

Transport drogowy nie został objęty systemem handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych ustanowionym dyrektywą 2003/87/WE: podstawą tego systemu jest zasada bezpośredniej emisji[12], która w przypadku transportu drogowego musiałaby być stosowana na poziomie właścicieli samochodów i wiązałaby się ze znacznymi kosztami administracyjnymi. Z drugiej strony można rozważyć rozwiązanie pośrednie, wprowadzone na poziomie producentów samochodów. Jednak objęcie transportu drogowego w tej chwili nie zezwoliłoby na osiągnięcie celów strategii (120 g CO_2/km do 2012 r.) w odpowiednim czasie, ponieważ według ostatniego komunikatu Komisji dotyczącego przeglądu ETS[13] wszelkie zmiany unijnego systemu handlu przydziałami emisji poza włączeniem sektora lotnictwa weszłyby w

---

9 Konkluzje Prezydencji z Rady Europejskiej, z 23/24 marca 2006 r.

10 COM(2006) 314, wersja ostateczna.

11 „*Efektywność kosztowa ograniczania emisji CO_2 w sektorze transportu – sytuacja i porównanie ze środkami stosowanymi w innych sektorach*", CE Delft na Europejską Konferencję Ministrów Transportu, OECD, kwiecień 2006.

12 Zgodnie z tą zasadą przydziały emisji przyznawane są podmiotom rzeczywiście emitującym CO_2.

13 Patrz COM(2006) 676, ust. 3.1

życie od 2013 r. Taki harmonogram pozwoli podmiotom już działającym na rynku na zachowanie stabilnych ram regulacyjnych oraz zapewni wystarczający czas na wprowadzenie do systemu zmian legislacyjnych. Komisja zbada możliwość objęcia sektora transportu drogowego podczas dokonywania przydziałów w trzecim okresie handlowym.

W świetle powyższego należy podjąć działania zapewniające, że transport drogowy nie będzie niweczyć starań czynionych na rzecz walki ze zmianami klimatycznymi, lecz będzie wnosił pozytywny wkład w tę walkę.

2.1.2. Konieczne są udoskonalenia lekkich pojazdów ciężarowych

Na emisję CO_2 z pasażerskiego transportu drogowego wpływa szereg czynników, takich jak popyt na samochody i ich podaż, indywidualne potrzeby mobilności, koszty posiadania samochodu, dostępność alternatywnych usług transportu publicznego itd. Powołano grupę wysokiego szczebla ds. konkurencyjności przemysłu samochodowego (CARS21)[14] w celu usprawnienia dialogu między zainteresowanymi stronami w zakresie potrzeb i wyzwań przemysłu samochodowego w przyszłości. W swoim sprawozdaniu końcowym z grudnia 2005 r. grupa poparła zintegrowane podejście oraz podkreśliła potrzebę prowadzenia„*prac mających na celu spowodowanie dalszej redukcji emisji CO_2 z pojazdów drogowych”*.

Poza UE, podejmowane są światowe wysiłki na rzecz zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych z pojazdów silnikowych. Stany Zjednoczone, Kanada, Japonia, Korea, Chiny i Australia już stosują legislacyjne lub dobrowolne środki, z których wybrane są przedmiotem trwającego przeglądu mającego na celu ułatwieniu dalszych postępów w zakresie efektywności paliwowej i emisji CO_2.

2.2. Dotychczasowe postępy

Do tej pory strategia wspólnotowa opierała się na trzech filarach zaproponowanych przez Komisję w 1995 r.[15], popartych następnie przez Radę i Parlament Europejski[16]. Struktura ta pozwoliła na szeroką integrację środków zarówno w zakresie podaży (dobrowolne zobowiązania), jak popytu (etykiety i podatki), i została przyjęta w następstwie szerokiej analizy możliwych opcji redukcji emisji CO_2 z samochodów.

2.2.1. Pierwszy filar: dobrowolne zobowiązania przemysłu samochodowego

Dobrowolne zobowiązania podjęte przez europejskie, japońskie i koreańskie stowarzyszenia producentów samochodów przewidują osiągnięcie docelowej wartości 140 g CO_2/km do roku 2008 lub 2009. Ze względu na rosnące obawy dotyczące postępu dokonanego przez branżę w ramach dobrowolnych zobowiązań, Komisja wielokrotnie podkreśliła swoją gotowość rozpatrzenia wszystkich środków, włączając instrumenty legislacyjne, mających na celu zapewnienie osiągnięcia wymaganych poziomów redukcji CO_2.

---

14 *„Konkurencyjny system regulacji rynku samochodowego dla 21. wieku”*, CARS21 sprawozdanie końcowe, 2006 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf

15 COM (95)689 , wnioski Rady z 25.6.1996, rezolucja Parlamentu Europejskiego z 22.9.1997.

16 Sprawozdania roczne na temat skuteczności strategii są zamieszczone na następującej stronie internetowej: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

2.2.2. *Drugi filar: informacje dla konsumentów*

Dyrektywa w sprawie informacji dla konsumentów[17] wymaga umieszczenia etykiet zawierających informacje na temat zużycia paliwa oraz emisji CO_2 na wszystkich samochodach, publikowania krajowych wytycznych w zakresie zużycia paliwa w nowych samochodach, umieszczania plakatów w punktach sprzedaży oraz zamieszczenia informacji na temat oszczędności paliwa w drukowanej literaturze promocyjnej. Dyrektywa jest uznawana za przydatne narzędzie podnoszenia świadomości konsumentów, lecz jak dotąd nie stwierdzono jej wyraźnych efektów[18] wobec znacznych różnic w jakości etykiet między państwami członkowskimi.

2.2.3. *Trzeci filar: osiągnięcie efektywności zużycia paliwa w samochodach poprzez środki fiskalne*

Opodatkowanie, czyli trzeci filar strategii, może w sposób istotny przyczynić się do obniżenia kosztów osiągnięcia założonych celów w zakresie efektywności zużycia paliwa, lecz jak dotąd poziom wdrożenia środków w tym zakresie jest niezadowalający. Na szczeblu wspólnotowym, wniosek Komisji z lipca 2005 r. dotyczący dyrektywy Rady[19], której przedmiotem jest między innymi uwzględnienie CO_2 w podatkach samochodowych, nie został jeszcze przyjęty przez Radę. Na szczeblu krajowym, kilka państw członkowskich przyjęło środki fiskalne mające na celu wspieranie zakupu samochodów emitujących mniejsze ilości CO_2, lecz jak dotąd nie stwierdzono znaczącego wpływu tych środków na średnią emisje CO_2 z nowych samochodów.

2.2.4. *Doświadczenia zdobyte w wyniku realizacji obecnej strategii*

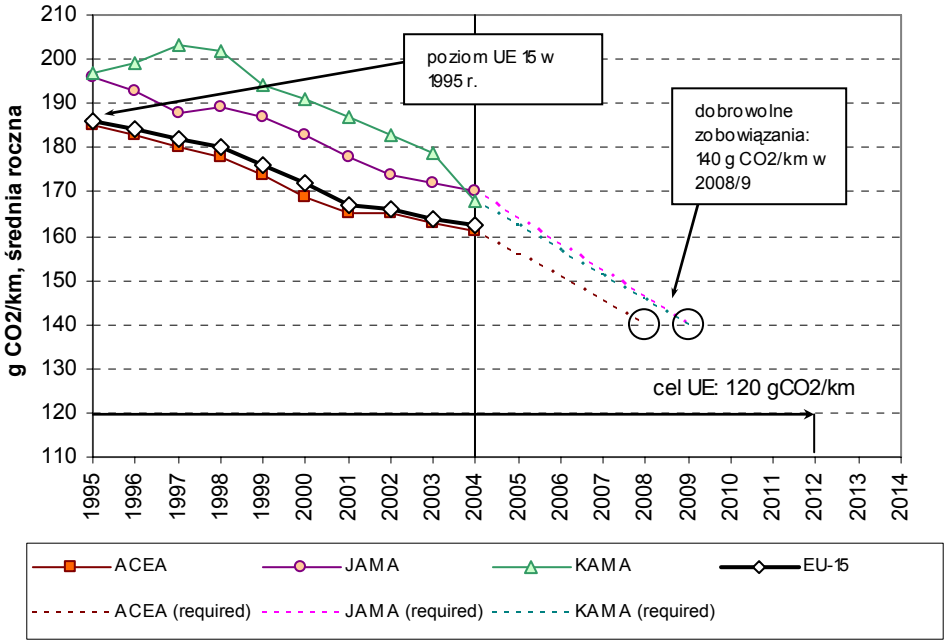
Rysunek 1 - średnia emisja CO_2 z nowych samochodów w UE 15 między 1995 a 2004 r.

---

17 Dyrektywa 1999/94/WE odnosząca się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO_2 w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi, Dz.U. L 12, z 18.1.2000.

18 „*Sprawozdanie ze skuteczności realizacji przepisów dyrektywy 1999/94/WE dotyczącej umieszczania informacji dotyczącej efektywności zużycia paliwa na samochodach, oraz opcji poprawy*”, ADAC dla Komisji Europejskiej, marzec 2005 r.

19 COM(2005)261.



Doświadczenia zdobyte w toku realizacji obecnej strategii pozwalają stwierdzić, co następuje[20]:

- Średnia emisja z nowego sprzedawanego samochodu osiągnęła 163 g CO_2/km w 2004 r., tj. 12,4 % poniżej poziomu wyjściowego z roku 1995, czyli 186 g CO_2/km[21]. W tym samym okresie **rozmiary oraz moc nowych samochodów sprzedawanych w UE znacznie wzrosły**, podczas gdy ich ceny wzrosły poniżej wskaźnika inflacji.

- Badania wpływu **ograniczonych środków przyjętych do tej pory przez państwa członkowskie w zakresie popytu wskazują, że udoskonalenia technologii przyniosły znaczne zmniejszenie emisji**.

- Postępy osiągnięte do tej pory przybliżają perspektywę osiągnięcia docelowej wielkości emisji 140 g CO_2/km na lata 2008/2009, lecz **w razie braku dodatkowych środków, cel UE na rok 1012, tj. 120 g CO_2/km, nie zostanie osiągnięty**. Jako że dobrowolne zobowiązania nie przyniosły pożądanych efektów, Komisja uznała za niezbędne przyjęcie procedury legislacyjnej i podkreśla konieczność podjęcia przez władze publiczne pilnych działań mających na celu stopniowe zmniejszanie emisji, również z myślą o realizacji celów na lata 2008/2009, na przykład poprzez inicjatywy fiskalne i ekologiczne zamówienia publiczne.

3. DALSZE KROKI:

W świetle mnogości czynników mających wpływ na emisje z transportu drogowego, konieczny jest pakiet środków.

---

20 Wstępne dane za rok 2005 wskazują na ograniczone postępy.

21 UE 15.

3.1. Osiągnięcie celu UE, tj. 120 g CO_2/km

Chociaż niniejszy komunikat dotyczy głównie obniżenia emisji CO_2 poprzez zintegrowane podejście (poprawa efektywności zużycia paliwa w lekkich pojazdach silnikowych (samochody osobowe oraz lekkie samochody dostawcze), inne ulepszenia techniczne i wykorzystanie biopaliw), nie wyklucza dodatkowych środków, które Komisja może zaproponować w celu ograniczenia wpływu transportu drogowego na zmiany klimatyczne. Niedawno poddana przeglądowi polityka UE w zakresie transportu, obejmuje inicjatywy w zakresie promowania przejścia, tam gdzie to stosowne, na bardziej odpowiednie środki transportu, szczególnie na obszarach miejskich, a także ustanowienie metodologii UE pobierania opłat z tytułu korzystania z infrastruktury, aby pokryć koszty zewnętrzne do roku 2008, jako uzupełnienie niedawno zakończonego przeglądu dyrektywy o eurowinietach[22]. Zgodnie z założeniami niedawno ustanowionej strategii tematycznej dotyczącej środowiska miejskiego[23], Komisja opracuje wytyczne w sprawie zrównoważonych planów transportowych. Jeżeli chodzi o podatki paliwowe, przepisy UE już w chwili obecnej przewidują minimalne poziomy podatku akcyzowego od paliw.

Komisja zbadała szereg środków zmierzających do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych z lekkich pojazdów silnikowych. Po przeprowadzeniu szerokich konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz w oparciu o ocenę wpływu opracowano poniższą strategię, zarówno w odniesieniu do popytu, jak i podaży, której celem jest osiągnięcie do roku 2012 wspólnotowego celu ustalonemu na poziomie 120 g CO_2/km.

.Zgodnie z planem działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii podejście Komisji dostarczy pełnych korzyści dla ochrony środowiska naturalnego jednocześnie stwarzając szanse dla gospodarki poprzez wspieranie innowacyjności w samochodach najbardziej przyjaznych dla środowiska oraz promowanie konkurencyjnego przemysłu samochodowego oferującego stałe miejsca pracy we Wspólnocie. Tym samym stwarza się warunki dla ciągłych udoskonaleń, wykraczających poza wspólnotowy cel, w celu zapewnienia realizacji długoterminowych potrzeb UE dotyczących dalszego zmniejszenia emisji CO_2 w sektorze transportu.

Komisja podkreśla, że poprawę efektywności zużycia paliwa można osiągnąć na wiele sposobów: jeżeli utrzyma się obecna tendencja ku większym i mocniejszym samochodom, dostępne są istniejące technologie pozwalające na stawienie czoła wyzwaniom w zakresie efektywności zużycia paliwa w przyszłości, przy czym producenci, a tym samym konsumenci, będą zmuszeni ponieść dodatkowe koszty produkcji. Istnieje alternatywna możliwość przyjęcia konkretnych środków (fiskalnych) w celu zachęcenia do kupna bardziej oszczędnych samochodów pod względem zużycia paliwa: spowodowałoby to wzmocnienie zrównoważonego rynku samochodów, na którym producenci mogliby konkurować ze sobą w zakresie parametrów środowiskowych i spowodować znaczne zmniejszenie kosztów osiągania celów, nie zaprzepaszczając osiągnięć w zakresie komfortu i bezpieczeństwa jazdy, z których konsumenci korzystali w ciągu ostatnich dziesięciu lat. Na państwach członkowskich spoczywa ogromna odpowiedzialność aby dzięki ich działaniom, szczególnie w zakresie polityki podatkowej, ta alternatywna i bardziej zrównoważona ścieżka jak

---

[22] Dyrektywa 1999/62/WE zmieniona dyrektywą 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, Dz.U. L. 187 z 20. 7. 1999 r.

[23] COM(2005) 446.

najszybciej stała się rzeczywistością: im prędzej zostaną podjęte działania, typ prędzej zostaną zrealizowane wyznaczone cele obniżenia CO_2. Ponadto systemy podatkowe mogą zostać opracowane w sposób niewywierający wpływu na dochody, który nie spowoduje dodatkowego obciążenia konsumentów, lecz będzie wynagradzał nabywców samochodów o niskiej emisji i obciążał nabywców pojazdów mniej efektywnych pod tym względem.

3.2. Środki ukierunkowane na podaż

Komisja będzie stosować zintegrowane podejście, mając na uwadze osiągnięcie do **2012 r. wspólnotowego celu polegającego na obniżeniu emisji CO_2 do 120 g/km.** Cel ten można osiągnąć łącząc działania UE i państw członkowskich. Komisja zaproponuje, w miarę możliwości w 2007 r. a najpóźniej do połowy 2008 r., ramy prawne mające na celu osiągnięcie wspólnotowego celu polegającego na obniżeniu emisji CO_2 do 120 g/km, skupiające się na obowiązkowym zmniejszeniu emisji CO_2 do **130 g/km dla nowych samochodów poprzez ulepszenia technologii wykorzystywanej w silnikach pojazdów** oraz na dalszym obniżeniu emisji CO_2 o 10 g/km lub równoważnika, jeśli jest to konieczne pod względem technicznym, poprzez dalsze **ulepszenia techniczne oraz zwiększone wykorzystanie biopaliw**, w szczególności:

a) ustalenie minimalnych wymagań w zakresie efektywności systemów klimatyzacji;

b) obowiązkową instalację precyzyjnych systemów monitorowania ciśnienia powietrza w oponach;

c) wyznaczenie maksymalnych wartości oporu toczenia opon w UE dla opon stosowanych w samochodach osobowych oraz lekkich samochodach dostawczych;

d) użycie sygnalizatorów zmiany biegów, z uwzględnieniem stopnia, w jakim urządzenia te są wykorzystywane przez konsumentów w rzeczywistych warunkach jazdy;

e) postęp w zakresie efektywności zużycia paliwa w lekkich samochodach dostawczych (furgonetkach) mając na względzie osiągnięcie 175 g CO_2/km do roku 2012 i 160 g CO_2/km do roku 2015;

f) zwiększone wykorzystanie biopaliw maksymalizujące skuteczność ochrony środowiska.

Powyższe środki będą wymierne, możliwe do monitorowania, rzetelne i uniemożliwią podwójne liczenie ograniczeń emisji CO_2.

Komisja zgadza się, że ramy prawne wdrażające średnią docelową wartość dla **nowych samochodów** powinny być sformułowane w taki sposób, aby wartości te nie wpływały na konkurencyjność, ani na przestrzeganie zasady sprawiedliwości społecznej, były zrównoważone, zapewniały równe traktowanie wszystkich europejskich producentów z branży motoryzacyjnej i nie powodowały nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji między nimi.

Ramy prawne będą **zgodne z ogólnymi celami UE wynikającymi z protokołu z Kioto** i zostaną zredagowane w oparciu o **szczegółową ocenę wpływu**. Punktem odniesienia dla tej oceny będą koszty i korzyści wynikające z różnych opcji porównywane z obecną sytuacją w

zakresie emisji CO_2; pod uwagę wzięte zostaną także najnowsze wynalazki techniczne umożliwiające poprawę technologii budowy samochodów z punktu widzenia ochrony środowiska.

3.3. Środki ukierunkowane na popyt/zachowanie konsumentów

Poza Ramami prawnymi, strategia Komisji mająca na celu dalsze zmniejszenie emisji CO_2 powinna zachęcać do podejmowania **dalszych starań** w dziedzinie innych środków transportu drogowego (pojazdy ciężarowe itd.) zarówno przez **państwa członkowskie** (opodatkowanie dotyczące CO_2 oraz inne zachęty podatkowe, zamówienia publiczne, zarządzanie ruchem, infrastruktura itd.) jak i przez **konsumentów** (zakup oparty na świadomym wyborze, odpowiedzialne zachowania kierowców).

3.3.1. Opodatkowanie[24]

Podatki samochodowe stanowią ważny instrument wywierania wpływu na decyzje konsumentów dotyczące zakupu. Istnieje możliwość zróżnicowania podatków w celu wspierania wprowadzania do obrotu samochodów o obniżonym zużyciu paliwa i samochodów emitujących niskie ilości CO_2. Zróżnicowanie podatków zapewniłoby ważne narzędzie wspierania producentów samochodów w ich wysiłkach na rzecz wprowadzania do obrotu takich samochodów. Komisja przedstawiła projekt dyrektywy Rady w sprawie opodatkowania samochodów osobowych[25], który jest w chwili obecnej przedmiotem obrad Rady i Parlamentu. **Komisja ponownie wzywa państwa członkowskie do jak najszybszego przyjęcia wspomnianego wniosku oraz dostosowania ich polityk w zakresie opodatkowania samochodów w taki sposób, aby wspierać nabywanie samochodów o obniżonym zużyciu paliwa w całej Unii Europejskiej oraz pomóc producentom dostosować się do opracowywanych ram prawnych dotyczących efektywności zużycia paliwa**, co umożliwi im przyczynienie się do zmniejszenia emisji CO_2 z samochodów. Zróżnicowanie podatków w odniesieniu do pełnej gamy samochodów znajdujących się w obrocie w celu skłonienia konsumentów do przejścia na samochody emitujące stosunkowo mniej CO_2 byłoby skutecznym sposobem obniżenia kosztów przestrzegania przepisów ponoszonych przez producentów.

Podatkowe środki zachęty[26] byłyby również skutecznym sposobem skłaniania do wprowadzania do obrotu najbardziej ekologicznych klas lekkich pojazdów ciężarowych. Środki te powinny opierać się na wspólnej definicji stosowanej w całej Wspólnocie, która pozwoli na uniknięcie rozdrobnienia rynku wewnętrznego oraz uwzględnienie wszystkich odnośnych rodzajów emisji, obejmując wymagania dotyczące zarówno zanieczyszczenia powietrza, jak emisji gazów cieplarnianych. W tym celu **lekki pojazd ciężarowy o podwyższonych parametrach środowiskowych (LEEV) należy zdefiniować** jako pojazd spełniający zarówno warunki emisji zanieczyszczeń następnego etapu określone w odpowiednich przepisach, jak I określony poziom emisji CO_2. Obecnie poziom ten powinien

---

24 Wszystkie selektywne środki podatkowe, które mogą zakłócić konkurencję i wywrzeć wpływ na handel między państwami członkowskimi, wymagają wcześniejszej notyfikacji Komisji w celu ich zatwierdzenia z punktu widzenia pomocy państwa.

25 COM(2005)261.

26 Tego rodzaju podejście stało się ugruntowanym narzędziem zachęcania do wcześniejszego wprowadzania do obrotu samochodów spełniających przyszłe normy emisji zanieczyszczeń powierza – patrz na przykład dyrektywa 98/69/WE, oraz propozycja nowej normy Euro 5 (COM(2005) 683).

odpowiadać wspólnotowemu celowi, tj. 120 g CO_2/km. Definicja LEEV powinna być regularnie uaktualniana, tak aby uwzględniała najbardziej zaawansowane rozwiązania.

3.3.2. Informacje dla konsumentów

W roku 2007 Komisja przyjmie propozycję zmian mających na celu poprawę skuteczności dyrektywy 1999/94/WE w sprawie umieszczania na pojazdach etykiet z informacją na temat efektywności zużycia paliwa. Wniosek ten będzie miał na celu między innymi rozszerzenie zakresu systemu etykiet na lekkie samochody dostawcze (N1), ujednolicenie wyglądu etykiet oraz wprowadzenie klas pojazdów efektywnych pod względem zużycia paliwa w celu lepszego podnoszenia świadomości konsumentów przy zakupie samochodu. Uwaga zostanie również poświęcona definicji LEEV (patrz 3.3.1) oraz możliwości wskazania na etykiecie rocznych kosztów bieżących, oraz w stosownych przypadkach, poziomu opodatkowania pojazdu jako funkcji emisji CO_2 oraz zużycia paliwa.

Oprócz informacji dla konsumentów może zaistnieć potrzeba dostosowania sposobu wprowadzania samochodów do obrotu, tak aby mniej uwagi zwracano na dynamiczne parametry pojazdów. W celu zapewnienia równych reguł gry, istnieje potrzeba skoordynowanych działań między poszczególnymi sektorami przemysłu. Zachęca się producentów samochodów do przystąpienia, przed zakończeniem pierwszej połowy roku 2007, do **dobrowolnego porozumienia w sprawie europejskiego kodeksu dobrych praktyk w zakresie wprowadzania do obrotu oraz reklamowania samochodów**, mającego na celu promocję wzorów zrównoważonej konsumpcji.

3.3.3. Jazda ekologiczna

Wiele państw członkowskich już w chwili obecnej wspiera ekologiczną jazdę (ang. *eco-driving*) poprzez szkolenia oraz kampanie podnoszenia świadomości. Komisja wspiera upowszechnianie ekologicznej jazdy poprzez różne projekty[27] i może rozważyć uwzględnienie wymagań dotyczących jazdy ekologicznej w przyszłych nowelizacjach dyrektywy w sprawie praw jazdy[28]. Jednakże jazda ekologiczna to środek znajdujący się na końcu cyklu produkcji, co do którego istnieje duża doza niepewności co do rzeczywistego potencjału oszczędności CO_2. Niemniej, zachęca się państwa członkowskie do dalszego propagowania jazdy ekologicznej jako narzędzia podnoszenia świadomości na temat wpływu samochodów na zmiany klimatyczne.

3.4. Planowanie długoterminowe

Mając na względzie analizę możliwości **wyznaczenia ambitniejszych celów** wykraczających poza obecny cel wspólnotowy polegający na obniżeniu emisji CO_2 do 120 g/km na dalszym etapie, prowadzone będą nadal badania nad rozwojem i demonstracją zaawansowanych technologii obniżania emisji CO_2. Europejski Komitet Doradczy ds. Badań w dziedzinie Transportu Drogowego (ERTRAC) został powołany w celu zmobilizowania zainteresowanych stron, stworzenia wspólnej wizji oraz zapewnienia terminowego, skoordynowanego i efektywnego wykorzystania środków na badania w celu sprostania

---

[27] Patrz na przykład Ecodriven pod następującym adresem http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm

[28] Dyrektywa Rady 91/439/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie praw jazdy, (Dz.U. L 237, z 24.8.1991), ze zmianami.

ciągłym wyzwaniom w dziedzinie transportu drogowego i konkurencyjności w Europie. **Komisja będzie wspierać badania mające na celu osiągnięcie celu ERTRAC[29], którym jest „*zwiększenie efektywności pojazdów pozwalające na nawet 40 % obniżenie emisji CO_2 przez nowe samochody osobowe w 2020 r.*”.** Odpowiada to średniej emisji CO_2 przez nowe samochody osobowe wynoszącej 95 g CO_2/km.

4. WNIOSEK

Unia Europejska musi ograniczyć swoją zależność od importowanej ropy naftowej, zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza, a także pełni wiodącą rolę w zwalczaniu zmian klimatycznych. Aby spełnić zobowiązania przyjęte przez UE do roku 2012, a także wyjść poza nie, Unia Europejska jest zmuszona zmniejszyć emisje gazów cieplarnianych z wszystkich sektorów.

Wobec ciągle rosnących poziomów emisji, mimo udoskonaleń technicznych, sektor pasażerskiego transportu drogowego zasługuje na szczególną uwagę: konieczne są środki ukierunkowane na podaż przewidujące regularne udoskonalanie funkcjonowania systemów transportu, w szczególności pojazdów, a także środki ukierunkowane na popyt mające na celu skłanianie konsumentów do przechodzenia na pojazdy zużywające coraz mniejsze ilości paliwa.

Chociaż konieczne będą zwiększone wysiłki na rzecz urzeczywistnienia zrównoważonej mobilności, proponowana nowa strategia nakreśla szereg konkretnych działań mających na celu zmniejszenie emisji CO_2 z lekkich pojazdów ciężarowych. Komisja uważa, że powinna ona być realizowana na wszystkich szczeblach w celu stworzenia i przyspieszenia tendencji produkcji nowych samochodów o zmniejszonej średniej emisji. Brak szybkich działań w krótkim czasie zniweczy dotychczasowe wysiłki bądź zagrozi realizacji średniookresowego celu Wspólnoty, tj. 120 g CO_2/km, oraz dalszych postępów wykraczających poza ten cel lub zwiększy ich koszty.

Dlatego Komisja zaproponuje w miarę możliwości w 2007 r., a najpóźniej do połowy 2008 r. ramy legislacyjne UE mające na celu spowodowanie zmniejszenia emisji CO_2 z lekkich pojazdów ciężarowych tak aby osiągnąć wspólnotowy cel polegający na obniżeniu emisji CO_2 do 120 g/km do 2020 r. Towarzyszyć im będzie kompleksowa ocena wpływu odzwierciedlająca zakres, w jakim państwa członkowskie mogą ułatwić producentom osiągnięcie obowiązkowych celów poprzez przyjęcie środków ukierunkowanych na popyt, głównie poprzez podatki.

W 2010 r. Komisja podda przeglądowi stan realizacji oraz możliwość wdrożenia dalszych środków, wykraczających poza przyjęty cel UE.

---

[29] patrz program badań strategicznych ERTRAC z grudnia 2004 r., dostępny pod adresem: http://www.ertrac.org/publications.htm