

(Wersja polska)

**Pytanie wymagające odpowiedzi pisemnej E-002093/19  
do Komisji**

**Agnieszka Kozłowska-Rajewicz (PPE)**

(18 kwietnia 2019 r.)

*Przedmiot: Biopaliwa a zrównoważony rozwój*

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności Parlamentu Europejskiego obrała za cel ograniczenie emisji z unijnej floty nowych samochodów o 45 % do 2030 r., a nie cel zaproponowany przez Komisję na poziomie 30 %, przyjmując za cel pośredni 20 % do 2025 r. Ponadto w komunikacie prasowym Parlamentu stwierdzono, że pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne (ZLEV) będą musiały stanowić 40 % nowych sprzedawanych na rynku samochodów osobowych i dostawczych do 2030 r. oraz 20 % do 2025 r. Biorąc pod uwagę badania na temat biopaliw i samochodów elektrycznych:

Z uwagi na fakt, że mogłoby to pomóc w lepszym stanowieniu prawa, czy możliwe jest uwzględnienie alternatywy dla biopaliw, dostępności biopaliw oraz porównania paliw kopalnych i biopaliw dla każdego kraju w sprawozdaniach na temat emisji CO<sub>2</sub> (na wzór sprawozdań krajowych sieci energetycznych)?

Czy produkcja biodiesla zostanie uregulowana w celu zapewnienia jej prawdziwie zrównoważonego charakteru, jak zaznaczono we wniosku Komisji dotyczącym LULUCF (rozporządzenie w sprawie użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa) z 2016 r.?

Jak wypada porównanie samochodów napędzanych biopaliwami i biodieslem) z pojazdami hybrydowymi, elektrycznymi, napędzanymi tradycyjnym dieslem, gazem płynnym i benzyną oraz pojazdami ZLEV w kontekście oceny cyklu życia (LCA), czyli od wydobycia surowców (np. litu) przez ich wykorzystanie aż do zagospodarowania odpadów pod względem kosztów ekologicznych (emisje LCA i inne)?

**Odpowiedź udzielona przez komisarza Miguela Ariasa Cañete w imieniu Komisji Europejskiej**

(5 lipca 2019 r.)

W rozporządzeniu (UE) 2019/631 przyjętym przez współprawodawców – Parlament Europejski i Radę – ustanowiono normy emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dostawczych. Emisje CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych i dostawczych w całej unijnej flocie pojazdów będą musiały zmniejszyć się o 15 % do 2025 r. i o odpowiednio 37,5 % i 31 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 2021 r. Nie określono obowiązku dotyczącego minimalnego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, które mają być zarejestrowane w UE, lecz system premiowania stanowi zachętę do wprowadzania tych pojazdów. W ramach przeglądu rozporządzenia w 2023 r. Komisja będzie musiała uwzględnić ewentualny wpływ stosowania syntetycznych i zaawansowanych paliw alternatywnych produkowanych z wykorzystaniem energii ze źródeł odnawialnych na redukcję emisji.

W przyjętym przez współprawodawców rozporządzeniu (UE) 2018/841 dotyczącym użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa (LULUCF) uwzględniono wykorzystanie biomasy do produkcji biopaliw w taki sposób, że wymaga ono prawidłowego rozliczania przez państwa członkowskie emisji gazów cieplarnianych i ich pochłaniania w procesie produkcji biomasy pochodzącej z UE, począwszy od dnia 1 stycznia 2021 r. Same kryteria zrównoważonego rozwoju są regulowane również przyjętą przez współprawodawców dyrektywą (UE) 2018/2001 w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych.

W odniesieniu do oceny cyklu życia różnych rodzajów paliw i mechanizmów napędowych na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/631 Komisja musi, nie później niż w 2023 r., ocenić możliwość opracowania wspólnej unijnej metody oceny emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, które są wprowadzane na rynek unijny, oraz spójnego przekazywania danych w tym zakresie.

---