

Bardziej rygorystyczne normy CO₂ dla pojazdów ciężkich

W lutym 2023 r. Komisja Europejska zaproponowała zmianę rozporządzenia (UE) 2019/1242 w sprawie norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich w UE. Proponowane zmiany rozszerzyłyby zakres rozporządzenia na autobusy miejskie, autokary, przyczepy i dodatkowe typy samochodów ciężarowych. Celem jest zmniejszenie do 2040 r. średniego poziomu emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich o 90% w porównaniu z poziomami z 2019 r. Rada przyjęła swoje stanowisko w październiku 2023 r., a Parlament na drugiej listopadowej sesji w 2023 r. Po osiągnięciu porozumienia trójstronnego w styczniu 2024 r. Parlament ma głosować nad uzgodnionym tekstem podczas pierwszej kwietniowej sesji plenarnej w 2024 r.

Kontekst

Wniosek ten, wraz ze zmienionymi [normami emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych](#), ma na celu rozwiązanie problemu emisji CO₂ w transporcie drogowym – sektorze, który odpowiada za około jedną piątą emisji gazów cieplarnianych w UE. [Pojazdy ciężkie](#) odpowiadają obecnie za około jedną czwartą całkowitych emisji z transportu drogowego w UE i za ponad 6% całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE. Emisje gazów cieplarnianych z ciężkiego transportu drogowego wzrosły o około 5,5% w latach 2000–2019, głównie ze względu na wynoszący niemal 25% wzrost popytu na transport w tym okresie. [Rozporządzenie \(UE\) 2019/1242](#) zobowiązuje obecnie producentów pojazdów ciężkich do zmniejszenia średnich emisji CO₂ z parku nowych pojazdów ciężkich w ramach regulowanych grup pojazdów o 15% do 2025 r. i o 30% do 2030 r. w porównaniu z poziomem bazowym od połowy 2019 r. do połowy 2020 r.

Wniosek Komisji Europejskiej

[Proponowana zmiana](#) rozszerzyłaby zakres rozporządzenia na autobusy miejskie, autokary, przyczepy i dodatkowe typy samochodów ciężarowych, ale wyłączyłaby z tego zakresu pojazdy specjalistyczne, takie jak śmieciarki. Średni poziom emisji CO₂ z parku nowych pojazdów ciężkich w porównaniu z poziomami z 2019 r. musiałby zmniejszyć się o 45% od 2030 r., o 65% od 2035 r. i o 90% od 2040 r. We wniosku określono wymogi dotyczące emisji CO₂ w odniesieniu do nowych przyczep, a od 2030 r. 100% nowo rejestrowanych autobusów miejskich ma być pojazdami bezemisyjnymi.

Stanowisko Parlamentu Europejskiego

Parlament przyjął swoje [stanowisko](#) 21 listopada 2023 r. Podtrzymał proponowane cele redukcji emisji, ale zaproponował włączenie pojazdów specjalistycznych, takich jak śmieciarki, do zakresu stosowania rozporządzenia. 16 października 2023 r. Rada przyjęła [podejście ogólne](#), potwierdzając proponowane główne cele na lata 2030, 2035 i 2040. Zaproponowała, by wymóg, zgodnie z którym 100% nowo zarejestrowanych autobusów miejskich ma być pojazdami bezemisyjnymi, zaczął obowiązywać od 2035 r., a nie od 2030 r., a także by zwolnić z tego wymogu autobusy międzymiastowe.

18 stycznia 2024 r. współprawodawcy osiągnęli [wstępne porozumienie polityczne](#). W uzgodnionym tekście rozszerza się zakres rozporządzenia na prawie wszystkie nowe pojazdy ciężkie o certyfikowanych emisjach CO₂, w tym na mniejsze samochody ciężarowe, autobusy miejskie, autokary i przyczepy. Pojazdy specjalistyczne zostaną objęte tym zakresem od 2035 r. W tekście utrzymano określone we wniosku Komisji cele redukcji emisji dla samochodów ciężarowych i autokarów. Wymaga się w nim, aby 100% nowo rejestrowanych autobusów miejskich było pojazdami bezemisyjnymi od 2035 r. (5 lat później niż zaproponowała Komisja, zgodnie ze stanowiskiem Rady), oraz wyznaczono pośredni cel wynoszący 90% do 2030 r. Autobusy międzymiastowe będą podlegać ogólnym celom dotyczącym autokarów. Zgodnie z wnioskiem Parlamentu Komisja będzie musiała opracować metodykę oceny i sprawozdawczości w zakresie emisji CO₂ w całym cyklu życia nowych pojazdów ciężkich. Rozporządzenie będzie stosowane od 1 lipca 2025 r.



Sprawozdanie w pierwszym czytaniu: [2023/0042\(COD\)](#);
komisja przedmiotowo właściwa: ENVI; sprawozdawca:
Bas Eickhout (Verts/ALE, Niderlandy). Więcej informacji w
[briefingu](#) z serii „Opracowywanie prawa UE”.

[Wyniki końcowe Konferencji w sprawie przyszłości Europy](#): omawiany wniosek dotyczy środków 2(2) i 4(3).

