

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2023/851**z dnia 19 kwietnia 2023 r.****w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii****(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⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Porozumienie paryskie ⁽⁴⁾, przyjęte w dniu 12 grudnia 2015 r. na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) (zwane dalej „porozumieniem paryskim”), weszło w życie w dniu 4 listopada 2016 r. Strony porozumienia paryskiego uzgodniły, że ograniczą wzrost średniej temperatury globalnej do poziomu znacznie niższego niż 2 °C powyżej poziomu przedindustrialnego oraz podejmą wysiłki mające na celu ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomu przedindustrialnego. To zobowiązanie zostało wzmocnione poprzez przyjęcie na mocy UNFCCC paktu klimatycznego z Glasgow w dniu 13 listopada 2021 r., w którym Konferencja Stron UNFCCC, służąca jako spotkanie Stron porozumienia paryskiego, uznała, że ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C pozwoliłoby zmniejszyć skutki zmiany klimatu o wiele bardziej niż ograniczenie wzrostu temperatury do 2 °C, oraz postanowiła kontynuować działania na rzecz ograniczenia wzrostu temperatury do 1,5 °C.
- (2) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego stanowią sedno komunikatu Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu (zwanego dalej „Europejskim Zielonym Ładem”). Parlament Europejski w swojej rezolucji z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu ⁽⁵⁾ wezwał do niezbędnej transformacji społeczeństwa w społeczeństwo neutralne dla klimatu najpóźniej do 2050 r., a w swojej rezolucji z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie alarmującej sytuacji klimatycznej i środowiskowej ⁽⁶⁾ ogłosił kryzys klimatyczny i środowiskowy. Niezbędność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej oczywiste w świetle bardzo dotkliwych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia oraz dobrobytu gospodarczego obywateli Unii.
- (3) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w Unii do 2050 r., a ponadto określono w nim nową strategię na rzecz wzrostu skoncentrowaną na przekształceniu Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, obejmującej dynamiczne sektory przemysłu, które w ramach odnośnego segmentu utrzymują czołową pozycję na świecie i stanowią siłę napędową światowej innowa-

⁽¹⁾ Dz.U. C 194 z 12.5.2022, s. 81.

⁽²⁾ Dz.U. C 270 z 13.7.2022, s. 38.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14 lutego 2023 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 28 marca 2023 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 270 z 7.7.2021, s. 2.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 232 z 16.6.2021, s. 28.

cyjności, oferując zarazem jakościowe miejsca pracy zapewniające wysokie wynagrodzenia w Unii. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego Unii oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. W tym kontekście w ósmym programie działań w zakresie środowiska na okres do 2030 r., ustanowionym decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/591 ⁽⁷⁾, wzmocniono cel polegający na przyspieszeniu – w sposób sprawiedliwy, równy i sprzyjający włączeniu społecznemu – transformacji ekologicznej zmierzającej w kierunku neutralnej dla klimatu, zrównoważonej, nietoksycznej, zasobooszczędnej, bazującej na energii ze źródeł odnawialnych, odpornej i konkurencyjnej gospodarki o obiegu zamkniętym, a także na ochronie, odbudowie i poprawie stanu środowiska przy jednoczesnym wsparciu i wykorzystaniu zestawu środków i inicjatyw zapowiedzianych w ramach Europejskiego Zielonego Ładu. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane, do których należą m.in. osoby starsze, osoby z niepełnosprawnością oraz osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych. Ponadto transformacja ta w różny sposób wpłynie na poszczególne regiony Unii, w szczególności na regiony z trudnościami strukturalnymi, regiony peryferyjne i regiony najbardziej oddalone. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie przebiegać w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób, tak by nikt nie został pominięty.

- (4) Unia zobowiązała się do ograniczenia do 2030 r. emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce Unii o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r. w ramach zaktualizowanego, ustalonego na poziomie krajowym wkładu, przedłożonego Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r.
- (5) Przyjmując rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 ⁽⁸⁾ Unia utrzymała w prawodawstwie cel polegający na obniżeniu emisji do poziomu zero netto najpóźniej do 2050 r. i cel polegający na osiągnięciu następnie ujemnych emisji. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący cel Unii w zakresie ograniczenia emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii o co najmniej 55 % do roku 2030 w porównaniu z poziomami z 1990 r.
- (6) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego. Sektor transportu jest jedynym sektorem, w którym od 1990 r. emisje rosły. Dotyczy to także transportu drogowego wykonywanego przy użyciu pojazdów lekkich i ciężkich, które łącznie odpowiadają za ponad 70 % całkowitych emisji pochodzących z transportu. Aby osiągnąć neutralność klimatyczną, należy do 2050 r. ograniczyć emisje w sektorze transportu o 90 %.
- (7) W ramach transformacji cyfrowej i ekologicznej należy uwzględnić również znaczenie wymiaru społecznego, by zapewnić mobilność przystępną cenowo i dostępną dla wszystkich, w szczególności dla osób dojeżdżających do pracy, które nie mają dostępu do wysokiej jakości transportu publicznego lub innych rozwiązań w zakresie mobilności. Oczekuje się, że ambitniejsze normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dla lekkich pojazdów użytkowych przyspieszą wprowadzanie pojazdów bezemisyjnych, zwiększą ich przystępność cenową i zwiększą tempo obniżania emisyjności we wszystkich segmentach rynku wtórnego, co przyniesie większe korzyści konsumentom o niższych i średnich dochodach. Przy przyjmowaniu tych norm należy też uwzględnić istotne skutki gospodarcze i społeczne cyfrowych i ekologicznych transformacji oraz potrzebę ochrony zatrudnienia i zachowania konkurencyjności unijnego przemysłu.
- (8) Środki określone w niniejszym rozporządzeniu są niezbędnym elementem spójnych ram koniecznych do osiągnięcia ogólnego celu Unii, jakim jest ograniczenie emisji netto gazów cieplarnianych i zmniejszenie zależności Unii od importowanych paliw kopalnych. Ważne jest by Komisja współpracowała z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami z branży przemysłowej w trosce o zabezpieczenie łańcucha dostaw surowców krytycznych niezbędnych na potrzeby pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Posłuży to również wsparciu konkurencyjności unijnego przemysłu i wzmocnieniu strategicznej autonomii Unii.

⁽⁷⁾ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/591 z dnia 6 kwietnia 2022 r. w sprawie ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2030 r. (Dz.U. L 114 z 12.4.2022, s. 22).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

- (9) Aby zredukować emisje netto gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r., należy zaostrzyć wymogi w zakresie redukcji określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁽⁹⁾ w odniesieniu zarówno do samochodów osobowych, jak i lekkich pojazdów użytkowych. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu polegającego na neutralności klimatycznej do 2050 r. Bez podjęcia ambitnych działań w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu drogowego konieczne byłyby większe redukcje emisji w innych sektorach, w tym w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudniejsze.
- (10) Zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych, przynosząc jednocześnie korzyści konsumentom i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza, poprawy bezpieczeństwa energetycznego i efektywności energetycznej oraz powiązanej z nią oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością. W kontekście globalnym również unijny łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym musi odgrywać wiodącą rolę w trwającym przechodzeniu na mobilność bezemisyjną. Zaostrzone normy redukcji emisji CO₂ są neutralne pod względem technologicznym, jeśli chodzi o osiągnięcie wyznaczonych w nich docelowych poziomów emisji dla parku pojazdów. Docelowy zerowy poziom emisji dla parku pojazdów można osiągnąć za pomocą szeregu różnych dostępnych dziś i w przyszłości technologii. Pojazdy bezemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami. Pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne, do których zaliczają się również pojazdy hybrydowe typu plug-in charakteryzujące się dobrymi wynikami w zakresie emisji, mogą nadal mieć znaczenie w procesie transformacji. W tym kontekście należy zapewnić dokładne i kompletne dane na temat wyników tych pojazdów hybrydowych typu plug-in w zakresie emisji.
- (11) Po konsultacjach z zainteresowanymi stronami Komisja przedstawi wniosek dotyczący rejestracji po 2035 r. pojazdów napędzanych wyłącznie paliwem bezemisyjnym zgodnie z prawem Unii, wykraczając poza zakres norm dotyczących parku pojazdów, i zgodnie z celem Unii polegającym na osiągnięciu neutralności klimatycznej.
- (12) W związku z tym należy określić nowe, zwiększone cele w zakresie redukcji emisji CO₂ zarówno dla nowych samochodów osobowych, jak i nowych lekkich pojazdów użytkowych począwszy od 2030 r. Cele te należy określić na poziomie, który zostanie odczytany jako wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania pojazdów bezemisyjnych na rynek unijny oraz do stymulowania innowacji w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów.
- (13) Innowacje technologiczne są niezbędnym warunkiem obniżenia emisyjności mobilności w Unii i w związku z tym należy je wspierać. Na innowacje w ekosystemie mobilności dostępne są już znaczne środki finansowe za pośrednictwem rozmaitych unijnych instrumentów finansowania, w szczególności programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa” ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/695⁽¹⁰⁾, Programu InvestEU ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/523⁽¹¹⁾, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Spójności, funduszu innowacyjnego ustanowionego dyrektywą 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹²⁾ i Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241⁽¹³⁾. Unia i państwa członkowskie nie powinny ustawać w wysiłkach na rzecz wspierania publicznych i prywatnych inwestycji w europejskie badania naukowe i innowacje w sektorze motoryzacyjnym, w tym poprzez inicjatywy promujące synergię w sektorze motoryzacyjnym, takie jak europejski sojusznik na rzecz baterii. Działania te, wraz z jasnymi sygnałami regulacyjnymi, będą wspierać decyzje inwestycyjne podejmowane przez producentów i zachęcać do nich, pozwolą utrzymać Europie wiodącą pozycję technologiczną w tym sektorze, pomogą rozwijać w Unii doskonałość przemysłową w zakresie technologii przyszłości oraz zapewnią długoterminową zrównoważoną konkurencyjność unijnej bazy przemysłowej.

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/695 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiające program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa” oraz zasady uczestnictwa i upowszechniania obowiązujące w tym programie oraz uchylające rozporządzenia (UE) nr 1290/2013 i (UE) nr 1291/2013 (Dz.U. L 170 z 12.5.2021, s. 1).

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/523 z dnia 24 marca 2021 r. ustanawiające Program InvestEU i zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/1017 (Dz.U. L 107 z 26.3.2021, s. 30).

⁽¹²⁾ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

⁽¹³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. L 57 z 18.2.2021, s. 17).

- (14) Poziomom docelowym określonym w zmienionych normach emisji CO₂ powinna towarzyszyć unijna strategia mająca na celu sprostanie wyzwaniom związanym ze zwiększeniem skali produkcji pojazdów bezemisyjnych i powiązanych technologii, z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych państw członkowskich, a także wyzwaniom związanym z potrzebą podnoszenia i zmiany kwalifikacji pracowników sektora oraz dywersyfikacji gospodarczej i restrukturyzacji działalności, przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu zatrudnienia w sektorze motoryzacyjnym w Unii. Szczególną uwagę należy zwrócić na wpływ, jaki transformacja ta będzie wywierać na mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) w całym łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym oraz na te regiony i społeczności, które ucierpiały w wyniku transformacji i mogą być bardziej narażone ze względu na obecność rozbudowanego przemysłu motoryzacyjnego. W stosownych przypadkach należy rozważyć, czy nie udzielić wsparcia finansowego na poziomie Unii i państw członkowskich w celu przyciągnięcia inwestycji prywatnych, w tym wykorzystując Europejski Fundusz Społeczny Plus ustanowiony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1057⁽¹⁴⁾, Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji ustanowiony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056⁽¹⁵⁾, fundusz innowacyjny, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Fundusz Spójności, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz inne instrumenty wieloletnich ram finansowych określonych w rozporządzeniu Rady (UE, Euratom) 2020/2093⁽¹⁶⁾ i Instrument Unii Europejskiej na rzecz Odbudowy ustanowiony rozporządzeniem Rady (UE) 2020/2094⁽¹⁷⁾, zgodnie z zasadami pomocy państwa, a także inne dostępne instrumenty finansowe, np. oferowane przez Europejski Bank Inwestycyjny.

Komunikat Komisji z dnia 18 lutego 2022 r. zatytułowany „Wytyczne w sprawie pomocy państwa na ochronę klimatu i środowiska oraz cele związane z energią z 2022 r.” umożliwi państwom członkowskim wspieranie przedsiębiorstw w obniżaniu emisyjności ich procesów produkcji i stosowaniu bardziej ekologicznych technologii w kontekście komunikatu Komisji z dnia 5 maja 2021 r. zatytułowanego „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy” (zwanego dalej „zaktualizowaną nową strategią przemysłową”). Zalecenie Rady z dnia 16 czerwca 2022 r.⁽¹⁸⁾ jest dla państw członkowskich ważnym narzędziem służącym uwzględnianiu aspektów sprawiedliwej transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu związanych z zatrudnieniem i polityką społeczną. Komisja powinna zbadać inne rozwiązania w zakresie wspierania tej transformacji, a w szczególności w zakresie łagodzenia wszelkich jej negatywnych skutków dla zatrudnienia w sektorze motoryzacyjnym.

- (15) Aby zidentyfikować wszelkie luki w finansowaniu na rzecz zapewnienia sprawiedliwej transformacji w łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym, ze szczególnym uwzględnieniem MŚP i regionów, które najbardziej ucierpiały wskutek transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu, Komisja, do dnia 31 grudnia 2025 r., w dniu przedłożenia pierwszego sprawozdania z postępów i w oparciu o trwające inicjatywy, takie jak ścieżka transformacji dla ekosystemu mobilności i inicjatywa Komitetu Regionów – sojusznik na rzecz regionów motoryzacyjnych, we współpracy z państwami członkowskimi, regionami i władzami lokalnymi i wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami, powinna przedstawić sprawozdanie zawierające analizę identyfikującą takie luki w finansowaniu. W stosownych przypadkach do sprawozdania tego należy dołączyć wnioski dotyczące odpowiednich środków finansowych dla zaradzenia zidentyfikowanym potrzebom.
- (16) W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście należy opracować ścieżkę transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości w przemyśle motoryzacyjnym, w tym poprzez zapewnienie ciągłości dialogu społecznego z udziałem sektora i jego zainteresowanych stron, z zachowaniem pełnej przejrzystości. W ścieżce tej należy w szczególności zwracać uwagę na MŚP działające w łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym i na konsultacje z partnerami społecznymi, w tym przeprowadzone przez państwa członkowskie. Należy także wykorzystać komunikat Komisji z dnia 1 lipca 2020 r. zatytułowany „Europejski program na rzecz umiejętności służący zrównoważonej konkurencyjności, sprawiedliwości społecznej i odporności”, który obejmuje inicjatywę takie jak pakt na rzecz umiejętności w celu zmobilizowania sektora prywatnego i innych zainteresowanych stron do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskich pracowników w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową. W ścieżce należy również uwzględnić odpowiednie działania i zachęty na poziomie Unii i państw członkowskich, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Postępy w realizacji tej kompleksowej ścieżki transformacji dla ekosystemu mobilności należy monitorować co dwa lata w ramach sprawozdania z postępów, które ma zostać przedstawione przez Komisję.

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1057 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Europejski Fundusz Społeczny Plus (EFS+) oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1296/2013 (Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 21).

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1056 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 1).

⁽¹⁶⁾ Rozporządzenie Rady (UE, Euratom) 2020/2093 z dnia 17 grudnia 2020 r. określające wieloletnie ramy finansowe na lata 2021–2027 (Dz.U. L 433 I z 22.12.2020, s. 11).

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2020/2094 z dnia 14 grudnia 2020 r. ustanawiające Instrument Unii Europejskiej na rzecz Odbudowy w celu wsparcia odbudowy w następstwie kryzysu związanego z COVID-19 (Dz.U. L 433 I z 22.12.2020, s. 23).

⁽¹⁸⁾ Zalecenie Rady 2022/C 243/04 z dnia 16 czerwca 2022 r. w sprawie zapewnienia sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej (Dz.U. C 243 z 27.6.2022, s. 35).

To sprawozdanie z postępów powinno uwzględniać m.in. postępy we wprowadzaniu na rynek pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w szczególności w segmencie lekkich samochodów użytkowych, a także środki na poziomie Unii, krajowym i lokalnym w celu ułatwienia przechodzenia przez państwa członkowskie na bezemisyjne pojazdy lekkie, zmiany w poziomie ich cen i efektywności energetycznej, rozpoczęcie korzystania z paliw alternatywnych i postępy w rozwoju publicznej i prywatnej infrastruktury ładowania i tankowania, co ma zostać określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych”) w przekształceniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE⁽¹⁹⁾, potencjał innowacyjnych technologii w zakresie uczynienia mobilności neutralną dla klimatu, konkurencyjność na arenie międzynarodowej, inwestycje w łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym oraz podnoszenie i zmianę kwalifikacji pracowników oraz restrukturyzację działalności, zwłaszcza w MSP. W sprawozdaniu z postępów powinny zostać uwzględnione również dwuletnie sprawozdania z postępów, które państwa członkowskie mają składać na podstawie rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych. Podczas przygotowywania sprawozdania z postępów Komisja powinna konsultować się z partnerami społecznymi, w tym uwzględnić rezultaty dialogu społecznego. W łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym trwają prace nad kolejnymi innowacjami. Przystępna cenowo mobilność neutralna dla klimatu może się urzeczywistnić dzięki innowacyjnym technologiom, takim jak produkcja e-paliw przy pomocy wychwytywania dwutlenku węgla z powietrza, jeżeli zostaną one bardziej rozwinięte. Komisja powinna zatem monitorować postępy w sektorze w zakresie innowacji w ramach swojego sprawozdania z postępów.

- (17) Aby chronić środowisko i zdrowie obywateli we wszystkich państwach członkowskich, należy również obniżyć emisyjność istniejącego parku pojazdów. Rynek pojazdów używanych stwarza ryzyko przenoszenia emisji CO₂ i zanieczyszczenia powietrza do słabiej rozwiniętych gospodarczo regionów Unii. Aby przyspieszyć redukcję emisji z istniejącego parku pojazdów i transformację w kierunku transportu bezemisyjnego, ogromne znaczenie ma zachęcanie do konwersji pojazdów napędzanych silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania na napęd elektryczny oparty na akumulatorach lub ogniwach paliwowych, w tym poprzez ocenę sposobów ułatwiania wprowadzania takich rozwiązań w państwach członkowskich.
- (18) Jak stwierdzono w komunikacie Komisji z dnia 18 maja 2022 r. zatytułowanym „Plan REPowerEU”, aby zwiększyć oszczędność energii i efektywność energetyczną w sektorze transportu i przyspieszyć przechodzenie na pojazdy bezemisyjne, należy zwiększyć udział pojazdów bezemisyjnych w publicznych i firmowych parkach samochodowych powyżej określonej wielkości. W tym celu w komunikacie Komisji z dnia 18 października 2022 r. zatytułowanym „Program prac Komisji na 2023 r.” przedstawiono inicjatywę na rzecz ekologizacji firmowych parków pojazdów. We wniosku dotyczącym tej inicjatywy Komisja powinna zapewnić równe warunki działania i dążyć do uniknięcia fragmentacji rynku wewnętrznego.
- (19) Aby promować wprowadzanie pojazdów zużywających mniej energii, Komisja powinna zbadać skutki ustanowienia minimalnych wartości progowych efektywności energetycznej dla nowych bezemisyjnych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych wprowadzanych do obrotu w Unii.
- (20) Docelowym poziomom emisji dla unijnego parku pojazdów musi towarzyszyć rozwój infrastruktury ładowania i tankowania, który ma być określony w rozporządzeniu w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych i w przekształceniu dyrektywy 2010/31/UE. W tym kontekście zasadnicze znaczenie ma kontynuowanie i zwiększanie inwestycji w rozwój niezbędnej infrastruktury. Równocześnie niesłychanie istotne jest szybkie upowszechnienie energii odnawialnej, tak jak to przewiduje dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001⁽²⁰⁾.
- (21) Aby producenci mogli w sposób racjonalny pod względem kosztów poradzić sobie z przejściem na pojazdy bezemisyjne w sposób, który wesprze ich konkurencyjność i przygotuje grunt pod dalsze innowacje, należy im zapewnić odpowiednią elastyczność, która pozwoli im stopniowo dostosować ich parki pojazdów. Należy zatem dalej stosować podejście polegające na zmniejszaniu poziomów docelowych co pięć lat.

⁽¹⁹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (przekształcenie) (Dz.U. L 153 z 18.6.2010, s. 13).

⁽²⁰⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

- (22) W związku z bardziej rygorystycznymi docelowymi poziomami emisji dla unijnego parku pojazdów od 2030 r. producenci będą musieli wprowadzać na rynek unijny znacznie więcej pojazdów bezemisyjnych. W tym kontekście mechanizm zachęt dotyczący pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych nie spełniałby już swojego pierwotnego celu i groziłby zmniejszeniem skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/631. W związku z tym mechanizm zachęt dotyczący pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych powinien od dnia 1 stycznia 2030 r. zostać zlikwidowany. Przed tą datą, a zatem do końca obecnego dziesięciolecia, mechanizm zachęt dotyczący pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych będzie nadal wykorzystywany do wspierania wprowadzania na rynek pojazdów o poziomie emisji od zera do 50 g CO₂/km, w tym pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, pojazdów elektrycznych zasilanych wodorowymi ogniwami paliwowymi oraz pojazdów hybrydowych typu plug-in charakteryzujących się dobrymi wynikami w zakresie emisji. Należy jednak zmienić wskaźniki dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, by uwzględnić szybsze wprowadzanie na unijny rynek pojazdów bezemisyjnych. Po dniu 1 stycznia 2030 r. pojazdy hybrydowe typu plug-in będą nadal uwzględniane w docelowych poziomach emisji dla unijnego parku pojazdów, które producenci mają obowiązek osiągnąć.
- (23) Premie za innowacje ekologiczne, które mogą być zaliczone producentowi, są obecnie ograniczone do 7 g CO₂/km. Pułap ten należy obniżyć zgodnie z docelowymi poziomami emisji, aby zapewnić zrównoważony udział poziomu tego pułapu w stosunku do średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ producentów.
- (24) Wdrożenie norm emisji CO₂ jest ściśle powiązane z wdrożeniem przepisów dotyczących homologacji typu. W związku z uchYLENIEM w dniu 1 września 2020 r. dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²¹⁾ i zastąpieniem jej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 ⁽²²⁾ należy jeszcze w rozporządzeniu (UE) 2019/631 dodatkowo dostosować definicje i zaktualizować odniesienia do ramowych przepisów dotyczących homologacji typu, aby zachować spójność między tymi dwoma zestawami instrumentów.
- (25) Ciężar związany z redukcją emisji wymaganą do osiągnięcia docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów rozłożono między producentów za pomocą krzywej wartości granicznych opartej na średniej masie unijnego parku nowych pojazdów i parku nowych pojazdów producenta. Chociaż mechanizm ten powinien być nadal stosowany, należy zapobiec sytuacji, w której przy bardziej rygorystycznych docelowych poziomach emisji dla unijnego parku pojazdów docelowy indywidualny poziom emisji producenta stałby się ujemny. W związku z tym należy doprecyzować, że w takiej sytuacji docelowy indywidualny poziom emisji powinien wynosić 0 g CO₂/km.
- (26) Wartości stosowane do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta opierają się na danych zarejestrowanych w dokumentacji homologacji typu oraz w certyfikatach zgodności przedmiotowych pojazdów. W celu zapewnienia skuteczności norm emisji CO₂, konieczne jest, aby dane wykorzystywane do tych celów były prawidłowe. Jeżeli jednak w danych zostaną stwierdzone błędy, zgodnie z przepisami dotyczącymi homologacji typu poprawienie dokumentacji homologacji typu lub wydanych już certyfikatów zgodności może nie być możliwe, jeżeli dane odnoszą się do homologacji typu, które utraciły ważność. W takich sytuacjach Komisja powinna być uprawniona do zwrócenia się do odpowiednich organów udzielających homologacji typu lub, w stosownych przypadkach, do producentów o wydanie oświadczenia o sprostowaniu, na podstawie którego można skorygować wartości wykorzystane do ustalenia, w jakim stopniu producenci osiągają swoje docelowe poziomy.
- (27) Przekazywanie danych dotyczących pojazdów kategorii M₂ (autobusy) i N₂ (średnie samochody ciężarowe) wchodzi w zakres rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 ⁽²³⁾ i dlatego należy usunąć ten wymóg raportowania z rozporządzenia (UE) 2019/631.

⁽²¹⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

⁽²²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

⁽²³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 1).

- (28) Ze względu na zwiększenie ogólnego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz w celu uniknięcia potencjalnych zakłóceń na rynku należy dostosować wymogi dotyczące redukcji w odniesieniu do wszystkich producentów obecnych na rynku unijnym, z wyjątkiem producentów odpowiedzialnych za mniej niż 1 000 nowych pojazdów zarejestrowanych w roku kalendarzowym. W związku z tym od dnia 1 stycznia 2036 r. producenci odpowiedzialni za 1 000–10 000 samochodów osobowych lub 1 000–22 000 lekkich pojazdów użytkowych nowo zarejestrowanych w roku kalendarzowym powinni utracić możliwość ubiegania się o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji.
- (29) Aby zapewnić jasność prawa i spójność z obecną praktyką, należy sprecyzować, że wartości dotyczące M_0 i TM_0 należy dostosowywać w drodze aktów delegowanych zmieniających załącznik I do rozporządzenia (UE) 2019/631, a nie przez przyjęcie aktów delegowanych uzupełniających to rozporządzenie.
- (30) W 2026 r. należy dokonać przeglądu postępów poczynionych na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/631 na rzecz realizacji celów w zakresie redukcji emisji wyznaczonych na 2030 r. i kolejne lata. W przeglądzie tym należy wziąć pod uwagę wszystkie aspekty uwzględnione w sprawozdaniach dwuletnich.
- (31) Niektóre państwa członkowskie oświadczyły, że planują przyspieszyć wprowadzenie pojazdów bezemisyjnych poprzez ustalenie daty wycofania nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych emitujących CO_2 , która będzie wcześniejsza niż 2035 r. Komisja powinna określić opcje ułatwiające przejście na pojazdy bezemisyjne i rozważyć potrzebę dodatkowych środków zgodnie z takimi planami.
- (32) Zgodnie z wymogami art. 15 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/631 przeprowadzono ocenę możliwości przydzielenia dochodu z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na specjalny fundusz lub odpowiedni program i stwierdzono, że znacznie zwiększyłoby to obciążenie administracyjne, a jednocześnie nie pomogłoby bezpośrednio przemysłowi motoryzacyjnemu w przeprowadzeniu transformacji. Dochód z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinno się zatem nadal uznawać za dochód budżetu ogólnego Unii zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/631.
- (33) Należy ocenić emisje CO_2 w całym cyklu życia pojazdów lekkich na poziomie Unii. W tym celu Komisja powinna opracować metodę oceny oraz spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO_2 w całym cyklu życia pojazdów lekkich wprowadzonych do obrotu na rynku unijnym.
- (34) W celu określenia wspólnej unijnej metody oceny i spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO_2 w całym cyklu życia samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych oraz zapewnienia możliwości dostosowania obliczeń docelowych indywidualnych poziomów emisji obowiązujących producentów odpowiedzialnych za emisje CO_2 z lekkich pojazdów użytkowych budowanych wieloetapowo w celu uwzględnienia zmian w procedurze określania emisji CO_2 i masy takich pojazdów, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do, odpowiednio, uzupełnienia rozporządzenia (UE) 2019/631 poprzez określenie takiej wspólnej unijnej metody oraz zmiany, w razie potrzeby, wzorów obliczeniowych określonych w części B załącznika I do tego rozporządzenia. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽²⁴⁾. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (35) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zaostrenie wymogów dotyczących redukcji emisji CO_2 zarówno dla nowych samochodów osobowych, jak i nowych lekkich pojazdów użytkowych, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest jego lepsze 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.
- (36) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2019/631,

⁽²⁴⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 5 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) w lit. a) liczbę „37,5 %” zastępuje się liczbą „55 %”;
 - (ii) w lit. b) liczbę „31 %” zastępuje się liczbą „50 %”;
 - b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5a. Od dnia 1 stycznia 2035 r. zastosowanie mają następujące docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów:

 - a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 100 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część A pkt 6.1.3.;
 - b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 100 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część B pkt 6.1.3.”;
 - c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. zastosowanie ma, odpowiednio, zgodnie z załącznikiem I część A pkt 6.3. i część B pkt 6.3., wskaźnik dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych równy 25 % udziału parku nowych samochodów osobowych i równy 17 % udziału parku nowych lekkich pojazdów użytkowych.”;
 - d) uchyla się ust. 7;
- 2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) w lit. a) odesłanie „w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE” zastępuje się odesłaniem „w art. 4 ust. 1 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858”;
 - (ii) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) kategorii N₁ określonych w art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858 i objętych zakresem rozporządzenia (WE) nr 715/2007 (zwanych dalej »lekkimi pojazdami użytkowymi«), które po raz pierwszy zarejestrowano w Unii i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Unii (zwanych dalej »nowymi lekkimi pojazdami użytkowymi«); w przypadku pojazdów bezemisyjnych kategorii N o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg lub 2 840 kg, w zależności od przypadku, do celów niniejszego rozporządzenia oraz bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (UE) 2018/858 i rozporządzenia (WE) nr 715/2007, zalicza się je, od dnia 1 stycznia 2025 r., do lekkich pojazdów użytkowych objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, jeżeli nadwyżka masy odniesienia wynika wyłącznie z masy systemu magazynowania energii.”;
 - b) w ust. 3 odesłanie „w załączniku II część A pkt 5 do dyrektywy 2007/46/WE” zastępuje się odesłaniem „w załączniku I część A pkt 5 do rozporządzenia (UE) 2018/858”;
- 3) w art. 3 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w rozporządzeniu (UE) 2018/858. Stosuje się również następujące definicje:”;
 - b) uchyla się lit. b)–g), i) oraz n);
- 4) w art. 4 ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Do celów akapitu pierwszego lit. c), jeżeli docelowy indywidualny poziom emisji określony zgodnie z załącznikiem I część A pkt. 6.3. lub część B pkt 6.3. jest ujemny, docelowy indywidualny poziom emisji wynosi 0 g/km.”;

5) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„6a. W przypadku stwierdzenia przez Komisję, że wstępne dane przekazane przez państwa członkowskie zgodnie z ust. 2 lub dane zgłoszone przez producentów zgodnie z ust. 5 są oparte na nieprawidłowych danych zawartych w dokumentacji homologacji typu lub w świadectwach zgodności, Komisja informuje o tym organ udzielający homologacji typu lub, w stosownych przypadkach, producenta i zwraca się do organu udzielającego homologacji typu lub, w stosownych przypadkach, do producenta o wydanie oświadczenia o sprostowaniu, w którym określa się poprawione dane. Oświadczenie o sprostowaniu przekazuje się Komisji, a poprawione dane wykorzystuje się do zmiany wstępnych obliczeń dokonanych zgodnie z ust. 4.”;

b) uchyla się ust. 10 i 11;

6) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 7a

Emisje CO₂ w całym cyklu życia

1. Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja publikuje sprawozdanie określające metodę oceny oraz spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO₂ w całym cyklu życia samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych wprowadzonych do obrotu na rynku unijnym. Komisja przedkłada to sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

2. Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja przyjmuje aktyw delegowane zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie wspólnej unijnej metody oceny i spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO₂ w całym cyklu życia samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych.

3. Od dnia 1 czerwca 2026 r. producenci mogą, na zasadzie dobrowolności, przedkładać Komisji dane dotyczące emisji CO₂ w całym cyklu życia nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych przy użyciu metody, o której mowa w ust. 2.”;

7) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Odstępstwo, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, może zostać udzielone od docelowych indywidualnych poziomów emisji obowiązujących do roku kalendarzowego 2035 włącznie.”;

b) ust. 4 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„4. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I część A pkt 1–4 i pkt 6.3. może być składany na lata do 2028 r. włącznie przez producenta, który wraz ze wszystkimi innymi przedsiębiorstwami powiązanych z tym producentem jest odpowiedzialny za 10 000 do 300 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii w roku kalendarzowym.”;

8) art. 11 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

Technologie te uwzględnia się tylko wtedy, gdy metoda zastosowana do ich weryfikacji umożliwia uzyskanie sprawdzalnych, powtarzalnych i porównywalnych wyników.

Łączny udział tych technologii w redukcji średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ danego producenta nie może być wyższy niż:

— 7 g CO₂/km do 2024 r.,

— 6 g CO₂/km od 2025 r. do 2029 r.,

— 4 g CO₂/km od 2030 r. do 2034 r. włącznie.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany niniejszego rozporządzenia przez obniżenie wartości pułapu, o którym mowa w akapicie trzecim niniejszego ustępu, ze skutkiem począwszy od 2025 r. w celu uwzględnienia rozwoju technologicznego przy jednoczesnym zapewnieniu zrównoważonego udziału poziomu tego pułapu w stosunku do średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ producentów.”;

9) art. 12 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Aby zapobiec powiększaniu się rozbieżności rzeczywistych wielkości emisji, nie później niż w dniu 1 czerwca 2023 r. Komisja oceni, w jaki sposób dane dotyczące rzeczywistego zużycia paliwa i energii, zgromadzone zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/392 (*), można wykorzystać do zapewnienia, aby wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa lub energii przez pojazdy ustalone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 pozostały reprezentatywne dla rzeczywistych wielkości emisji w czasie dla każdego producenta.

Komisja monitoruje oraz raportuje każdego roku ewolucję rozbieżności, o których mowa akapicie pierwszym, począwszy od 2021 r. oraz, gdy tylko dostępne będą wystarczające dane, lecz nie później niż w dniu 31 grudnia 2026 r., publikuje sprawozdanie określające metodę dotyczącą mechanizmu dostosowania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta od 2030 r., przy użyciu danych rzeczywistych zgromadzonych zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2021/392, oraz oceniającą wykonanie takiego mechanizmu.

Komisja przedkłada to sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w tym, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące środków następczych, takie jak wnioski ustawodawcze mające na celu wprowadzenie takiego mechanizmu.

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/392 z dnia 4 marca 2021 r. w sprawie monitorowania i raportowania danych dotyczących emisji CO₂ z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze Komisji (UE) nr 1014/2010, (UE) nr 293/2012, (UE) 2017/1152 i (UE) 2017/1153 (Dz.U. L 77 z 5.3.2021, s. 8).”;

10) w art. 13 ust. 3 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Jeżeli danych zawartych w dokumentacji homologacji typu nie można poprawić na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, odpowiedzialny organ udzielający homologacji typu wydaje oświadczenie o sprostowaniu zawierające poprawione dane i przekazuje to oświadczenie Komisji i zainteresowanym stronom.”;

11) art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany załącznika I, jak przewidziano w ust. 1 niniejszego artykułu.”;

12) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 14a

Sprawozdanie z postępów

1. Do dnia 31 grudnia 2025 r., a następnie co dwa lata, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów w zakresie dążenia do bezemisyjnej mobilności drogowej. Sprawozdanie ma w szczególności na celu monitorowanie i ocenę konieczności wprowadzenia ewentualnych dodatkowych środków w celu ułatwienia sprawiedliwej transformacji, w tym środków o charakterze finansowym.

2. W sprawozdaniu Komisja uwzględni wszystkie czynniki, które przyczyniają się do poczynienia w sposób racjonalny pod względem kosztów postępów na rzecz osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r., w tym:

- a) postępy we wprowadzaniu na rynek pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w szczególności w segmencie lekkich pojazdów użytkowych, a także środki na poziomie Unii, krajowym i lokalnym w celu ułatwienia przechodzenia przez państwa członkowskie na bezemisyjne pojazdy lekkie;
- b) postępy w efektywności energetycznej i przystępności cenowej pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych;
- c) wpływ na konsumentów, w szczególności na gospodarstwa domowe o niskich i średnich dochodach, w tym na ceny energii elektrycznej;
- d) analizę rynku pojazdów używanych;
- e) ewentualny wkład, jeżeli chodzi o ograniczenie CO₂, środków dodatkowych mających na celu obniżenie średniego wieku i tym samym emisji parku pojazdów lekkich, takich jak środki wspierające wycofywanie starszych pojazdów w sposób sprawiedliwy społecznie i przyjazny dla środowiska;

- f) wpływ na zatrudnienie w sektorze motoryzacyjnym, zwłaszcza na mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP), oraz skuteczność środków wspierających przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji pracowników;
- g) skuteczność istniejących środków finansowych i potrzebę dalszych działań, w tym odpowiednich środków finansowych, na poziomie Unii, krajowym lub lokalnym, w celu zapewnienia sprawiedliwej transformacji i złagodzenia wszelkich negatywnych skutków społeczno-gospodarczych, w szczególności w regionach i społecznościach, które ucierpiały najbardziej;
- h) postępy w dialogu społecznym, a także aspekty służące dalszemu ułatwianiu opłacalnego i społecznie sprawiedliwego przejścia na bezemisyjną mobilność drogową;
- i) postępy w rozwoju publicznej i prywatnej infrastruktury ładowania i tankowania, w tym postępy w ramach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE i przekształcenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE (*);
- j) możliwości wykorzystania innowacyjnych technologii i zrównoważonych paliw alternatywnych, w tym paliw syntetycznych, do osiągnięcia mobilności neutralnej dla klimatu;
- k) emisje w całym cyklu życia nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych wprowadzanych do obrotu, na podstawie sprawozdania zgodnie z art. 7a;
- l) wpływ niniejszego rozporządzenia na osiągnięcie celów państw członkowskich wynikających z rozporządzenia (UE) 2018/842 i przekształcenia dyrektywy 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (**).

3. W dniu przedłożenia pierwszego sprawozdania z postępów, o którym mowa w ust. 1, Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi i wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami, przedkłada także Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające analizę określającą wszelkie luki w finansowaniu na rzecz zapewnienia sprawiedliwej transformacji w łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym, ze szczególnym uwzględnieniem MŚP i regionów, które najbardziej ucierpiały wskutek transformacji. W stosownych przypadkach do sprawozdania dołącza się wnioski dotyczące odpowiednich środków finansowych dla zaradzenia zidentyfikowanym potrzebom.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (Dz.U. L 153 z 18.6.2010, s. 13).

(**) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1).”;

13) w art. 15 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W 2026 r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i skutków niniejszego rozporządzenia, opierając się na sprawozdaniach dwuletnich, oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki przeglądu. W szczególności Komisja oceni postępy poczynione na mocy niniejszego rozporządzenia w realizacji celów w zakresie redukcji określonych w art. 1 ust. 5a, uwzględniając rozwój technologiczny, w tym w odniesieniu do technologii w zakresie pojazdów hybrydowych typu plug-in, oraz znaczenie transformacji w kierunku mobilności bezemisyjnej w sposób opłacalny i społecznie sprawiedliwy. Na podstawie tej oceny Komisja oceni potrzebę zmiany celów określonych w art. 1 ust. 5a. Komisja oceni również wpływ ustanowienia minimalnych progów efektywności energetycznej dla nowych bezemisyjnych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych wprowadzonych do obrotu na rynku unijnym.

Do sprawozdania dołącza się, w stosownych przypadkach, wnioski w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.”;

b) uchyla się ust. 2–5;

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja dokona przeglądu dyrektywy 1999/94/WE, uwzględniając konieczność zapewnienia konsumentom dokładnych, rzetelnych i porównywalnych danych dotyczących zużycia paliwa i energii, emisji CO₂ oraz emisji zanieczyszczeń powietrza z nowych samochodów osobowych wprowadzonych do obrotu, w tym w warunkach rzeczywistych, a także oceni możliwości wprowadzenia etykiety zużycia paliwa i emisji CO₂ dla nowych lekkich pojazdów użytkowych.

Do przeglądu dołącza się, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy.”;

d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„9. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany wzorów określonych w załączniku I część B, jeżeli takie zmiany są niezbędne do uwzględnienia procedury dotyczącej pojazdów kategorii N₁ budowanych wieloetapowo określonej w załączniku III część A.”;

14) w art. 17 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 odesłanie „art. 7 ust. 8, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 2 i art. 15 ust. 8” zastępuje się odesłaniem „art. 7 ust. 8, art. 7a ust. 2, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 2 i art. 15 ust. 8 i 9”;

b) w ust. 3 odesłanie „art. 7 ust. 8, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 2 i art. 15 ust. 8” zastępuje się odesłaniem „art. 7 ust. 8, art. 7a ust. 2, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 2 i art. 15 ust. 8 i 9”;

c) w ust. 6 odesłanie „art. 7 ust. 8, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 2 i art. 15 ust. 8” zastępuje się odesłaniem „art. 7 ust. 8, art. 7a ust. 2, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 2 i art. 15 ust. 8 i 9”;

15) w załączniku I wprowadza się zmiany określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 19 kwietnia 2023 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodnicząca

R. METSOLA

W imieniu Rady

Przewodnicząca

J. ROSWALL

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

1) w części A wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 6.1 nagłówek otrzymuje brzmienie:

„Docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów począwszy od 2025 r.”;

b) w pkt 6.1.2 nagłówek otrzymuje brzmienie:

„Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów na lata 2030–2034”;

c) dodaje się punkt w brzmieniu:

„6.1.3. Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów począwszy od 2035 r.

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ · (1 – współczynnik redukcji₂₀₃₅),

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ określono w pkt 6.0;

współczynnik redukcji₂₀₃₅ określono w art. 1 ust. 5a lit. a).”;

d) w pkt 6.2 nagłówek otrzymuje brzmienie:

„Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji”;

e) uchyla się pkt 6.2.2;

f) pkt 6.3 otrzymuje brzmienie:

„6.3. Docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2025 r.

6.3.1. Docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2025–2029

Docelowy indywidualny poziom emisji = referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji · współczynnik ZLEV

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ ustalony zgodnie z pkt 6.2.1;

współczynnik ZLEV jest równy (1+y-x), chyba że wartość ta jest większa niż 1,05 lub mniejsza niż 1,0, w którym to przypadku ustala się współczynnik ZLEV na 1,05 lub 1,0, w zależności od przypadku;

gdzie:

y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowych samochodów osobowych obliczony jako łączna liczba nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako ZLEV_{specific} zgodnie z następującym wzorem, podzielona przez łączną liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

W odniesieniu do nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w państwach członkowskich, w których parku pojazdów udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych wynosi poniżej 60 % średniej unijnej w 2017 r., i mniej niż 1 000 nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych zarejestrowanych w 2017 r. (*), ZLEV_{specific} do 2029 r. włącznie oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$ZLEV_{\text{specific}} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

W przypadku gdy udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim w latach 2025–2028 przekracza 5 %, to państwo członkowskie nie kwalifikuje się do zastosowania mnożnika 1,85 w kolejnych latach;

x wynosi 25 % w latach 2025–2029.

6.3.2. Docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2030–2034

Docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM–TM₀)

gdzie

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ ustalono zgodnie z pkt 6.1.2;

a₂₀₃₀ wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet} - \text{wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$

gdzie

a₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1

średnie poziomy emisji₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1

TM określono w pkt 6.2.1

TM₀ określono w pkt 6.2.1

6.3.3. Docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2035 r.

Docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ + a₂₀₃₅ · (TM–TM₀)

gdzie

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ ustalono zgodnie z pkt 6.1.3;

a₂₀₃₅ wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet} - \text{wide target}_{2035}}{\text{average emissions}_{2021}}$

gdzie

a₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1

średnie poziomy emisji₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1

TM określono w pkt 6.2.1

TM₀ określono w pkt 6.2.1

(*) Udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku nowych samochodów osobowych danego państwa członkowskiego w 2017 r. oblicza się jako łączna liczba nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych zarejestrowanych w 2017 r. podzielona przez łączną liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w tym samym roku.”;

2) w części B wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 6.1 nagłówek otrzymuje brzmienie:

„Docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów począwszy od 2025 r.”;

b) w pkt 6.1.2 nagłówek otrzymuje brzmienie:

„Docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów na lata 2030–2034”;

c) dodaje się punkt w brzmieniu:

„6.1.3. Docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów począwszy od 2035 r.

Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ · (1– współczynnik redukcji₂₀₃₅),

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ określono w pkt 6.0;

współczynnik redukcji₂₀₃₅ określono w art. 1 ust. 5a lit. b).”;

d) pkt 6.2.2 otrzymuje brzmienie:

„6.2.2. Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2030–2034

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

gdzie

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ ustalono zgodnie z pkt 6.1.2;

α oznacza a_{2030} , w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest nie większa niż wartość TM_0 , oraz a_{2030} , w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest większa niż wartość TM_0 ;

gdzie:

a_{2030} wynosi $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet – wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a_{2021} określono w pkt 6.2.1

średnie poziomy emisji₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1

TM określono w pkt 6.2.1

TM_0 określono w pkt 6.2.1.”;

e) dodaje się punkt w brzmieniu:

„6.2.3. Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2035 r.

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

gdzie

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ ustalono zgodnie z pkt 6.1.3;

α oznacza $a_{2035, L}$, w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest nie większa niż wartość TM_0 , oraz $a_{2035, H}$, w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest większa niż wartość TM_0 ,

gdzie:

$a_{2035, L}$ wynosi $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet – wide target}_{2035}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

$a_{2035, H}$ wynosi $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet – wide target}_{2035}}{\text{EU fleet – wide target}_{2025}}$

średnie poziomy emisji₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1

TM określono w pkt 6.2.1

TM_0 określono w pkt 6.2.1.”;

f) pkt 6.3 otrzymuje brzmienie:

„6.3. Docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2025 r.

6.3.1. Docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2025–2029

Docelowy indywidualny poziom emisji = (referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₅)) · współczynnik ZLEV

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji	oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji CO ₂ ustalony zgodnie z pkt 6.2.1;
θ_{targets}	oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z pkt 6.2.1;
współczynnik ZLEV jest równy	$(1+y-x)$, chyba że wartość ta jest większa niż 1,05 lub mniejsza niż 1,0, w którym to przypadku ustala się współczynnik ZLEV na 1,05 lub 1,0, w zależności od przypadku;

gdzie:

y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta lekkich pojazdów użytkowych obliczony jako łączna liczba nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako $ZLEV_{\text{specific}}$ zgodnie z następującym wzorem, podzielona przez łączną liczbę nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

x wynosi 17 % w latach 2025–2029.

6.3.2. Docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2030–2034

Docelowy indywidualny poziom emisji = referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji – (θ_{targets} – docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀)

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji	oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta ustalony zgodnie z pkt 6.2.2;
θ_{targets}	oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z pkt 6.2.2;
docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów ₂₀₃₀	ustalono w pkt 6.1.2.

6.3.3. Docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2035 r.

Docelowy indywidualny poziom emisji = referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji – (θ_{targets} – docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅)

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji	oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta ustalony zgodnie z pkt 6.2.3;
θ_{targets}	oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z pkt 6.2.3;
docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów ₂₀₃₅	ustalono w pkt 6.1.3.”.
