KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 16.12.2025 r.
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do norm emisji CO_2 dla nowych pojazdów lekkich i oznakowania pojazdów oraz uchylające dyrektywę 1999/94/WE

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

UE uznaje zmianę klimatu za zagrożenie egzystencjalne ściśle związane z globalnym bezpieczeństwem, pokojem i zrównoważonym rozwojem. Przeciwdziałanie zmianie klimatu stanowi zarazem okazję do zwiększenia konkurencyjności i niezależności UE. UE zobowiązała się do ograniczenia emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r. oraz do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Komisja zaproponowała również zmianę Europejskiego prawa o klimacie poprzez wyznaczenie celu dotyczącego redukcji emisji o 90 % do 2040 r.[1] Zarówno Rada, jak i Parlament Europejski wypracowały swoje stanowiska w tej sprawie, która jest obecnie przedmiotem procedury współdecyzji.

Polityka dekarbonizacji jest potężną siłą napędową wzrostu gospodarczego, jeżeli jest dobrze zintegrowana z polityką przemysłową, gospodarczą i handlową oraz polityką w dziedzinie konkurencji, jak wyjaśniono w Kompasie konkurencyjności[2] i Pakcie dla czystego przemysłu[3].

Ograniczenie emisji CO_2 z transportu drogowego jest niezbędne do osiągnięcia neutralności klimatycznej. W 2023 r. emisje te stanowiły około 30 % całkowitych emisji netto CO_2 w UE (i 24 % emisji gazów cieplarnianych) i nadal są wyższe niż w 1990 r.

Rozporządzenie określające normy emisji CO_2 dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych (samochodów dostawczych)[4] jest zasadniczym elementem zestawu środków UE mających na celu obniżenie emisyjności transportu drogowego. Ukierunkowuje ono stopniowe przejście na pojazdy bezemisyjne i zapewnia długoterminową pewność i przewidywalność inwestorom w całym łańcuchu wartości, a jednocześnie daje wystarczająco dużo czasu na przeprowadzenie sprawiedliwej transformacji.

Unijny sektor motoryzacyjny generuje PKB o wartości 1 bln EUR i odpowiada za jedną trzecią prywatnych inwestycji w badania i rozwój w UE. Zapewnia – bezpośrednio lub pośrednio – zatrudnienie w przemyśle wytwórczym trzem milionom Europejczyków. Sektor ten przechodzi obecnie globalną i strukturalną transformację, związaną z czystą i cyfrową transformacją, i stoi w obliczu poważnych wyzwań w zakresie konkurencyjności.

W styczniu 2025 r. Komisja nawiązała z nim strategiczny dialog w celu sprostania tym wyzwaniom oraz opracowania konkretnych strategii i rozwiązań, aby zapewnić temu kluczowemu sektorowi stabilną przyszłość w Europie. Działania posłużyły do opracowania

---

1 Komisja, Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/1119 w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej, COM(2025) 524 final z 2.7.2025.

2 Komunikat Komisji Europejskiej: Kompas konkurencyjności dla UE, COM(2025) 30 final, 29.1.2025.

3 Komunikat Komisji Europejskiej: Pakt dla czystego przemysłu – wspólny plan działania na rzecz konkurencyjności i dekarbonizacji, COM(2025) 85 final. 26.2.2025.

4 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.

planu działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego[5], który określa konkretne środki mające pomóc w zapewnieniu globalnej konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego i utrzymaniu silnej europejskiej bazy produkcyjnej za pośrednictwem działań w pięciu kluczowych obszarach: 1) innowacje i transformacja cyfrowa, 2) czysta mobilność, 3) konkurencyjność i odporność łańcuchów dostaw, 4) umiejętności i wymiar społeczny oraz 5) równe warunki działania i odpowiednie otoczenie działalności gospodarczej.

Aby osiągnąć wyznaczone cele, w planie działania wprowadzono około 50 działań przewodnich. Obejmują one przegląd rozporządzenia określającego normy emisji CO_2 dla samochodów osobowych i dostawczych oraz przegląd dyrektywy w sprawie oznakowania samochodów[6] w celu lepszego informowania konsumentów i ułatwienia dokonywania zrównoważonych wyborów zgodnie z celami UE w zakresie klimatu i środowiska.

Jako że docelowe poziomy emisji CO_2 określone w rozporządzeniu z czasem ulegają zaostrzeniu, zapewnienie zgodności z przepisami wymaga większego upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych, ponieważ inne istniejące środki redukcji emisji CO_2 mają jedynie ograniczony wpływ i same w sobie nie są wystarczające do osiągnięcia obecnych i przyszłych docelowych poziomów emisji CO_2. Chociaż istotne jest, aby cele nadal stanowiły zachętę do przejścia na mobilność bezemisyjną oraz zapewniały pewność i przewidywalność inwestycji, brak elastyczności w cyklu zapewniania zgodności oraz znaczne zmiany w zakresie globalnej sytuacji gospodarczej i obowiązujących przepisów mogą stwarzać ryzyko dla producentów pojazdów związane z niespełnieniem wymogów.

Należy zwiększyć neutralność technologiczną, ponieważ obecne ramy prawne mogą ograniczać ciągłe innowacje i rozwój technologii innych niż bezemisyjne mechanizmy napędowe, które to technologie mogą być przydatne w konkretnych przypadkach użycia lub na etapie przejściowym. Ze względu na bariery utrudniające wprowadzanie bezemisyjnych samochodów dostawczych, skutkujące brakiem popytu w perspektywie krótkoterminowej, producenci lekkich pojazdów użytkowych stoją w obliczu szczególnych wyzwań. Aby zwiększyć konkurencyjność i zrównoważony charakter europejskiego sektora motoryzacyjnego, należy zachęcać do rozwoju małych samochodów elektrycznych produkowanych w UE poprzez zapewnienie specjalnych zachęt.

Należy również zagwarantować, aby konsumenci otrzymywali jasne i zharmonizowane informacje na temat efektywności środowiskowej nowych samochodów osobowych, a także samochodów sprzedawanych na rynku wtórnym przez sprzedawców detalicznych. Powinno to obejmować oznakowanie wszystkich rodzajów samochodów, w tym pojazdów bezemisyjnych, co ułatwiłoby podejmowanie świadomych decyzji o zakupie i wspierałoby przejście na mobilność bezemisyjną.

W tym kontekście wniosek ma na celu zapewnienie bardziej elastycznego i neutralnego technologicznie podejścia, z uwzględnieniem postępu technologicznego i zmian zachodzących na rynku, przy jednoczesnym utrzymaniu kursu na neutralność klimatyczną oraz przewidywalności dla producentów i inwestorów w sprawiedliwym przejściu na mobilność bezemisyjną. Przewidziano w nim środki:

---

5 Komunikat Komisji Europejskiej: „Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego”, COM(2025) 95 final z 5.3.2025.

6 Dyrektywa 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. 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, s. 16.

1) wprowadzające większą elastyczność dla producentów, aby mogli oni osiągnąć swoje docelowe poziomy emisji CO_2;

2) zwiększające neutralność technologiczną norm emisji CO_2;

3) utrzymujące wkład norm emisji CO_2 w osiągnięcie celów klimatycznych określonych w unijnym prawie o klimacie;

4) utrzymujące pewność i przewidywalność dla producentów i inwestorów w łańcuchu wartości mobilności bezemisyjnej;

5) skuteczniej spełniające potrzeby potencjalnych nabywców pojazdów bezemisyjnych poprzez dostarczanie im odpowiednich informacji, a tym samym wspierające producentów w przestrzeganiu norm emisji CO_2.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Wniosek jest spójny z celami Europejskiego prawa o klimacie, zgodnie z wymogami art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia. Wniosek jest zgodny z innymi politykami UE w dziedzinie klimatu, energii i transportu, w tym z:

– rozporządzeniem (UE) 2023/1804, które zapewnia odpowiednią infrastrukturę paliw alternatywnych w całej UE, wspieraną przez instrument na rzecz infrastruktury paliw alternatywnych (AFIF) na potrzeby projektów dotyczących ładowania. Unijny plan działania na rzecz sieci i przyszłe przepisy dotyczące modernizacji sieci mają na celu skuteczną integrację elektromobilności, natomiast Plan działania na rzecz przystępnej cenowo energii służy zmniejszeniu kosztów ładowania. Wniosek w sprawie dekarbonizacji floty korporacyjnej zwiększy popyt na pojazdy bezemisyjne;

– europejskim aktem w sprawie surowców krytycznych, który wspiera zrównoważony łańcuch wartości baterii dzięki zatwierdzaniu projektów strategicznych mających na celu zabezpieczenie dostaw materiałów. Akt w sprawie przemysłu neutralnego emisyjnie wspiera zrównoważoność i odporność, a także zdolności produkcyjne UE w zakresie technologii neutralnych emisyjnie, takich jak baterie. Do wsparcia rozwoju unijnego łańcucha dostaw baterii przyczyni się również „Booster branży baterii”. Przyszłe przepisy, takie jak Akt w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu, będą miały na celu utrzymanie europejskiej produkcji kluczowych komponentów pojazdów elektrycznych sprzedawanych w UE poprzez uzależnienie wsparcia publicznego przynoszącego korzyści branży motoryzacyjnej od spełnienia kryteriów odporności i zrównoważonego rozwoju. Takie kryteria są potężnym narzędziem służącym wspieraniu europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. W ramach Aktu w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu oczekuje się również opracowania etykiety dotyczącej intensywności emisji dwutlenku węgla produktów przemysłowych, począwszy od stali, a także parametrów dla oznaczenia „wyprodukowano w UE”. Będzie to istotne, aby móc wykorzystać te rozwiązania stosownie do potrzeb w celu zapewnienia spójności stosowanej metodyki. W równym stopniu dotyczy to odniesienia do oznaczenia „wyprodukowano w UE” w przypadku małych samochodów elektrycznych;

– ETS2, który ułatwia przejście na pojazdy bezemisyjne poprzez ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych;

– rozporządzeniem w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego (rozporządzeniem ESR), które pozostaje centralnym elementem unijnej strategii redukcji emisji, przy czym cel na 2030 r. dla sektorów nieobjętych ETS ustalono na poziomie 40 %

redukcji w porównaniu z 2005 r., a państwa członkowskie stale dostosowują swoje budżety krajowe i elastyczność w miarę monitorowania przez Unię postępów w osiągnięciu jej celów klimatycznych.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Europa przyjęła ambitne ramy, dzięki którym do 2050 r. jej gospodarka ma stać się gospodarką neutralną dla klimatu. Pakt dla czystego przemysłu ma na celu zadbanie o to, aby UE była konkurencyjnym i atrakcyjnym miejscem dla produkcji, w tym w energochłonnych gałęziach przemysłu, oraz promowanie czystych technologii i nowych modeli biznesowych o obiegu zamkniętym, aby UE osiągnęła przyjęte cele w zakresie dekarbonizacji. Wdrożenie tych technologii i modeli zwiększy również niezależność energetyczną UE od importowanych paliw kopalnych.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 192 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Zgodnie z art. 191 i art. 192 ust. 1 TFUE Unia Europejska przyczynia się do osiągnięcia m.in. następujących celów: zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska; promowania na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów w dziedzinie środowiska, w szczególności zwalczania zmian klimatu. Na podstawie art. 192 TFUE Unia przyjęła już polityki mające na celu rozwiązanie problemu emisji CO_2 z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w drodze rozporządzenia (UE) 2019/631, które obowiązuje obecnie od dnia 1 stycznia 2020 r., oraz zapewnienie konsumentom informacji dotyczących zużycia paliwa i emisji CO_2 z nowych samochodów osobowych oferowanych na sprzedaż lub w leasingu w drodze dyrektywy 1999/94/WE.

- **Pomocniczość**

Zmiana klimatu stanowi problem o wymiarze transgranicznym, w przypadku którego działania koordynowane na poziomie UE mogą skutecznie uzupełniać i wzmacniać działania podejmowane na szczeblu krajowym i lokalnym. Działanie UE jest uzasadnione na podstawie zasady pomocniczości, zgodnie z art. 191 Traktatu z Lizbony.

Ponieważ normy emisji CO_2 oraz wymogi dotyczące oznakowania dla pojazdów są ustalane na szczeblu UE, cele niniejszej inicjatywy można osiągnąć wyłącznie na szczeblu Unii.

- **Proporcjonalność**

Niniejszy wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celów Unii związanych z redukcją emisji gazów cieplarnianych w sposób racjonalny pod względem kosztów, przy jednoczesnym zapewnieniu uczciwości i integralności środowiskowej.

- **Wybór instrumentu**

We wniosku przewidziano zmianę rozporządzenia (UE) 2019/631, a więc jedynym właściwym instrumentem prawnym jest rozporządzenie.

Jeśli chodzi o oznakowanie pojazdów, wniosek uchyla i zastępuje dyrektywę 1999/94/WE. Biorąc pod uwagę ustalenia zawarte w ocenie, a także główne zmiany, jakie należy wprowadzić w obowiązujących przepisach, oraz cel, jakim jest poprawa funkcjonowania rynku wewnętrznego, rozporządzenie stanowi odpowiedni instrument prawny zastępujący

dyrektywę, ponieważ zawiera jasne, szczegółowe i bezpośrednio stosowane przepisy. Ponadto zapewnia ono jednoczesne i zharmonizowane wdrażanie wymogów prawnych w całej Unii.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

• Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa

Wśród zainteresowanych stron panuje ogólna zgoda co do potrzeby utrzymania kierunku działań UE na rzecz dekarbonizacji oraz co do tego, że elektryfikacja będzie miała kluczowe znaczenie dla transformacji i przyszłości konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego UE. Niektóre zainteresowane strony twierdzą jednak, że obecne ramy regulacyjne UE są zbyt sztywne, co stwarza ryzyko wystąpienia problemów dla producentów pojazdów w okresie przejściowym. Należy zatem odpowiednio ograniczyć to ryzyko.

W ocenie dyrektywy w sprawie oznakowania samochodów stwierdzono, że chociaż zapewniła ona osiągnięcie przynajmniej w pewnym stopniu początkowo założonych w niej celów w zakresie informowania konsumentów o emisjach CO_2 z nowych samochodów, istnieje szereg czynników ograniczających wybory dokonywane przez konsumentów i zmniejszających potencjalny wpływ tego aktu prawnego. W miarę coraz większego upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych, w przypadku których dostarczane dotychczas informacje są bardzo ograniczone i niewystarczające, a także ze względu na fakt, że potencjalni nabywcy pojazdów coraz częściej korzystają z platform cyfrowych w celu zasięgnięcia informacji przed zakupem, dyrektywa ta będzie coraz mniej adekwatna.

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Komisja wskazała kilka kluczowych grup zainteresowanych stron, z którymi należało przeprowadzić konsultacje, takich jak między innymi państwa członkowskie (władze krajowe i regionalne), producenci pojazdów, dostawcy komponentów i materiałów, dostawcy paliw i energii, nabywcy pojazdów (prywatni nabywcy, przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwa zarządzające flotą), organizacje pozarządowe działające w obszarze ochrony środowiska, transportu i konsumentów oraz partnerzy społeczni.

Aby zebrać informacje zwrotne od tych grup, Komisja ogłosiła zaproszenie do zgłaszania uwag i przeprowadziła internetowe konsultacje publiczne w dniach od 7 lipca do 10 października 2025 r. Komisja odbyła również spotkania ze stowarzyszeniami branżowymi reprezentującymi producentów pojazdów i komponentów oraz dostawców energii, przeprowadziła dwustronne spotkania z organami państw członkowskich, partnerami społecznymi i organizacjami pozarządowymi oraz zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie stanowisk.

Na zaproszenie do zgłaszania uwag dotyczących przeglądu rozporządzenia określającego normy emisji CO_2 dla samochodów osobowych i dostawczych otrzymano 963 odpowiedzi, natomiast na odrębne zaproszenie do zgłaszania uwag dotyczące przeglądu dyrektywy w sprawie oznakowania samochodów[7] otrzymano 39 odpowiedzi. Internetowe konsultacje publiczne przeprowadzone na stronie internetowej EU Survey[8] dotyczyły zarówno przeglądu rozporządzenia w sprawie norm emisji CO_2 dla samochodów osobowych i dostawczych, jak

[7] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revision-of-the-EU-rules-on-car-labelling_pl.

[8] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_pl.

i przeglądu dyrektywy w sprawie oznakowania samochodów. W ramach konsultacji otrzymano 1 115 odpowiedzi, z czego 859 (77 %) pochodziło od obywateli UE, 120 (11 %) od przedsiębiorstw lub firm, z czego 57 (5 %) od MŚP, 76 (7 %) od stowarzyszeń branżowych, 14 (1 %) od organizacji pozarządowych, a pozostałe od instytucji akademickich, organizacji konsumenckich i związków zawodowych.

Odpowiedzi zainteresowanych stron udzielone w ramach konsultacji publicznych odzwierciedlały szerokie spektrum opinii na temat docelowych poziomów emisji CO_2. Niektóre państwa członkowskie, władze lokalne, organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska, naukowcy i przedstawiciele sektora energii elektrycznej za kluczową kwestię uznali stabilność polityki. Z kolei większość pozostałych respondentów z branży, a także uczestnicy zorganizowanej kampanii obywatelskiej, uznali cele na 2035 r. za nieosiągalne ze względu na wolniejsze niż przewidywano tempo upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych. Przedstawiciele przemysłu zasadniczo opowiedzieli się za uwzględnieniem zrównoważonych paliw odnawialnych i hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV) w ramach rozporządzenia w sprawie norm emisji CO_2, aby zwiększyć elastyczność i neutralność technologiczną, natomiast organizacje pozarządowe i organy publiczne w większości były odmiennego zdania. Zainteresowane strony z branży wskazały również na potrzebę większej elastyczności w stosowaniu grzywien, proponując, aby służyły one jako mechanizm wsparcia, a nie środek o charakterze kary. Obywatele i organizacje pozarządowe zasadniczo opowiadali się za wykorzystaniem dochodów do wspierania pracowników, rozwoju infrastruktury ładowania i środków po stronie popytu.

Zdecydowana większość zainteresowanych stron poparła harmonizację i uproszczenie oznakowania pojazdów, a także dodanie na etykiecie konkretnych informacji dotyczących pojazdów bezemisyjnych, ale bez innych dodatkowych informacji, które nie są łatwo dostępne, takich jak całkowity koszt własności. Większość zainteresowanych stron uważa za istotne rozszerzenie etykiety, tak aby obejmowała również nowe samochody dostawcze. Organizacje konsumenckie apelowały o rozszerzenie zakresu etykiety na samochody używane.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Ilościowa ocena skutków gospodarczych, społecznych i środowiskowych rozważanych wariantów strategicznych opiera się na szeregu scenariuszy opracowanych dla modelu PRIMES. Analizę tę uzupełniono, stosując inne narzędzia służące do modelowania, takie jak GEM-E3 i E3ME oraz model DIONE opracowany przez Wspólne Centrum Badawcze.

Dane z monitorowania dotyczące emisji gazów cieplarnianych i innych cech nowego parku pojazdów lekkich pochodzą z rocznych danych z monitorowania zgłaszanych przez państwa członkowskie i gromadzonych przez Europejską Agencję Środowiska (EEA) na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/631.

Dalsze informacje zebrano dzięki zamówieniom publicznym na usługi zleconym wykonawcom zewnętrznym.

- **Ocena skutków**

Komisja przeprowadziła ocenę skutków, w której przedstawiła szczegółową analizę. W ocenie skutków Komisja oceniła spójność inicjatywy z celami Europejskiego prawa o klimacie, zgodnie z wymogami art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia.

Zbadano różne warianty strategiczne, które zaszeregowano do trzech kategorii: (i) docelowe poziomy emisji CO_2 dla samochodów osobowych i dostawczych oraz różne elastyczne rozwiązania ułatwiające przestrzeganie przepisów (zrównoważone paliwa odnawialne, OVC-HEV, wieloletnia kontrola zgodności, superjednostki dla małych pojazdów elektrycznych); (ii) wsparcie finansowe poprzez stosowanie grzywien; (iii) oznakowanie pojazdów.

Określono preferowane połączenie wariantów dotyczących celów i elastyczności, które zapewnia większą elastyczność i neutralność technologiczną, przy jednoczesnym utrzymaniu silnego sygnału dla inwestycji w mobilność bezemisyjną w perspektywie długoterminowej. Jeżeli chodzi o oznakowanie pojazdów, wariantem preferowanym jest wariant obejmujący możliwie najszerszą gamę pojazdów używanych.

Preferowany wariant dotyczący docelowych poziomów emisji CO_2 i elastyczności przyniesie korzyści producentom w latach 2030–2034. Ponadto, przy zachowaniu celu 100 % redukcji do roku 2035, zwiększa on neutralność technologiczną poprzez uznanie roli OVC-HEV oraz roli zrównoważonych paliw odnawialnych po 2035 r. Pobudzi to dalsze inwestycje w technologie inne niż bezemisyjne mechanizmy napędowe i ich rozwój, które mogą być przydatne w konkretnych przypadkach użycia lub w fazie przejściowej, potencjalnie wspierając również konkurencyjność niektórych producentów europejskich na innych rynkach. Jak wykazano w ocenie, wpływ preferowanego wariantu na energię i klimat jest ograniczony, w szczególności ze względu na przewidziane w nim zabezpieczenia. W związku z tym inicjatywa jest spójna z celem UE w zakresie neutralności klimatycznej do 2050 r. oraz z celem klimatycznym na 2030 r. i postępami w zakresie przystosowania się do zmiany klimatu.

Preferowany wariant dotyczący docelowych poziomów emisji CO_2 i elastyczności wiąże się z pewnymi dodatkowymi całkowitymi kosztami systemowymi (koszty inwestycji, koszty paliw oraz inne koszty operacyjne), jednak nie wykazuje znaczących zmian w porównaniu ze scenariuszem odniesienia.

Oczekuje się, że elastyczność regulacyjna przewidziana w inicjatywie zwiększy konkurencyjność w perspektywie krótkoterminowej. Preferowany wariant obejmuje elementy, które z jednej strony mają na celu zapewnienie niezbędnej równowagi między elastycznością regulacyjną a zwiększoną neutralnością technologiczną, a z drugiej strony – utrzymanie przewidywalności i stabilności długoterminowego kierunku rozwoju pojazdów bezemisyjnych.

.

Preferowany wariant oznakowania pojazdów zapewni potencjalnym nabywcom pojazdów bezemisyjnych bardziej odpowiednie informacje i zagwarantuje, aby harmonizacja wzoru etykiety na szczeblu UE skutecznie doprowadziła do uproszczenia i objęcia oznakowaniem w równym stopniu wszystkich pojazdów używanych. Harmonizacja eliminuje potrzebę opracowania krajowego wzoru etykiety, co skutkuje oszczędnościami kosztów dla organów krajowych.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Zgodnie z zobowiązaniem Komisji do lepszego stanowienia prawa wniosek został przygotowany w sposób kompleksowy, w oparciu o zasadę przejrzystości i przy stałym zaangażowaniu zainteresowanych stron.

W porównaniu z obowiązującym rozporządzeniem nie oczekuje się, aby wniosek doprowadził do zwiększenia kosztów administracyjnych wynikających z przepisów. Ponadto nie wiąże się on ze zwiększeniem złożoności ram prawnych.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek przygotowano z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej. Przyczynia się on zwłaszcza do osiągnięcia celu dotyczącego wysokiego poziomu ochrony środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, o której mowa w art. 37 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej[9].

4. WPŁYW NA BUDŻET

Ocenę skutków finansowych regulacji określającą wpływ na zasoby budżetowe, ludzkie i administracyjne załączono do wniosku poprzedzającego przyjęcie rozporządzenia (UE) 2019/631 ostatnio zmienionego rozporządzeniem (UE) 2023/851.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Wniosek nie zmienia istoty przepisów, dlatego ocena wdrożenia pozostaje taka sama jak w przypadku wniosku poprzedzającego przyjęcie rozporządzenia (UE) 2019/631 zmienionego rozporządzeniem (UE) 2023/851.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1 zawiera następujące proponowane zmiany:

– w art. 1 pkt 1 zmienia się art. 1, aby obniżyć docelowy poziom emisji CO_2 dla unijnego parku pojazdów na 2030 r. w odniesieniu do samochodów dostawczych z 50 % do 40 % redukcji w porównaniu z poziomem odniesienia z 2021 r. oraz docelowy poziom emisji CO_2 dla unijnego parku pojazdów na 2035 r. w odniesieniu do samochodów osobowych i dostawczych ze 100 % do 90 %. W artykule tym przewidziano również włączenie oznakowania pojazdów do zakresu rozporządzenia;

– w art. 1 pkt 2 zmienia się art. 2 ust. 1 lit. b) w celu wyjaśnienia, że wszystkie pojazdy bezemisyjne kategorii N (w tym N1 i N2), których masa bez masy akumulatora wynosi mniej niż 2 840 kg, są faktycznie uwzględniane przy ocenie zgodności z docelowymi poziomami emisji CO_2 określonymi w rozporządzeniu. Rozszerzono w nim również zakres o oznakowanie pojazdów;

– w art. 1 pkt 3 zmienia się art. 3 w celu doprecyzowania definicji „masy próbnej” oraz wprowadzenia definicji istotnych dla przepisów dotyczących oznakowania pojazdów;

– w art. 1 pkt 4 zmienia się art. 4 w celu wprowadzenia wieloletniej kontroli zgodności; w art. 1 pkt 7 zmienia się art. 6, a w art. 1 pkt 9 zmienia się art. 8 w celu wprowadzenia wynikających z tego zmian;

– w art. 1 pkt 5 zmienia się art. 5 w celu uwzględnienia superjednostek dla małych pojazdów elektrycznych produkowanych w UE;

[9] Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 391.

– w art. 1 pkt 6 wprowadza się nowe przepisy dotyczące roli niektórych zrównoważonych paliw odnawialnych;

– w art. 1 pkt 6 wprowadza się nowe przepisy dotyczące roli stali niskoemisyjnej produkowanej w UE;

– w art. 1 pkt 10 i 14 wprowadza się nowe art. 15a i 15b oraz nowy załącznik IIIa, w których określono przepisy dotyczące oznakowania pojazdów.

2025/0420 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do norm emisji CO_2 dla nowych pojazdów lekkich i oznakowania pojazdów oraz uchylające dyrektywę 1999/94/WE

(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[10],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[11],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Przyjmując rozporządzenie (UE) 2021/1119 (prawo o klimacie), Unia prawnie zobowiązała się do osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r., czyli do redukcji do zera emisji netto do tego czasu, a następnie do osiągnięcia ujemnych emisji, a także ustanowiła wiążący pośredni cel klimatyczny Unii na 2030 r. i przepisy dotyczące wyznaczenia ogólnounijnego pośredniego celu klimatycznego na 2040 r.

(2) Aby osiągnąć cel neutralności klimatycznej, należy między innymi zagwarantować i wspierać konkurencyjność i odporność przemysłu europejskiego, zapewnić ścieżki transformacji oparte na najlepszych dostępnych opłacalnych, bezpiecznych i skalowalnych technologiach, położyć większy nacisk na sprawiedliwą transformację, zapewnić uczciwą konkurencję z partnerami międzynarodowymi oraz dokonać dekarbonizacji systemu energetycznego za pomocą wszystkich bezemisyjnych i niskoemisyjnych rozwiązań energetycznych.

(3) W ramach Paktu dla czystego przemysłu i Planu działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego Unia, koncentrując się zarówno na dekarbonizacji, jak i odnowie przemysłu, stworzyła warunki dla udanej transformacji obejmujące mechanizmy wsparcia dla przemysłu europejskiego, wymogi dotyczące europejskiego pochodzenia ogniw i komponentów baterii w pojazdach elektrycznych sprzedawanych w Unii, łatwiejszy dostęp do finansowania publicznego i prywatnego, równe warunki

[10] Dz.U. C,, s..
[11] Dz.U. C,, s..

działania na całym świecie oraz jasne warunki sprzyjające wdrażaniu i zwiększaniu skali czystych technologii w celu wzmocnienia konkurencyjności przemysłowej i innowacji w Unii.

(4) Sektor motoryzacyjny jest kluczowym filarem gospodarki Unii, który znajduje się w krytycznym punkcie zwrotnym, ponieważ stoi w obliczu ostrej globalnej konkurencji i jest przedmiotem głębokich przemian strukturalnych pod względem dekarbonizacji i cyfryzacji. Droga do mobilności bezemisyjnej wymaga przyjęcia zintegrowanego podejścia łączącego redukcję emisji CO_2, konkurencyjność przemysłu, sprawiedliwość społeczną i wiodącą pozycję technologiczną. W celu zapewnienia, by transformacja ta wzmocniła konkurencyjność ekosystemu motoryzacyjnego Unii przy jednoczesnym utrzymaniu jej ambicji środowiskowych i społecznych, 5 marca 2025 r. Komisja przyjęła Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego.

(5) Zakupu lekkich pojazdów użytkowych dokonuje się w celach zawodowych i w tych celach są one wykorzystywane. W niektórych szczególnych przypadkach użycia mogą istnieć krótkoterminowe bariery utrudniające wprowadzanie pojazdów bezemisyjnych w tym segmencie. Należy zatem dostosować docelowy poziom emisji CO_2 na 2030 r. dla tych pojazdów, aby utrzymać ciągłą zdolność producentów do inwestowania, w szczególności w przechodzenie na pojazdy bezemisyjne.

(6) Wspieranie rozwoju i produkcji małych samochodów elektrycznych produkowanych w UE zapewni konsumentom przystępność cenową i dostęp do czystej mobilności oraz zwiększy konkurencyjność i zrównoważony charakter europejskiego sektora motoryzacyjnego. Należy zatem stymulować rozwój małych samochodów elektrycznych produkowanych w UE poprzez tworzenie zachęt w formie jednostek emisji CO_2 dla producentów, którzy wprowadzają takie pojazdy do obrotu w Unii.

(7) Chociaż istotne jest, aby docelowe poziomy emisji CO_2 nadal stanowiły zachętę do przechodzenia na mobilność bezemisyjną oraz dawały pewność i przewidywalność takich inwestycji, brak elastyczności regulacyjnej może stwarzać trudności producentom pojazdów, ograniczając ich możliwości dostosowania się do wymogów. Należy zatem wspierać podejście neutralne pod względem technologicznym poprzez zapewnienie elastyczności regulacyjnej w odniesieniu do technologii innych niż bezemisyjne.

(8) Aby zapewnić dodatkową elastyczność, w latach 2030–2032 producenci powinni zapewnić, aby średni indywidualny poziom emisji CO_2 ich pojazdów nie przekraczał docelowego poziomu emisji, obliczonego jako średnia ich rocznych docelowych indywidualnych poziomów emisji w tym okresie. Zgodność z docelowymi poziomami emisji powinna zostać oceniona pod koniec tego okresu w odniesieniu do poszczególnych producentów. Należy odpowiednio obliczyć opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

(9) Docelowy poziom redukcji emisji dla unijnego parku pojazdów od 2035 r. zostaje zmniejszony ze 100 % do 90 %, pod warunkiem że pozostałe emisje zostaną skompensowane przez wykorzystanie jednostek emisji z tytułu stali niskoemisyjnej lub jednostek emisji z tytułu zrównoważonego paliwa odnawialnego.

(10) Należy ograniczyć wykorzystanie jednostek z tytułu niskoemisyjnej stali i jednostek z tytułu zrównoważonego paliwa odnawialnego, aby utrzymać inwestycje w bezemisyjny łańcuch wartości. Umożliwiając kompensację emisji do 10 % docelowego poziomu emisji dla unijnego parku pojazdów na 2021 r. począwszy

od 2035 r., jednostki te, w połączeniu z celem redukcji emisji o 90 %, wspierają ogólny cel neutralności klimatycznej.

(11) W 2035 r., a następnie co pięć lat, Komisja powinna oceniać skuteczność rozporządzenia, aby utrzymać zgodność z wiążącym celem neutralności klimatycznej do 2050 r. określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 („prawo o klimacie").

(12) Aby dać producentom większą elastyczność i wspierać inwestycje w rozwój łańcucha wartości zrównoważonych paliw odnawialnych, należy umożliwić uwzględnienie w normach emisji CO_2 ograniczenia emisji dzięki zrównoważonym paliwom odnawialnym. Paliwa te będą nadal odgrywać pewną rolę w dekarbonizacji transportu. Obecne ramy na podstawie dyrektywy (UE) 2018/2001 obejmują wiążące cele dotyczące zaawansowanych biopaliw w transporcie, co ma sprzyjać innowacyjnym technologiom. Postępy w ich wdrażaniu są jednak powolne. Na koniec 2026 r. zaplanowano przegląd dyrektywy (UE) 2018/2001, aby ocenić poczynione postępy i potrzebę aktualizacji przyszłych ram biogospodarki.

(13) Promowanie stali niskoemisyjnej ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów klimatycznych Unii przy jednoczesnym wzmocnieniu jej konkurencyjności przemysłowej i strategicznej autonomii. Ponieważ sektor motoryzacyjny jest kluczowym użytkownikiem stali, należy zachęcać do stosowania stali niskoemisyjnej w produkcji pojazdów w celu stworzenia rynku pionierskiego. W związku z tym, aby po 2035 r. zrekompensować emisje CO_2 z nowych pojazdów, które nie zostały jeszcze zrekompensowane przez wykorzystanie zrównoważonych paliw odnawialnych, producenci powinni mieć możliwość wykorzystania jednostek emisji z tytułu stali niskoemisyjnej w UE.

(14) Aby zagwarantować większą pewność producentom lekkich pojazdów użytkowych, należy wprowadzić korektę techniczną do wzoru, w którym dostosowuje się docelowy indywidualny poziom emisji producenta w zależności od średniej masy próbnej unijnego parku pojazdów.

(15) W ocenie dyrektywy w sprawie oznakowania samochodów stwierdzono, że brakuje harmonizacji etykiet we wszystkich państwach członkowskich, że potencjalni nabywcy pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, samochodów dostawczych i pojazdów używanych nie są odpowiednio informowani na podstawie obecnych przepisów oraz że konsumenci w coraz większym stopniu polegają na narzędziach cyfrowych, podczas gdy obecne przepisy koncentrują się na fizycznych punktach sprzedaży udostępniających przewodnik i plakaty w formie papierowej. Należy zatem dokonać przeglądu i aktualizacji dyrektywy 1999/94/WE.

(16) Należy udostępnić etykietę pojazdu zawierającą informacje istotne dla pojazdów bezemisyjnych, aby umożliwić potencjalnym nabywcom pojazdów podejmowanie świadomych decyzji o zakupie. Ponadto etykieta pojazdu powinna być dostępna nie tylko w przypadku nowych samochodów osobowych, ale także dla potencjalnych nabywców samochodów dostawczych i pojazdów używanych, aby zapewnić również odpowiednie informacje potencjalnym nabywcom tych pojazdów.

(17) Etykieta dla poszczególnych pojazdów powinna zawierać najistotniejsze informacje ze świadectwa zgodności. Powinna również umożliwiać konsumentom dostęp do dodatkowych informacji. W przyszłości, w miarę rozwoju wymogów technicznych, monitorowania i sprawozdawczości oraz dostępnych danych, dodatkowe informacje mogłyby na przykład informować klientów o wydajności pojazdów hybrydowych typu

plug-in w zależności od zachowania użytkownika pod względem udziału jazdy w trybie elektrycznym.

(18) Jako że nabywcy pojazdów w coraz większym stopniu polegają na narzędziach cyfrowych, a także aby umożliwić konsumentom porównywanie różnych modeli pojazdów, w tym modeli pochodzących od różnych producentów, informacje na temat wszystkich modeli pojazdów, których nowe egzemplarze są wprowadzane do obrotu na rynku unijnym, powinny być udostępniane w bazie danych o produktach.

(19) Wymogi dotyczące oznakowania pojazdów powinny mieć zastosowanie do producentów i sprzedawców pojazdów lub wszelkich innych osób fizycznych lub prawnych udostępniających pojazdy na rynku w ramach działalności handlowej, z jednoczesnym wyłączeniem osób prywatnych dokonujących okazjonalnej sprzedaży używanego samochodu.

(20) Wymogi dotyczące oznakowania pojazdów należy włączyć do rozporządzenia (UE) 2019/631, aby zapewnić spójne i zharmonizowane stosowanie tych przepisów w całej Unii.

(21) Aby ustanowić metody określania kryteriów uznania samochodu za „wyprodukowany w UE", uznania stali za niskoemisyjną oraz zmiany załącznika dotyczącego oznakowania pojazdów należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu uwzględnienia zmian technologicznych i legislacyjnych, a także zmian związanych z informowaniem konsumentów. 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. 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.

(22) W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do ustanawiania szczegółowych zasad i procedur monitorowania i raportowania przez producentów wszystkich danych niezbędnych do obliczania jednostek emisji z tytułu stali niskoemisyjnej oraz szczegółów operacyjnych bazy danych o produktach na potrzeby oznakowania pojazdów. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.

(23) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, jakimi są zapewnienie producentom pojazdów dodatkowej elastyczności w zakresie przestrzegania przepisów, przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu ambicji celów redukcji emisji CO_2, a także harmonizacja i aktualizacja wymogów dotyczących oznakowania pojazdów, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na skalę i skutki działań możliwe jest ich 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 tych celów.

(24) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2019/631,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1
Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2019/631

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

1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 5 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 40 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część B pkt 6.1.2.”;

b) ust. 5a otrzymuje brzmienie:

„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 90 % 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 90 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część B pkt 6.1.3”;

c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące oznakowania pojazdów w celu zapewnienia, aby odpowiednie informacje dotyczące samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych oferowanych na sprzedaż lub oddawanych w leasing w Unii były udostępniane potencjalnym nabywcom.”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 lit. b) tekst po średniku otrzymuje brzmienie:

„w przypadku pojazdów bezemisyjnych kategorii N, do celów niniejszego rozporządzenia oraz bez uszczerbku dla 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 ich masa odniesienia pomniejszona o masę systemu magazynowania energii nie przekracza 2 840 kg.”;

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Art. 15a i 15b niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do wszystkich pojazdów kategorii M1 i N1 zdefiniowanych w art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858, oferowanych na sprzedaż lub oddawanych w leasing w Unii, które uzyskały homologację typu zgodnie ze światową zharmonizowaną procedurą badania pojazdów lekkich określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151.”;

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. l) otrzymuje brzmienie:

„l) »masa próbna« lub »TM« oznacza masę próbną samochodu osobowego lub lekkiego pojazdu użytkowego podaną w świadectwie zgodności i określoną w pkt 3.2.25 Regulaminu ONZ nr 154;”;

b) dodaje się lit. n)–r) w brzmieniu:

„n) »pojazd bezemisyjny« oznacza samochód osobowy lub lekki pojazd użytkowy, którego emisje z rury wydechowej wynoszą 0 g CO_2/km, jak określono zgodnie z mającą zastosowanie procedurą homologacji typu UE;

o) »etykieta pojazdu« oznacza diagram graficzny w formie drukowanej lub elektronicznej, który spełnia wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu;

p) »punkt sprzedaży« oznacza miejsce, w którym pojazdy są wystawiane lub oferowane na sprzedaż lub oddawane w leasing potencjalnym klientom, w tym targi, na których pojazdy są prezentowane publicznie;

q) »materiały promocyjne« oznaczają wszelkiego rodzaju informacje w formie drukowanej lub elektronicznej, dostępne offline lub online, wykorzystywane przy sprzedaży lub leasingu pojazdów lub do celów marketingu, reklamy lub promocji pojazdów oferowanych na sprzedaż lub oddawanych w leasing ogółowi społeczeństwa lub potencjalnemu klientowi;

r) »model pojazdu« oznacza grupę pojazdów należących do tego samego typu, wariantu i wersji, jak określono w części B załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858.”;

4) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 lit. c) dodaje się tekst w brzmieniu:

„Ponadto, począwszy od 2035 r., producent zapewnia również, aby jego średni indywidualny poziom emisji CO_2 nie przekraczał sumy jego jednostek z tytułu paliw, o których mowa w art. 5a, oraz jego jednostek z tytułu stali niskoemisyjnej, o których mowa w art. 5b.”;

b) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, w odniesieniu do okresów obejmujących lata kalendarzowe 2025–2027 i lata kalendarzowe 2030–2032, producent, w tym również gdy jest on członkiem grupy producentów, zapewnia, aby jego średni indywidualny poziom emisji CO_2 w tych okresach nie przekraczał jego docelowego indywidualnego poziomu emisji w tych okresach.

Te średnie indywidualne poziomy emisji CO_2 oblicza się jako średnią rocznych średnich indywidualnych poziomów emisji CO_2 w danym okresie ważoną na podstawie liczby nowo zarejestrowanych pojazdów danego producenta w każdym roku kalendarzowym.

Docelowy indywidualny poziom emisji oblicza się jako średnią w danym okresie rocznych docelowych indywidualnych poziomów emisji określonych zgodnie z pkt 6.3 części A lub części B załącznika I lub, w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo na podstawie art. 10, zgodnie z tym odstępstwem, ważoną na podstawie liczby nowo zarejestrowanych pojazdów danego producenta w każdym roku kalendarzowym.

Dla każdego roku kalendarzowego, w którym producent został włączony do grupy producentów, roczny średni indywidualny poziom emisji CO_2 i roczny docelowy indywidualny poziom emisji, które mają być stosowane do tych obliczeń, są wartościami dla tej grupy.”;

5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5
Superjednostki dla małych pojazdów bezemisyjnych

1. Do 2034 r. przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji CO_2 producenta każdy nowy pojazd bezemisyjny kategorii M1 zidentyfikowany jako mały pojazd elektryczny zgodnie z pkt 2.4 części A załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858 i wyprodukowany w UE liczy się jako 1,3 pojazdu.

2. W odniesieniu do każdego roku kalendarzowego każde państwo członkowskie rejestruje i przekazuje Komisji, w ramach swoich obowiązków zgodnie z art. 7, w przypadku każdego nowego pojazdu bezemisyjnego kategorii M1 informacje o tym, czy jest on zidentyfikowany jako mały pojazd elektryczny zgodnie z pkt 2.4 części A załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858 i czy jest produkowany w UE, a także podaje wartości parametrów potwierdzających spełnienie tych wymogów.

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez ustanowienie metody określania kryteriów uznania samochodu za „wyprodukowany w UE”.

3. Ust. 1 nie ma zastosowania do producentów tworzących grupę, chyba że wszyscy producenci tworzący grupę stanowią część tej samej grupy producentów powiązanych.”;

6) dodaje się art. 5a i 5b w brzmieniu:

„Artykuł 5a
Rola zrównoważonych paliw odnawialnych

1. Począwszy od 2035 r., w odniesieniu do każdego producenta, Komisja oblicza jednostki z tytułu paliw na podstawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych osiągniętego dzięki zastosowaniu paliw, o których mowa w ust. 2, określonego zgodnie z pkt 7 części A i B załącznika I w celu kompensowania emisji z nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym. Te jednostki z tytułu paliw oblicza się z uwzględnieniem ilości takich paliw wprowadzonych do obrotu w Unii w transporcie drogowym oraz intensywności związanej z nimi emisji gazów cieplarnianych, obliczonej zgodnie z art. 29a i 31 dyrektywy (UE) 2018/2001 i zgłoszonej w unijnej bazie danych ustanowionej na podstawie art. 31a tej dyrektywy, udziału paliwa stosowanego w transporcie drogowym wykorzystywanego w samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych, średniego przebiegu w okresie eksploatacji pojazdów oraz liczby zarejestrowanych pojazdów.

2. Kwalifikującymi się paliwami są paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego w rozumieniu art. 2 pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001 i spełniające kryteria określone w art. 29a tej dyrektywy, biopaliwa w rozumieniu art. 2 pkt 33 tej dyrektywy oraz biogaz w rozumieniu art. 2 pkt 28 tej dyrektywy, wyprodukowane z surowców wymienionych w załączniku IX do tej dyrektywy i spełniające kryteria określone w art. 29 tej dyrektywy.

3. Jednostki z tytułu wszystkich paliw, o których mowa w ust. 2, nie zmniejszają średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2 producenta o więcej niż 3 % docelowego poziomu emisji dla unijnego parku pojazdów$_{2021}$ określonego w pkt 6.0 części A i B załącznika I.

Jednostki z tytułu ilości biopaliw i biogazu wyprodukowanych z surowców wymienionych w części B załącznika IX do dyrektywy (UE) 2018/2001 nie zmniejszają średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2 producenta o więcej niż 1 % docelowego poziomu emisji dla unijnego parku pojazdów$_{2021}$ określonego w pkt 6.0 części A i B załącznika I.

4. Ust. 1 nie ma zastosowania do producentów tworzących grupę, chyba że wszyscy producenci tworzący grupę stanowią część tej samej grupy producentów powiązanych.

Artykuł 5b
Rola stali niskoemisyjnej

1. Począwszy od 2035 r. producent uzyskuje jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej wytwarzanej w UE („jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej”) w celu kompensowania emisji z nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym.

2. Ust. 1 nie ma zastosowania do pojazdów, których wkład w średni poziom emisji jest objęty art. 5a.

.

3. Jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej oblicza się z uwzględnieniem ilości i intensywności emisji CO_2 – obliczonej zgodnie z metodyką określoną w ust. 6 – ze stali niskoemisyjnej wyprodukowanej w UE i wykorzystywanej w nowych samochodach osobowych lub nowych lekkich pojazdach użytkowych producenta zarejestrowanych w Unii w roku kalendarzowym, liczby pojazdów zarejestrowanych w roku kalendarzowym oraz przebiegu w okresie eksploatacji pojazdów, zgodnie z pkt 7 części A i B załącznika I.
4. Jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej nie mogą zmniejszać średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2 producenta o więcej niż 7 % docelowego poziomu emisji dla unijnego parku pojazdów$_{2021}$ określonego w pkt 6.0 części A i B załącznika I.
5. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy i procedury dotyczące monitorowania i raportowania przez producentów wszystkich danych niezbędnych do obliczania jednostek z tytułu stali niskoemisyjnej. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez ustanowienie metody określania właściwości stali niskoemisyjnej oraz intensywności emisji CO_2 ze stali i stali referencyjnej jako punktu odniesienia do obliczania jednostek emisji z tytułu stali niskoemisyjnej.

7. Ust. 1 nie ma zastosowania do producentów tworzących grupę, chyba że wszyscy producenci tworzący grupę stanowią część tej samej grupy producentów powiązanych.”;

7) art. 6 ust. 2 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:

„Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego umowa powołująca grupę obejmująca rok kalendarzowy 2025 lub 2026 może zostać zawarta do dnia 31 grudnia 2027 r., umowa powołująca grupę obejmująca rok kalendarzowy 2030 lub 2031 może zostać zawarta do dnia 31 grudnia 2032 r.”;

8) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 5 po zdaniu pierwszym dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Producenci odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych samochodów osobowych lub mniej niż 1 000 nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym przekazują Komisji pełne informacje na temat wszelkich powiązanych przedsiębiorstw w rozumieniu art. 3 ust. 2, chyba że wcześniej przekazali takie informacje i od tego czasu nie nastąpiły żadne zmiany.”;

b) dodaje się ust. 6b w brzmieniu:

„6b. Każdy producent wyznacza punkt kontaktowy do celów wszelkiej korespondencji, o której mowa w niniejszym artykule.”;

9) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego, w odniesieniu do lat kalendarzowych 2025–2027 i 2030–2032, Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na każdego producenta, którego średni indywidualny poziom emisji CO_2 w tym okresie przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji dla tego okresu.”;

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 i 2 za każdy rok kalendarzowy począwszy od 2035 r. Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na producenta lub zarządzającego grupą, stosownie do przypadku, gdy średni indywidualny poziom emisji CO_2 producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji lub gdy jego średni indywidualny poziom CO_2 przekracza sumę jego jednostek z tytułu paliw, o których mowa w art. 5a, oraz jego jednostek z tytułu stali niskoemisyjnej, o których mowa w art. 5b.

Opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji oblicza się przy zastosowaniu następującego wzoru:

(średni indywidualny poziom emisji CO_2 – (jednostki z tytułu paliw + jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej)) × 95 EUR) × liczba nowo zarejestrowanych pojazdów.

W powyższym obliczeniu suma jednostek z tytułu paliw i jednostek z tytułu stali niskoemisyjnej nie może przekroczyć 10 % celu UE_{2021}”;

10) art. 15 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W 2035 r., a następnie co pięć lat, Komisja ocenia skuteczność rozporządzenia w osiąganiu mobilności bezemisyjnej. Komisja ocenia również wpływ, wykonalność i stosowność włączenia wymogów stosowania materiałów miejscowego pochodzenia, w szczególności w oparciu o wdrażanie odpowiednich przepisów UE. Uwzględniając rozwój rynku i technologii, Komisja dokonuje przeglądu niniejszego rozporządzenia i, w stosownych przypadkach, zmienia je, w szczególności w odniesieniu do dostosowań docelowych poziomów emisji dla parku pojazdów w celu utrzymania zgodności z wiążącym celem neutralności klimatycznej do 2050 r. określonym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119.”;

11) dodaje się art. 15a i 15b w brzmieniu:

„Artykuł 15a

Obowiązki producentów i dystrybutorów w zakresie oznakowania pojazdów

1. Dystrybutorzy zapewniają, aby etykieta pojazdu określona w części 2 załącznika IIIa była umieszczona na każdym pojeździe oferowanym na sprzedaż lub oddawanym w leasing lub zaprezentowana w sposób wyraźnie widoczny i w pełni czytelny w pobliżu każdego takiego pojazdu w ich punktach sprzedaży.

Etykieta pojazdu zawiera elementy informacji wymienione w części 2 IIIa załącznika IIIa, odpowiadające pojazdowi, do którego się odnosi.

Poza zapewnieniem etykiety pojazdu dystrybutor informuje potencjalnego nabywcę używanego pojazdu bezemisyjnego lub hybrydowego pojazdu elektrycznego doładowywanego zewnętrznie o aktualnym „stanie zdrowia akumulatora trakcyjnego" pojazdu w oparciu o informacje dostępne na wyświetlaczu pojazdu zgodnie z załącznikiem VI do rozporządzenia (UE) 2025/1707.

2. Producenci i dystrybutorzy, w zależności od przypadku, zapewniają, aby wszelkie materiały promocyjne związane ze sprzedażą lub oddaniem w leasing poszczególnych pojazdów zawierały etykietę pojazdu określoną w części 2 załącznika IIIa dla każdego pojazdu, w tym dla pojazdów oferowanych na sprzedaż lub oddawanych w leasing przez internet.

W przypadku gdy materiały promocyjne dotyczą jednego modelu pojazdu lub większej ich liczby, muszą one obejmować wartości dla wszystkich pojazdów, do których się odnoszą, lub zakres od najniższej do najwyższej wartości spośród wszystkich tych pojazdów, w odniesieniu do wszystkich parametrów technicznych wymienionych w części 2 załącznika IIIa.

W przypadku gdy materiały promocyjne rozpowszechniane za pomocą środków elektronicznych umożliwiają konsumentom skonfigurowanie konkretnego pojazdu, na przykład za pomocą internetowych konfiguratorów samochodów, wyraźnie pokazują one konsumentom, w jaki sposób poszczególne elementy wyposażenia oraz opcje dodatkowe wpływają na wartości wszystkich parametrów technicznych wymienionych w części 2 załącznika IIIa.

3. Najpóźniej 12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia Komisja tworzy publicznie dostępną bazę danych o produktach, zawierającą informacje dotyczące oznakowania pojazdów w odniesieniu do modeli pojazdów wprowadzanych do obrotu.

Komisja posiada uprawnienia do określenia, w drodze aktów wykonawczych, szczegółów operacyjnych dotyczących bazy danych o produktach. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

4. Producenci bez zbędnej zwłoki wprowadzają do bazy danych o produktach informacje wymienione w części 3 załącznika IIIa w odniesieniu do każdego modelu pojazdu, którego nowe egzemplarze są wprowadzane do obrotu.

Producenci dopilnowują, aby informacje wprowadzone do bazy danych o produktach były poprawne i dokładne, oraz w razie potrzeby aktualizują je.

5. Producenci i dystrybutorzy nie dostarczają ani nie prezentują etykiet imitujących etykietę pojazdu przewidzianą w niniejszym rozporządzeniu, ani nie dostarczają ani nie prezentują etykiet, znaków, symboli lub napisów pojazdów niezgodnych z niniejszym rozporządzeniem,

które mogłyby wprowadzać w błąd lub dezorientować użytkowników końcowych w odniesieniu do elementów informacji określonych w załączniku IIIa.

6. W przypadku gdy dostawca usług, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia (UE) 2022/2065, zezwala na sprzedaż pojazdów za pośrednictwem swojej strony internetowej, dostawca ten umożliwia prezentację etykiety pojazdu zgodnie z ust. 2.

7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany wymogów dotyczących danych i parametrów danych określonych w części 2 i 3 załącznika IIIa, aby włączyć dodatkowe informacje istotne dla konsumentów do bazy danych o produktach oraz określić metodę określania parametru „wyprodukowano w UE".

Artykuł 15b
Obowiązki państw członkowskich w zakresie oznakowania pojazdów

1. Państwa członkowskie zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/1020 wyznaczają organ nadzoru rynku, który odpowiada za zapewnienie zgodności ze środkami określonymi w art. 15a. Organy nadzoru rynku mogą odzyskać koszty kontroli dokumentów w przypadku niezgodności z odpowiednimi artykułami niniejszego rozporządzenia.

2. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar i mechanizmów egzekwowania mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów dotyczących oznakowania pojazdów oraz wprowadzają wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wykonywania tych przepisów. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach nie później niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, a następnie niezwłocznie powiadamiają ją o wszelkich późniejszych zmianach mających wpływ na te przepisy lub środki."

12) art. 17 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5a ust. 5, 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, art. 15 ust. 8 i 9 i art. 15a ust. 7 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady."

13) W załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

14) Dodaje się załącznik IIIa zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2
Uchylenie

Dyrektywa 1999/94/WE traci moc.

Artykuł 3
Wejście w życie

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

Art.1 ust. 5 stosuje się od dnia 1 stycznia *[Urząd Publikacji: proszę wstawić rok następujący po dacie rozpoczęcia stosowania zbiorczego aktu prawnego dotyczącego przemysłu motoryzacyjnego]* r.

Art. 1 ust. 11 i art. 2 stosuje się od dnia *[12 miesięcy po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]* r.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodnicząca	*Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH I CYFROWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY 3
1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy 3
1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa 3
1.3. Cel(e) 3
1.3.1. Cel(e) ogólny(-e) 3
1.3.2. Cel(e) szczegółowy(-e) 3
1.3.3. Oczekiwane wyniki i wpływ 3
1.3.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów 3
1.4. Wniosek/inicjatywa dotyczy: 4
1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy 4
1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy 4
1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tej sekcji „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej" należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie. 4
1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań 4
1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami 5
1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym możliwości przegrupowania środków 5
1.6. Czas trwania wniosku/inicjatywy i jego/jej wpływu finansowego 6
1.7. Planowane metody wykonania budżetu 6
2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA 8
2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości 8
2.2. System zarządzania i kontroli 8
2.2.1. Uzasadnienie dla proponowanych metod wykonania budżetu, mechanizmów finansowania wykonania, sposobów dokonywania płatności i strategii kontroli 8
2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia 8
2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu) 8
2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom 9
3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY 10

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ 10
3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki 12
3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne 12
3.2.1.1. Środki z uchwalonego budżetu 12
3.2.1.2. Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel 17
3.2.2. Szacowany produkt finansowany ze środków operacyjnych 22
3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne 24
3.2.3.1. Środki z uchwalonego budżetu 24
3.2.3.2. Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel 24
3.2.3.3. Ogółem środki 24
3.2.4. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie 25
3.2.4.1. Finansowane z uchwalonego budżetu 25
3.2.4.2. Finansowane z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel 26
3.2.4.3. Zapotrzebowanie na zasoby ludzkie ogółem 26
3.2.5. Przegląd szacowanego wpływu na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi 28
3.2.6. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi 28
3.2.7. Udział osób trzecich w finansowaniu 28
3.3. Szacunkowy wpływ na dochody 29
4. WYMIAR CYFROWY 29
4.1. Wymogi cyfrowe 30
4.2. Dane 30
4.3. Rozwiązania cyfrowe 31
4.4. Ocena interoperacyjności 31
4.5. Środki wspierające cyfrowe wdrażanie 32

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 oraz uchylającego dyrektywę 1999/94/WE

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Polityka klimatyczna

1.3. Cel(e)

1.3.1. Cel(e) ogólny(-e)

Wniosek ma na celu zapewnienie:

1) dodatkowej elastyczności dla producentów w celu wsparcia przejścia na mobilność bezemisyjną;

2) zharmonizowanych i aktualnych przepisów dotyczących oznakowania emisji CO_2.

1.3.2. Cel(e) szczegółowy(-e)

Cele szczegółowe wniosku to:

1) zapewnienie producentom większej elastyczności w osiąganiu docelowych poziomów emisji CO2;

2) zwiększenie neutralności technologicznej norm emisji CO2;

3) utrzymanie wkładu norm emisji CO_2 w osiągnięcie celów klimatycznych określonych w unijnym prawie o klimacie;

4) utrzymanie pewności i przewidywalności dla producentów i inwestorów w łańcuchu wartości mobilności bezemisyjnej;

5) wprowadzenie zharmonizowanych informacji dla konsumentów, w tym w przypadku pojazdów bezemisyjnych.

1.3.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Preferowany połączony wariant dotyczący docelowych poziomów emisji CO_2 i elastyczności przynosi korzyści producentom w latach 2030–2034. Ponadto, przy zachowaniu celów zakładających redukcję emisji o 100 % do 2035 r., zwiększa on neutralność technologiczną poprzez uznanie roli OVC-HEV, zrównoważonych paliw odnawialnych i stali niskoemisyjnej po 2035 r. Pobudzi to dalsze inwestycje w technologie inne niż bezemisyjne mechanizmy napędowe i ich rozwój, które mogą być przydatne w konkretnych przypadkach użycia lub w fazie przejściowej, potencjalnie wspierając również konkurencyjność niektórych producentów europejskich na innych rynkach. Jak wykazano w ocenie, wpływ preferowanego wariantu na energię i klimat jest ograniczony, w szczególności ze względu na przewidziane w nim zabezpieczenia. W związku z tym inicjatywa jest spójna z celem UE w zakresie neutralności klimatycznej do 2050 r. oraz z celem klimatycznym na 2030 r. i postępami w zakresie przystosowania się do zmiany klimatu.

1.3.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Określono następujące wskaźniki: (ocena skutków)

– średnie emisje CO_2 z nowych samochodów osobowych i dostawczych w unijnym parku pojazdów będą corocznie monitorowane w podziale na pojazdy, producentów i państwa członkowskie;

– emisje gazów cieplarnianych z samochodów osobowych i dostawczych będą monitorowanie za pomocą corocznych wykazów emisji gazów cieplarnianych w państwach członkowskich;

– liczba i udział nowo zarejestrowanych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych będą monitorowane za pomocą rocznych danych z monitorowania przekazanych przez państwa członkowskie;

– poziom zatrudnienia będzie monitorowany na podstawie publicznie dostępnych statystyk Eurostatu na temat sektorowych danych dotyczących zatrudnienia w UE.

1.4. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

☐ nowego działania

☐ nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego[12]

☒ przedłużenia bieżącego działania

☐ połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

Wniosek zmieniający ma na celu zapewnienie producentom dodatkowej elastyczności w odniesieniu do osiągnięcia celów redukcji emisji CO_2, przy jednoczesnym utrzymaniu ogólnych ambicji w zakresie celów redukcji emisji CO_2 zapisanych w prawie UE.

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tej sekcji „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej" należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

Zmiana klimatu jest problemem transgranicznym, którego nie można rozwiązać wyłącznie poprzez działania krajowe lub lokalne. Niezbędna jest koordynacja działań w dziedzinie klimatu na poziomie europejskim, a działanie UE jest uzasadnione na podstawie zasady pomocniczości. Biorąc pod uwagę potrzebę zmiany rozporządzenia (UE) 2019/631 poprzez zapewnienie dodatkowej

[12] O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

elastyczności w odniesieniu do osiągnięcia celów redukcji emisji CO_2, państwa członkowskie nie mogą same osiągnąć celów niniejszej inicjatywy.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Wniosek oparto na istniejącym prawodawstwie, które w ciągu ostatniego dziesięciolecia zapewniło stałe redukcje emisji CO_2 z unijnego parku nowych samochodów i lekkich pojazdów użytkowych.

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

Dodatkowe zasoby nie są wymagane.

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym możliwości przegrupowania środków

Dodatkowe zasoby nie są wymagane.

1.6. Czas trwania wniosku/inicjatywy i jego/jej wpływu finansowego

☐ **Ograniczony czas trwania**

– ☐ Czas trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.

– ☐ Czas trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

☒ **Nieograniczony czas trwania**

– Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r.,

– po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane metody wykonania budżetu

☒ **Bezpośrednie zarządzanie** przez Komisję

– ☒ w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii

– ☐ przez agencje wykonawcze

☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

☐ **Zarządzanie pośrednie** przez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

– ☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym

– ☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (wyszczególnić)

– ☐ Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu i Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu

– ☐ organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego

– ☐ organom prawa publicznego

– ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, w zakresie, w jakim są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe

– ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe

– ☐ podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym

– ☐ ·podmiotom mającym siedzibę w państwie członkowskim, podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego lub prawu Unii i kwalifikującym się, zgodnie z przepisami sektorowymi, do powierzenia im wykonywania środków finansowych Unii lub gwarancji budżetowych, w zakresie, w jakim podmioty te są kontrolowane przez podmioty prawa publicznego lub podmioty podlegające prawu prywatnemu świadczące usługi użyteczności publicznej, a także posiadają odpowiednie gwarancje finansowe w formie odpowiedzialności solidarnej

organów kontrolnych lub równoważne gwarancje finansowe, które mogą być ograniczone, w odniesieniu do każdego działania, do maksymalnej kwoty wsparcia Unii.

Uwagi

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Nie wprowadza się żadnych zmian w przepisach dotyczących monitorowania i sprawozdawczości, ponieważ obecny system umożliwia również monitorowanie stosowania proponowanej dodatkowej elastyczności.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla proponowanych metod wykonania budżetu, mechanizmów finansowania wykonania, sposobów dokonywania płatności i strategii kontroli

Wniosek nie wdraża programu finansowego. Tryb zarządzania, mechanizmy finansowania wykonania, warunki płatności oraz strategia kontroli w odniesieniu do poziomów błędu nie mają zastosowania.

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

Niniejszy wniosek nie dotyczy programu wydatków. Skuteczne monitorowanie danych rejestracyjnych pojazdów ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia pewności prawa przy egzekwowaniu przepisów oraz dla zapewnienia producentom równych warunków działania.

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)

Niniejsza inicjatywa nie pociąga za sobą nowych znaczących rodzajów kontroli/ryzyka, które nie byłyby już uwzględnione przez istniejące wewnętrzne ramy kontroli. Nie przewiduje się żadnych szczególnych środków wykraczających poza stosowanie rozporządzenia finansowego.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Oprócz stosowania rozporządzenia finansowego w celu zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom, elastyczności w zapewnianiu zgodności z wymogami dotyczącymi redukcji emisji CO_2 przewidzianej w niniejszym wniosku będzie towarzyszyć monitorowanie i sprawozdawczość w zakresie różnych zbiorów danych, jak przewidziano w rozporządzeniu (UE) 2019/631.

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn. / niezróżn.[13]	państw EFTA[14]	krajów kandydujących i potencjalnych kandydatów[15]	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
	[XX.YY.YY.YY]	Zróżn. / niezróżn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE
	[XX.YY.YY.YY]	Zróżn. / niezróżn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE
	[XX.YY.YY.YY]	Zróżn. / niezróżn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE

- Proponowane nowe linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn. / niezróżn.	państw EFTA	krajów kandydujących i potencjalnych kandydatów	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
	[XX.YY.YY.YY]	Zróżn. / niezróżn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE
	[XX.YY.YY.YY]	Zróżn. / niezróżn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE
	[XX.YY.YY.YY]	Zróżn. / niezróżn.	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE

[13] Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.

[14] EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

[15] Kraje kandydujące oraz, w stosownych przypadkach, potencjalni kandydaci z Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

– ☒ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych

– ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej

3.2.1.1. Środki z uchwalonego budżetu

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	Numer	

Dyrekcja Generalna: <…….>			Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					**0,000**
	Środki na płatności	(2a)					**0,000**
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					**0,000**
	Środki na płatności	(2b)					**0,000**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					**0,000**
OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej <…….>	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Środki na płatności	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Dyrekcja Generalna: <…….>			Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					**0,000**

	Środki na płatności	(2a)					**0,000**
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					**0,000**
	Środki na płatności	(2b)					**0,000**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					**0,000**
OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej <…….>	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Środki na płatności	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM środki na DZIAŁ <….> wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Środki na płatności	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Dział wieloletnich ram finansowych	Numer	

Dyrekcja Generalna: <…….>	Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**

Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					**0,000**
	Środki na płatności	(2a)					**0,000**
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					**0,000**
	Środki na płatności	(2b)					**0,000**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					**0,000**
OGÓŁEM środki	Środki na zobowiązania	=1a+1b +3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
dla Dyrekcji Generalnej <…….>	Środki na płatności	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Dyrekcja Generalna: <…….>			Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					**0,000**
	Środki na płatności	(2a)					**0,000**
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					**0,000**
	Środki na płatności	(2b)					**0,000**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					**0,000**
OGÓŁEM środki	Środki na zobowiązania	=1a+1b +3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
dla Dyrekcji Generalnej <…….>	Środki na płatności	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁEM WRF 2021–2027
OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM środki na DZIAŁ <….> wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Środki na płatności	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁEM WRF 2021–2027
• OGÓŁEM środki operacyjne (wszystkie działy operacyjne)	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy (wszystkie działy operacyjne)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 6 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Środki na płatności	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Dział wieloletnich ram finansowych	**7**	„Wydatki administracyjne”

Dyrekcja Generalna: <…….>	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓŁEM WRF 2021–2027

• Zasoby ludzkie		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Pozostałe wydatki administracyjne		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM Dyrekcja Generalna <….>	Środki	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Dyrekcja Generalna: <…….>		Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
• Zasoby ludzkie		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Pozostałe wydatki administracyjne		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM Dyrekcja Generalna <….>	Środki	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7	Środki na zobowiązania	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
wieloletnich ram finansowych	Środki na płatności	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.1.2. Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	Numer	

Dyrekcja Generalna: <…….>	Rok	Rok	Rok	Rok	**OGÓŁEM WRF**

			2024	2025	2026	2027	2021–2027
Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					**0,000**
	Środki na płatności	(2a)					**0,000**
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					**0,000**
	Środki na płatności	(2b)					**0,000**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					**0,000**
OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej <…….>	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Środki na płatności	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Dyrekcja Generalna: <…….>			Rok	Rok	Rok	Rok	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					**0,000**
	Środki na płatności	(2a)					**0,000**
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					**0,000**
	Środki na płatności	(2b)					**0,000**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					**0,000**
OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej <…….>	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Środki na płatności	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
			Rok	Rok	Rok	Rok	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	

OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM środki na DZIAŁ <….> wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Środki na płatności	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Dział wieloletnich ram finansowych	Numer						

Dyrekcja Generalna: <…….>			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					**0,000**
	Środki na płatności	(2a)					**0,000**
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					**0,000**
	Środki na płatności	(2b)					**0,000**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					**0,000**
OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej <…….>	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Środki na płatności	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Dyrekcja Generalna: <…….>			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**

Środki operacyjne							
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1a)					**0,000**
	Środki na płatności	(2a)					**0,000**
Linia budżetowa	Środki na zobowiązania	(1b)					**0,000**
	Środki na płatności	(2b)					**0,000**
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)					**0,000**
OGÓŁEM środki dla Dyrekcji Generalnej <…….>	Środki na zobowiązania	=1a+1b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Środki na płatności	=2a+2b+3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM środki na DZIAŁ <….> wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Środki na płatności	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
• OGÓŁEM środki operacyjne (wszystkie działy operacyjne)	Środki na zobowiązania	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Środki na płatności	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy (wszystkie działy operacyjne)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 6 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Środki na płatności	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Dział wieloletnich ram finansowych	**7**	„Wydatki administracyjne”

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dyrekcja Generalna: <…….>		Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
• Zasoby ludzkie		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Pozostałe wydatki administracyjne		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM Dyrekcja Generalna <….>	Środki	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Dyrekcja Generalna: <…….>		Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
• Zasoby ludzkie		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Pozostałe wydatki administracyjne		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OGÓŁEM Dyrekcja Generalna <….>	Środki	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7	Środki na zobowiązania	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
wieloletnich ram finansowych	Środki na płatności	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.2. Szacowany produkt finansowany ze środków operacyjnych (nie wypełniać w przypadku agencji zdecentralizowanych)

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ⇩			Rok **2024**		Rok **2025**		Rok **2026**		Rok **2027**		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. sekcja 1.6)						**OGÓŁEM**	
	PRODUKT																	
	Rodzaj[16]	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1[17]																		
- Produkt																		
- Produkt																		
- Produkt																		
Cel szczegółowy nr 1 – suma cząstkowa																		

[16] Produkty odnoszą się do produktów i usług, które mają zostać zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

[17] Zgodnie z opisem w sekcji 1.3.2. „Cel(e) szczegółowy(-e)”.

CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2																		
- Produkt																		
Cel szczegółowy nr 2 – suma cząstkowa																		
OGÓŁEM																		

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

– ☒ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych

– ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej

3.2.3.1. Środki z uchwalonego budżetu

ZATWIERDZONE ŚRODKI	Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM 2021–2027**
DZIAŁ 7					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Pozostałe wydatki administracyjne	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Suma cząstkowa DZIAŁ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Poza DZIAŁEM 7					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
OGÓŁEM	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.2. Środki z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel

ZEWNĘTRZNE DOCHODY PRZEZNACZONE NA OKREŚLONY CEL	Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM 2021–2027**
DZIAŁ 7					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Pozostałe wydatki administracyjne	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Suma cząstkowa DZIAŁ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Poza DZIAŁEM 7					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
OGÓŁEM	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.3. Ogółem środki

OGÓŁEM ZATWIERDZONE ŚRODKI + ZEWNĘTRZNE DOCHODY PRZEZNACZONE NA OKREŚLONY CEL	Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM 2021–2027**
DZIAŁ 7					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Pozostałe wydatki administracyjne	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Suma cząstkowa DZIAŁ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Poza DZIAŁEM 7					
Zasoby ludzkie	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
OGÓŁEM	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte ze środków dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

3.2.4. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

– ☒ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich

– ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej

3.2.4.1. Finansowane z uchwalonego budżetu

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy (EPC)

ZATWIERDZONE ŚRODKI		Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)					
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)		0	0	0	0
20 01 02 03 (w delegaturach UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić)		0	0	0	0
• Personel zewnętrzny (w EPC)					
20 02 01 (CA, SNE z globalnej koperty finansowej)		0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE i JPD w delegaturach UE)		0	0	0	0
Linia budżetowa na wsparcie adm. [XX.01.YY.YY]	- w centrali	0	0	0	0
	- w delegaturach UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – dział 7		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – poza działem 7		0	0	0	0
OGÓŁEM		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.2. Finansowane z zewnętrznych dochodów przeznaczonych na określony cel

ZEWNĘTRZNE DOCHODY PRZEZNACZONE NA OKREŚLONY CEL	Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)				
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	0	0	0	0
20 01 02 03 (w delegaturach UE)	0	0	0	0

01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić)		0	0	0	0
• Personel zewnętrzny (w EPC)					
20 02 01 (CA, SNE z globalnej koperty finansowej)		0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE i JPD w delegaturach UE)		0	0	0	0
Linia budżetowa na wsparcie adm. [XX.01.YY.YY]	- w centrali	0	0	0	0
	- w delegaturach UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – dział 7		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – poza działem 7		0	0	0	0
OGÓŁEM		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.3. Zapotrzebowanie na zasoby ludzkie ogółem

OGÓŁEM ZATWIERDZONE ŚRODKI + ZEWNĘTRZNE DOCHODY PRZEZNACZONE NA OKREŚLONY CEL		Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)					
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)		0	0	0	0
20 01 02 03 (w delegaturach UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić)		0	0	0	0
• Personel zewnętrzny (w EPC)					
20 02 01 (CA, SNE z globalnej koperty finansowej)		0	0	0	0
20 02 03 (CA, LA, SNE i JPD w delegaturach UE)		0	0	0	0
Linia budżetowa na wsparcie adm. [XX.01.YY.YY]	- w centrali	0	0	0	0
	- w delegaturach UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (CA, SNE – pośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
01 01 01 12 (CA, SNE – bezpośrednie badania naukowe)		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – dział 7		0	0	0	0
Inna linia budżetowa (określić) – poza działem 7		0	0	0	0
OGÓŁEM		**0**	**0**	**0**	**0**

Personel niezbędny do wdrożenia wniosku (w EPC):

	Personel już pracujący w służbach Komisji	**Personel dodatkowy***		
		Finansowany z działu 7 lub ze środków „Badania	**Finansowany z linii BA**	**Finansowany z opłat**

		naukowe”		
Stanowiska w planie zatrudnienia			Nie dotyczy	
Personel zewnętrzny (CA, SNE, INT)				

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	
Personel zewnętrzny	

3.2.5. Przegląd szacowanego wpływu na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi

Obowiązkowo w tabeli poniżej: szacowany wpływ wniosku/inicjatywy na inwestycje związane z technologiami cyfrowymi.

W wyjątkowych przypadkach, jeżeli wymaga tego realizacja wniosku/inicjatywy, we wskazanym wierszu należy podać środki z działu 7.

Środki z działów 1–6 należy podać w wierszu „Wydatki na IT wynikające z realizacji polityki tytułem programów operacyjnych”. Wydatki te odnoszą się do budżetu operacyjnego na ponowne wykorzystanie / zakup / rozwój platform / narzędzi informatycznych bezpośrednio związanych z realizacją inicjatywy oraz powiązanych z nimi inwestycji (np. licencje, badania, przechowywanie danych). Informacje podane w tej tabeli powinny zgadzać się z informacjami przedstawionymi w sekcji 4 „Wymiar cyfrowy”.

OGÓŁEM środki na IT i technologie cyfrowe	Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**OGÓŁEM WRF 2021–2027**
DZIAŁ 7					
Wydatki na IT (ponoszone przez organizację)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Suma cząstkowa DZIAŁ 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Poza DZIAŁEM 7					
Wydatki na IT wynikające z realizacji polityki tytułem programów operacyjnych	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
OGÓŁEM	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

– ☒ może zostać w pełni sfinansowany(-a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF)

Dodatkowe zasoby nie są wymagane. Obecny zespół będzie kontynuował zarządzanie inicjatywą.

– ☐ wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF

Nie dotyczy

– ☐ wymaga rewizji WRF

Nie dotyczy

3.2.7. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

– ☒ nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich

– ☐ przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich zgodnie z poniższymi szacunkami:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	Ogółem
Określić organ współfinansujący					
OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem					

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

– ☒ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody

– ☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:

  – ☐ wpływ na zasoby własne

  – ☐ wpływ na dochody inne

  – ☐ Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy[18]			
		Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**
Artykuł …					

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

Nie dotyczy

[18] W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

Nie dotyczy

4. WYMIAR CYFROWY

Wniosek nie obejmuje żadnego wymiaru cyfrowego, z wyjątkiem bazy danych o produktach w odniesieniu do oznakowania pojazdów.

4.1. Wymogi cyfrowe

Niniejsze rozporządzenie nie zawiera dodatkowych wymogów cyfrowych w odniesieniu do monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji CO_2. Zastosowanie mają przepisy rozporządzenia (UE) 2019/631. We wniosku wprowadza się szereg mechanizmów elastyczności, aby umożliwić producentom osiągnięcie celów w zakresie emisji CO_2, ale nie pociąga to za sobą skutków cyfrowych ani poprawy wdrażania za pomocą narzędzi cyfrowych.

Jeżeli chodzi oznakowanie pojazdów, w art. 15a ust. 3 wprowadzono wymóg cyfrowy w związku z ustanowieniem bazy danych o produktach na potrzeby oznakowania pojazdów, aby zapewnić społeczeństwu informacje dotyczące oznakowania pojazdów w odniesieniu do modeli pojazdów wprowadzanych do obrotu. Oczekuje się, że Komisja ustanowi tę bazę danych, która będzie zawierać dane udostępniane przez producentów pojazdów na temat modeli pojazdów wprowadzanych przez nich do obrotu oraz będzie dostępna dla ogółu społeczeństwa, zastępując obecny wymóg opracowywania przez każde państwo członkowskie przewodników w formie papierowej. Proces ten obejmuje zarządzanie rejestrami, gromadzenie danych, powiadomienia oraz dostępność bazy danych dla ogółu społeczeństwa.

4.2. Dane

Jeżeli chodzi o bazę danych o produktach do celów oznakowania pojazdów, oczekuje się, że dane, które mają być wprowadzane do bazy danych, dostarczą informacji na temat charakterystyki klimatycznej i energetycznej modeli pojazdów wprowadzanych do obrotu. Od producentów oczekuje się przekazywania danych opartych na oficjalnej dokumentacji pojazdów wprowadzanych przez nich do obrotu, w sposób zagregowany (co zmniejsza obciążenie poprzez agregację informacji o poszczególnych pojazdach na poziomie modeli pojazdów) i tylko raz dla każdego modelu pojazdu wprowadzanego do obrotu. Te zagregowane informacje dostarczają dodatkowych danych, które są istotne dla potencjalnych nabywców pojazdów, na temat zakresu osiągów, jakich można oczekiwać w ramach danego modelu pojazdu, oraz do porównania informacji między modelami.

4.3. Rozwiązania cyfrowe

Oczekuje się, że baza danych o produktach do celów oznakowania pojazdów będzie gromadzić i przechowywać informacje oraz udostępniać je ogółowi społeczeństwa, oferując funkcje wyszukiwania i porównywania modeli pojazdów, aby wspierać świadome decyzje o zakupie. Przy tworzeniu bazy danych możliwe będzie ponowne wykorzystanie niektórych funkcji z europejskiego rejestru produktów do celów etykietowania energetycznego (EPREL). Obecnie nie planuje się wykorzystania sztucznej inteligencji.

4.4. Ocena interoperacyjności

Nie dotyczy

4.5. Środki wspierające cyfrowe wdrażanie

We wniosku wprowadza się szereg mechanizmów elastyczności, aby umożliwić producentom osiągnięcie docelowych poziomów emisji CO_2. Nie pociągają one za sobą skutków cyfrowych ani poprawy wdrażania za pomocą narzędzi cyfrowych.

Komisja będzie musiała opracować bazę danych o produktach do celów oznakowania pojazdów, opierając się na wewnętrznych zdolnościach informatycznych lub – w razie potrzeby – na pracach wykonawców zewnętrznych oraz wykorzystując w możliwie największym stopniu istniejące doświadczenia, w tym zdobyte podczas opracowywania bazy danych EPREL. Wniosek przewiduje, że baza danych zostanie udostępniona najpóźniej 12 miesięcy po wejściu w życie rozporządzenia. Termin ten uwzględnia fazę testów z udziałem zainteresowanych stron (producentów pojazdów). Od producentów oczekuje się, że po udostępnieniu bazy danych wprowadzą do niej wymagane informacje. We wniosku przewidziano również możliwość ustanowienia aktów wykonawczych w celu określenia szczegółów operacyjnych bazy danych o produktach, jeżeli okaże się to konieczne.