

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich”

(COM(2018) 284 final – 2018/0143 (COD))

oraz „Wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE w zakresie terminu wprowadzenia w życie specjalnych przepisów dotyczących maksymalnej długości kabin, zapewniając im lepszą charakterystykę aerodynamiczną oraz efektywność energetyczną oraz wyższy poziom bezpieczeństwa”

(COM(2018) 275 final – 2018/0130 (COD))

(2019/C 62/45)

Sprawozdawca: **Stefan BACK**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 11.6.2018 i 5.7.2018 Rada, 8.6.2016 i 5.7.2018
Podstawa prawna	Art. 91 ust. 1, art. 192 ust. 1 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	4.10.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	17.10.2018
Sesja plenarna nr	538
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	216/2/3

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE (zwany dalej „wnioskiem dotyczącym decyzji”) i zauważa, że oznacza to jedynie wcześniejsze wprowadzenie istotnych zmian do dyrektywy 96/51/WE, które zostały już uzgodnione. EKES podkreśla, że podczas przyjmowania przepisów wykonawczych należy uwzględnić warunki pracy kierowców, i wzywa Komisję do przeprowadzenia konsultacji z właściwymi zainteresowanymi stronami w tym zakresie.

1.2. EKES z zadowoleniem przyjmuje także wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich (zwany dalej „wnioskiem dotyczącym rozporządzenia”) ⁽¹⁾ jako zrównoważone rozwiązanie potrzeby ograniczenia emisji CO₂ z pojazdów ciężkich stanowiącego wkład we wdrażanie zobowiązań podjętych w ramach porozumienia paryskiego, z uwzględnieniem szczególnych postanowień Rady Europejskiej z października 2014 r. dotyczących sektora transportu.

1.3. EKES z zadowoleniem przyjmuje również cel wniosku dotyczącego rozporządzenia, by promować innowacje i konkurencyjność unijnego przemysłu motoryzacyjnego w sektorze niskoemisyjnych pojazdów ciężkich wobec konkurencji z Chin, Japonii i USA.

1.4. Niemniej wyraża ubolewanie z powodu złożoności wniosku, co zmniejsza jego przystępność. EKES ubolewa również nad tym, że nie korzysta się ze wspólnej terminologii i kryteriów odnośnie do tego, co we wniosku w sprawie rozporządzenia nazwano pojazdami bezemisyjnymi i niskoemisyjnymi, jako że w innych wnioskach pakietu dotyczącego mobilności użyto innych oznaczeń. Wspólna terminologia oraz w miarę możliwości wspólne kryteria zwiększyłyby jasność tekstów.

⁽¹⁾ COM(2018) 284 final – 2018/0143 (COD).

1.5. Wybór podejścia neutralnego pod względem technologii jest zdaniem EKES-u konieczny ze względu na dynamiczny rozwój w dziedzinie alternatywnych źródeł energii, a także w związku z potrzebą uniknięcia rozwiązań krajowych, które mogłyby stwarzać przeszkody dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

1.6. Zmniejszenie o 15 % średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w okresie od 2020 r. do 2025 r. stanowi duże wyzwanie, ale wciąż jest zgodne z poziomem ograniczenia emisji, jakiego można rozsądnie wymagać od sektora transportu, przyjętym przez Radę Europejską w październiku 2014 r.

1.7. EKES z zadowoleniem przyjmuje również elastyczność proponowanego systemu jednostek i długów emisyjnych.

1.8. EKES podkreśla znaczenie przewidywalności zarówno dla sektora motoryzacyjnego, jak i dla sektora transportu, ze względu na czas i inwestycje potrzebne do opracowania nowych produktów, a także potrzebę przewidywalności ram prawnych podczas dokonywania inwestycji w nowe wyposażenie. Z tego powodu EKES oczekiwałby też bardziej szczegółowych celów dotyczących CO₂ w ścieżce redukcji emisji po roku 2030.

1.9. EKES zwraca uwagę na fakt, że innowacje często oznaczają zmianę warunków pracy i zapotrzebowanie na szkolenia, by dostosować się do nowych wymogów. Wymaga to wysiłków na rzecz przeprowadzenia transformacji w sposób społecznie zrównoważony oraz ułatwiania dialogu między partnerami społecznymi.

1.10. Ponadto EKES podkreśla znaczenie badania faktycznych parametrów emisji CO₂ osiągniętych przez pojazdy w rzeczywistych warunkach jazdy, biorąc pod uwagę na przykład dodatkowy wpływ, jaki na poziomy emisji CO₂ wywierają cyfryzacja i techniki oszczędnej jazdy, wiążące się z poprawą efektywności, lepszym wykorzystaniem zdolności i obniżeniem jednostkowych kosztów transportu.

1.11. W związku z tym EKES uważa, że wniosek dotyczący rozporządzenia przyczyni się również do zwiększenia konkurencyjności europejskiej branży transportowej.

1.12. EKES odnotowuje problem dotyczący jasności statusu „pojazdów specjalistycznych” na mocy wniosku dotyczącego rozporządzenia, co zostało omówione bardziej szczegółowo w pkt 5.1. Zdaniem EKES-u należy lepiej wyjaśnić skutki szczególnego statusu pojazdów specjalistycznych, ewentualnie uzupełniając motyw 17.

1.13. Dochody z kar płaconych w przypadku niezgodności z celami określonymi we wniosku dotyczącym rozporządzenia należałoby zdaniem EKES-u przeznaczyć na finansowanie rozwoju innowacyjnych i zrównoważonych rozwiązań transportowych zmniejszających ślad węglowy pojazdów ciężkich.

1.14. Wreszcie EKES stwierdza, że pojęcie „opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji” użyte w art. 8 do określenia tego, co w rzeczywistości jest karą, nie wydaje się właściwe i powinno zostać na przykład zastąpione pojęciem „kara za przekroczenie poziomu emisji”.

2. Kontekst

2.1. W ramach porozumienia paryskiego UE zobowiązała się do redukcji emisji gazów cieplarnianych, aby zapobiec negatywnym skutkom zmiany klimatu. Zobowiązanie UE zostało sformułowane na podstawie konkluzji Rady Europejskiej z października 2014 r., w których Rada Europejska zatwierdziła wiążący cel zakładający ograniczenie emisji o co najmniej 40 % do 2030 r., jednak przy mniej ambitnym celu – zakładającym redukcję emisji o 30 % – dla sektorów nieobjętych unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji, w szczególności dla transportu⁽²⁾.

2.2. W europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej⁽³⁾ (strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej) określono cel zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 60 % do 2050 r. w stosunku do poziomu z 1990 r. oraz wyznaczono cel polegający na tym, aby do 2030 r. pojazdy niskoemisyjne zyskały znaczny udział w rynku.

2.3. Jednym z głównych celów inicjatywy „Europa w ruchu” (pakiet dotyczący mobilności) jest realizacja strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej i odnowionej strategii dotyczącej polityki przemysłowej UE⁽⁴⁾. Pakiet dotyczący mobilności został podzielony na trzy części, które zostały przedstawione w dniach 31 maja i 8 listopada 2017 r. oraz w dniu 17 maja 2018 r. W komunikatach ogólnych dotyczących każdej z trzech części pakietu podkreślono znaczenie realizacji tej strategii, czemu ma służyć zestaw wniosków ustawodawczych, w tym wniosek dotyczący rozporządzenia

⁽²⁾ Konkluzje Rady Europejskiej, 24 października 2014 r.

⁽³⁾ COM(2016) 501 final.

⁽⁴⁾ COM(2017) 479 final.

w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie⁽⁵⁾ oraz wniosek dotyczący rozporządzenia określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007⁽⁶⁾. Należy podkreślić, że celem tych środków jest nie tylko ochrona środowiska, ale także utrzymanie konkurencyjności w stosunku do krajów takich jak Chiny, Japonia i Stany Zjednoczone, w których już obowiązują normy środowiskowe dla pojazdów ciężkich.

2.4. Dwa wnioski rozpatrywane w niniejszej opinii zawarte są w trzeciej części pakietu i dotyczą norm emisji dla nowych pojazdów ciężkich, a także skrócenia terminu wdrożenia w prawie krajowym specjalnych przepisów dotyczących wymiarów kabin zapewniających lepszą charakterystykę aerodynamiczną.

3. Wnioski

3.1. *Wniosek dotyczący decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE w zakresie terminu wprowadzenia w życie specjalnych przepisów dotyczących maksymalnej długości kabin zapewniając im lepszą charakterystykę aerodynamiczną oraz efektywność energetyczną oraz wyższy poziom bezpieczeństwa*⁽⁷⁾ („wniosek dotyczący decyzji”)

3.1.1. Wymienione wyżej specjalne przepisy mają na celu umożliwienie stosowania kabin o lepszych właściwościach aerodynamicznych, co pozwoliłoby poprawić efektywność energetyczną i zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych. Obowiązująca dyrektywa 96/53/WE zawiera trzyletnie moratorium na wprowadzenie kabin aerodynamicznych, licząc od zakończenia okresu transpozycji. Proponuje się skrócenie tego terminu do czterech miesięcy od wejścia w życie decyzji, aby zapewnić możliwość wprowadzania kabin aerodynamicznych bez nieuzasadnionej zwłoki. Wdrożenie wymaga zmiany przepisów dotyczących homologacji typu.

3.1.2. Wniosek dotyczący decyzji nie modyfikuje istotnych zapisów dyrektywy 96/53/WE.

3.2. *Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich*⁽⁸⁾ („wniosek dotyczący rozporządzenia”)

3.2.1. We wniosku dotyczącym rozporządzenia określono następujące cele dotyczące redukcji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich objętych jego zakresem: o 15 % w okresie od 2025 r. do 2029 r. oraz o co najmniej 30 % od dnia 1 stycznia 2030 r., w ostatnim przypadku z zastrzeżeniem dokonania przeglądu w 2022 r. Emisje odniesienia opierają się na danych z 2019 r. pochodzących z systemu monitorowania przewidzianego we wniosku dotyczącym rozporządzenia w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie (poziomy emisji w roku referencyjnym)⁽⁹⁾.

3.2.2. Wniosek dotyczący rozporządzenia obejmuje samochody ciężarowe o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 16 ton, ciągniki oraz – w odniesieniu do zachęt przewidzianych w specjalnych przepisach dotyczących pojazdów bezemisyjnych lub niskoemisyjnych – autokary, autobusy i samochody ciężarowe, które nie są objęte zakresem wniosku dotyczącego rozporządzenia. Pojazdy specjalistyczne i pojazdy ciężkie nieprzeznaczone do dostawy towarów zasadniczo nie są objęte celami redukcji emisji CO₂ określonymi we wniosku dotyczącym rozporządzenia.

3.2.3. Poczynając od 2020 r. średni indywidualny poziom emisji każdego producenta od 2019 r. będzie obliczany dla każdego poprzedniego roku kalendarzowego zgodnie z aktami wykonawczymi i na podstawie informacji zebranych w ramach proponowanego systemu monitorowania (zob. pkt 3.2.1 powyżej) oraz na podstawie wskaźnika emisji zerowej lub niskiej, który należy ustalić.

3.2.4. Poczynając od 2020 r. Komisja określi dla każdego producenta wskaźnik emisji zerowej i niskiej od 2019 r. w odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Każdy bezemisyjny lub niskoemisyjny pojazd ciężki będzie liczony jako 2 pojazdy. Wskaźnik emisji zerowej i niskiej zmniejszy średni indywidualny poziom emisji maksymalnie o 3 % lub, w odniesieniu do autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych nieobjętych zakresem rozporządzenia, maksymalnie o 1,5 %.

⁽⁵⁾ COM(2017) 279 final – 2017/0111 (COD).

⁽⁶⁾ COM(2017) 676 final – 2017/0293 (COD).

⁽⁷⁾ COM(2018) 275 final – 2018/0130 (COD).

⁽⁸⁾ COM(2018) 284 final – 2018/0143 (COD).

⁽⁹⁾ COM(2017) 279 final – 2017/0111 (COD).

3.2.5. Poczawszy od 2026 r. docelowe indywidualne poziomy emisji dla poszczególnych producentów na kolejny rok będą ustalane przez Komisję w drodze aktów wykonawczych na podstawie danych za poprzedni rok. Docelowe indywidualne poziomy emisji będą ustalane na podstawie celów określonych w rozporządzeniu, poziomu emisji w roku referencyjnym (2019), udziału producenta w produkcji pojazdów w każdej kategorii oraz rocznego przebiegu i ładowności w każdej kategorii.

3.2.6. Przewidziana jest możliwość nabywania jednostek i długów emisyjnych. Są one obliczane na podstawie różnicy między ścieżką redukcji – ustalaną dla każdego producenta na podstawie poziomu emisji w roku referencyjnym oraz celów na lata 2025 i 2030 – a średnim indywidualnym poziomem emisji producenta; w przypadku dodatniej różnicy powstają jednostki emisji. Z kolei ujemna różnica między średnim indywidualnym poziomem emisji a docelowym indywidualnym poziomem emisji producenta powoduje powstanie długu emisyjnego.

3.2.7. Jednostki emisji można nabywać w latach 2019–2029, przy czym jednostki nabyte w latach 2019–2024 można wykorzystać tylko przy ocenie zgodności z docelowym indywidualnym poziomem emisji w 2025 r. Całkowity dług emisyjny nabyty w latach 2025–2029 nie może przekroczyć 5 % docelowego indywidualnego poziomu emisji producenta w 2025 r. pomnożonego przez liczbę pojazdów ciężkich danego producenta w tym roku („limit długu emisyjnego”). Jednostki i długi emisyjne mogą być przenoszone z jednego roku do innego w latach 2025–2028, jednak wszystkie muszą zostać rozliczone do 2029 r.

3.2.8. Przekroczenie poziomu emisji w danym roku lub w latach od 2025 do 2029 skutkuje nałożeniem przez Komisję opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji obliczanej zgodnie z wzorem, w którym przyjmuje się kwotę 6 800 EUR/g CO₂/tkm. Wpływy z tych opłat będą traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii.

3.2.9. Wniosek dotyczący rozporządzenia zawiera również przepisy dotyczące monitorowania zgodności pojazdów oraz publikacji danych i wyników producenta.

4. Uwagi ogólne

4.1. Wniosek dotyczący decyzji

4.1.1. EKES popiera inicjatywę, aby umożliwić wcześniejsze wprowadzenie w życie przepisów dotyczących stosowania konstrukcji kabiny, która powinna zwiększyć efektywność energetyczną, a tym samym zmniejszyć emisje, a także przelożyć się na zwiększenie konkurencyjności unijnego przemysłu motoryzacyjnego. EKES podkreśla, że wniosek nie wprowadza żadnych istotnych zmian do dyrektywy 96/53/WE, a jedynie dostosowuje harmonogram wdrażania.

4.1.2. EKES zauważa, że przed wdrożeniem aerodynamicznych kabin, które przekraczają obecne ograniczenia dotyczące masy i wymiarów pojazdu, wymagane są nowe regulacje. Zgodnie z wymogami art. 9 dyrektywy UE 2015/719 nowe przepisy obejmą cztery obszary:

- charakterystykę aerodynamiczną;
- bezpieczeństwo szczególnie narażonych użytkowników dróg, np. widoczność, eliminacja martwych pól itd.;
- zmniejszenie szkód lub obrażeń u kierowców i innych użytkowników dróg w razie zderzenia;
- bezpieczeństwo i komfort kierowców, np. wewnętrzne wymiary kabiny.

4.1.3. EKES wzywa Komisję do konsultacji z właściwymi zainteresowanymi stronami, np. związkami zawodowymi reprezentującymi kierowców, przewoźnikami itp., przed zakończeniem prac nad tymi wnioskami.

4.1.4. EKES zakłada, że wymagane zmienione przepisy dotyczące homologacji typu zapewnią środowisko pracy kierowców o standardach co najmniej równych obecnym.

4.2. Wniosek dotyczący rozporządzenia

4.2.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji, który wydaje się zachowywać rozsądną równowagę między celami redukcji emisji gazów cieplarnianych związanej z mobilnością, zachęcaniem do innowacji w unijnym przemyśle motoryzacyjnym i poprawą jego konkurencyjności. Wniosek ten jest kontynuacją wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ z pojazdów ciężkich, o którym jest mowa w pkt 2.3 i który EKES przyjął z zadowoleniem.

4.2.2. EKES zauważa, że wniosek dotyczący rozporządzenia jest bardzo skomplikowanym aktem prawnym. EKES żałuje, że jak się wydaje, niemożliwe było opracowanie jaśniejszego i przystępniejszego w odbiorze tekstu. W związku z tym EKES ubolewa także nad faktem, że terminologia stosowana do określenia pojazdów niskoemisyjnych lub bezemisyjnych tak bardzo różni się pomiędzy trzema wnioskami dotyczącymi emisji CO₂, wchodzącymi w skład pakietu dotyczącego mobilności. Np. w art. 4 i tabeli 2 w załączniku wniosku zmieniającego dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania

ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów⁽¹⁰⁾ oraz w art. 3 wniosku dotyczącego przekształcenia rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w sprawie norm emisji CO₂ z samochodów osobowych i dostawczych⁽¹¹⁾ w inny sposób określa się niskie lub zerowe emisje. W omawianym wniosku w sprawie rozporządzenia użyto trzeciego rodzaju terminologii. Należy żałować, że nie korzysta się ze spójnej, wspólnej terminologii.

4.2.3. Oprócz celów środowiskowych wniosku EKES z zadowoleniem przyjmuje również aspekt dotyczący konkurencyjności, pamiętając o tym, że normy emisji CO₂ i systemy monitorowania pojazdów ciężkich zostały wprowadzone na przykład w Chinach, Japonii i Stanach Zjednoczonych. Ważne jest zatem, aby unijny przemysł motoryzacyjny był zachęcany do osiągnięcia zgodności z podobnymi normami, aby móc skutecznie konkurować na tych i innych rynkach.

4.2.4. EKES docenia neutralne pod względem technologicznym podejście przyjęte we wniosku dotyczącym rozporządzenia, ponieważ powinno ono stworzyć warunki dla szerokiego podejścia do rozwoju układów napędowych o zerowej lub niskiej emisji, w tym do dalszego udoskonalania silnika spalinowego.

4.2.5. EKES zwraca uwagę na znaczenie opracowania alternatywnych układów napędowych dla pojazdów ciężkich, mając również na uwadze powszechne zastosowanie tych pojazdów w działalności komercyjnej. W tym kontekście EKES zwraca również uwagę na szerokie spektrum obecnie dostępnych rozwiązań i dynamiczny rozwój w tej dziedzinie, co oznacza, że sytuacja stale się zmienia. W związku z tym EKES podkreśla znaczenie, zwłaszcza w odniesieniu do pojazdów ciężkich, unikania rozbieżnych rozwiązań krajowych, które utrudniają funkcjonowanie rynku wewnętrznego przez ograniczanie mobilności transgranicznej.

4.2.6. EKES odnotowuje cel 15-proc. redukcji emisji CO₂ w latach 2020–2025 i uważa, że należy go uznać za ambitny cel, biorąc pod uwagę, że jest to nowy rodzaj zobowiązania w odniesieniu do pojazdów ciężkich oraz że pojazd ciężki jest typem pojazdu po raz pierwszy objętym tego rodzaju wymogami jak określone we wniosku dotyczącym rozporządzenia.

4.2.7. Niemniej jednak EKES jest zadowolony, że wyznaczony poziom docelowy jest znacznie niższy od ogólnego celu w zakresie redukcji emisji CO₂ dla UE, co jest również zgodne z poglądem przyjętym przez Radę Europejską w październiku 2014 r. w kwestii wymagań, które można rozsądnie przyjąć w stosunku do sektora transportu. W tym kontekście EKES z zadowoleniem przyjmuje zaproponowany system jednostek i długów emisyjnych, zapewniający elastyczność, która może być niezbędna przynajmniej przez pewien czas.

4.2.8. Przewidywalność jest ważna zarówno dla przemysłu motoryzacyjnego, jak i sektora transportu. W przypadku przemysłu motoryzacyjnego chodzi o to, aby producenci wiedzieli, czego się spodziewać przy opracowywaniu nowych modeli i nowych rozwiązań technicznych, które są długofalowymi projektami. W przypadku sektora transportu jest to kwestia możliwości dokonywania świadomych wyborów, na przykład przy inwestowaniu w nowy pojazd. Z tego powodu ważne jest określenie bardziej precyzyjnych celów dla ścieżki redukcji emisji CO₂ po 2030 r.

4.2.9. Innowacje mogą również prowadzić do zmian warunków pracy w przemyśle motoryzacyjnym i powstania zapotrzebowania na nowe kompetencje. Powodem tego może być również zmiana środowiska pracy i zastosowanie nowych technologii, które mogą pociągać za sobą nowe wymagania na przykład wobec kierowców. Ten społeczny aspekt zmian technologicznych musi być odpowiednio uwzględniony, tak by zapewnić odpowiednie warunki pracy i szkolenia w zakresie nowych umiejętności. Aby zagwarantować zrównoważony proces transformacji niezbędny jest też dialog między partnerami społecznymi.

4.2.10. Wniosek dotyczący rozporządzenia dotyczy jedynie parametrów technicznych pojazdu. EKES zwraca zatem również uwagę na cyfryzację transportu – w tym na rozwój automatycznych pojazdów i procedur prowadzenia pojazdów – która oprócz poprawy wyników pojazdów pod względem emisji CO₂ spowoduje również zmniejszenie śladu węglowego pojazdów ciężkich. Również potencjalna poprawa efektywności w wyniku cyfryzacji – np. dzięki możliwości ulepszonych planowania podróży i grupowania ładunków stworzonej przez platformy cyfrowe – może mieć znaczący wpływ na rzeczywiste wyniki w dziedzinie emisji.

⁽¹⁰⁾ COM(2017) 653 final – 2017/0291 (COD).

⁽¹¹⁾ COM(2017) 676 final – 2017/0293 (COD).

4.2.11. Większa efektywność i lepsze wykorzystanie zdolności również obniżą jednostkowe koszty transportu i tym samym poprawią konkurencyjność sektora transportu.

4.2.12. Dlatego ważne jest, aby dane symulacyjne VECTO, które mają być wykorzystywane do monitorowania i sprawdzania norm, były uzupełniane danymi rzeczywistymi. W związku z tym EKES z zadowoleniem przyjmuje oświadczenie Komisji – w kontekście przyjęcia przez Parlament Europejski rezolucji ustawodawczej w sprawie rozporządzenia w sprawie monitorowania emisji CO₂ z pojazdów ciężkich – że zamierza ona uzupełnić obecne metody gromadzenia danych testami drogowymi obejmującymi wyniki osiągane przez pojazdy ciężkie w warunkach drogowych⁽¹²⁾.

5. Uwagi szczegółowe dotyczące wniosku dotyczącego rozporządzenia

5.1. Zgodnie z uzasadnieniem przewidziano odstępstwa od norm emisji CO₂ dla pojazdów specjalistycznych. Szczególne wyłączenia są określone w art. 1 akapit drugi (obliczanie emisji odniesienia CO₂) oraz w art. 4 (średni indywidualny poziom emisji producenta). Z drugiej strony nie są one wymienione w art. 2 (zakres) ani w art. 6 (docelowe indywidualne poziomy emisji producenta). Status tych pojazdów w ramach wniosku dotyczącego rozporządzenia nie wydaje się zatem całkowicie jasny. Wydaje się jednak, że pojazdy specjalistyczne objęte są w istocie celami zmniejszenia emisji CO₂ określonymi w art. 1 lit. a) i b) i uwzględnione przy ustalaniu docelowych indywidualnych poziomów emisji dla poszczególnych producentów oraz do celów ustalenia długów emisyjnych na mocy art. 7. Zdaniem EKES-u należy lepiej wyjaśnić skutki szczególnego statusu pojazdów specjalistycznych, ewentualnie uzupełniając motyw 17.

5.2. Termin „opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji” [ang. excess emission premium] użyty w art. 8 wniosku dotyczącego rozporządzenia sugeruje raczej, że coś się otrzymuje, a nie rodzaj kary, którą należy zapłacić i którą ta opłata faktycznie jest. W celu zapewnienia jednoznaczności można rozważyć zastąpienie go terminem „kara za przekroczenie poziomu emisji”, który bardziej odpowiada rzeczywistości.

5.3. W art. 8 wniosku dotyczącego rozporządzenia stwierdza się, że wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii. EKES jest zdania, że wpływy te należy przeznaczyć na rozwój zrównoważonych rozwiązań w sektorze motoryzacyjnym lub w sektorze transportu.

Bruksela, dnia 17 października 2018 r.

Luca JAHIER
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

⁽¹²⁾ Parlament Europejski P8_TA-PROV(2018)0246.