



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 14.7.2021 r.
COM(2021) 556 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

**wniosku dotyczącego ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I
RADY**

**zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji
CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych
zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii**

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w części A wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w pkt 6.1 nagłówek otrzymuje brzmienie:
„Docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów począwszy od 2025 r.”;
 - b) w pkt 6.1.2 nagłówek otrzymuje brzmienie:
„Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów na lata 2030–2034”;
 - c) dodaje się pkt 6.1.3 w brzmieniu:
„6.1.3 Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów począwszy od 2035 r.
Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ · (1 – współczynnik redukcji₂₀₃₅),
gdzie:
docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ określono w pkt 6.0;
współczynnik redukcji₂₀₃₅ określono w art. 1 ust. 5a lit. a).”;
 - d) w pkt 6.2 nagłówek otrzymuje brzmienie:
„Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji”;
 - e) skreśla się pkt 6.2.2;
 - f) pkt 6.3 otrzymuje brzmienie:
„6.3 Docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2025 r.
6.3.1 Docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2025–2029
Docelowy indywidualny poziom emisji = referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji · współczynnik ZLEV
gdzie:
referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ określony zgodnie z pkt 6.2.1;
współczynnik ZLEV jest równy (1+y-x), chyba że wartość ta jest większa niż 1,05 lub mniejsza niż 1,0, w którym to przypadku ustala się współczynnik ZLEV na 1,05 lub 1,0, w zależności od przypadku;
gdzie:
y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowych samochodów osobowych obliczony jako łączna liczba nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako ZLEV_{specific} zgodnie z następującym wzorem, podzielona przez łączną liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym:

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

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

6.3.2 Docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2030–2034

gdzie

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

gdzie

a₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1,

średnie poziomy emisji₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1,

TM określono w pkt 6.2.1,

TM₀ określono w pkt 6.2.1.

6.3.3 Docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2035 r.

gdzie

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

gdzie

a₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1,

średnie poziomy emisji₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1,

TM określono w pkt 6.2.1,

TM₀

określono w pkt 6.2.1.

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

2) w części B wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 6.1 nagłówek otrzymuje brzmienie:

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

b) w pkt 6.1.2 nagłówek otrzymuje brzmienie:

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

c) dodaje się pkt 6.1.3 w brzmieniu:

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

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

gdzie:

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

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

d) pkt 6.2.2 otrzymuje brzmienie:

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

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

gdzie

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ ustalono zgodnie z pkt 6.1.3;

α oznacza a_{2030, L}, w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest nie większa niż wartość TM₀, oraz a_{2030, H}, w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest większa niż wartość TM₀,

gdzie:

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

a_{2030, H} wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}$

średnie poziomy emisji₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1,

TM określono w pkt 6.2.1,

TM₀ określono w pkt 6.2.1.”;

e) dodaje się pkt 6.2.3 w brzmieniu:

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

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

gdzie

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

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

gdzie:

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

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

średnie poziomy emisji₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1,

TM określono w pkt 6.2.1,

TM_0 określono w pkt 6.2.1.”;

f) pkt 6.3.2 otrzymuje brzmienie:

„6.3.2 Docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2030–2034

Docelowy indywidualny poziom emisji = referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀)

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta wyznaczony zgodnie z pkt 6.2.2;

$\emptyset_{\text{targets}}$ oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z pkt 6.2.2;

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ określono w pkt 6.1.2.”;

g) dodaje się pkt 6.3.3 w brzmieniu:

„6.3.3 Docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2035 r.

Docelowy indywidualny poziom emisji = referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅)

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta wyznaczony zgodnie z pkt 6.2.3;

Ø_{targets}

oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z pkt 6.2.3;

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ określono w pkt 6.1.3.”.