



KOMISJA EUROPEJSKA

*Bruksela, dnia 11.3.2022 r.
C(2022) 1380 final*

*Tomasz GRODZKI
Marszałek Senatu
ul. Wiejska 6
PL – 00-902 Warszawa*

Szanowny Panie Marszałku!

Komisja pragnie podziękować Senatowi za opinię w sprawie 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 {COM(2021)556 final}.

Komisja z zadowoleniem przyjmuje poparcie Senatu dla tego wniosku, a także w pełni uznaje i popiera zamiar objęcia przez Polskę wiodącej pozycji w przemyśle w ramach przejścia na mobilność bezemisyjną, na przykład poprzez stanie się głównym producentem i eksporterem autobusów elektrycznych. Komisja cieszy się z możliwości przedstawienia pewnych wyjaśnień dotyczących przedmiotowego wniosku, tzn. nowych norm emisji CO₂ dla samochodów.

Wniosek ten stanowi część szerszego pakietu powiązanych środków mających na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych netto o 55% we wszystkich państwach członkowskich do 2030 r. Utoruje on również drogę do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r., zgodnie z wiążącymi celami określonymi w Europejskim prawie o klimacie¹.

W świetle ambitnego, ale osiągalnego celu redukcji emisji na 2030 r. wyznaczonego w kontekście celu neutralności klimatycznej potrzeba bardziej zdecydowanego działania UE, aby zapewnić wystarczająco duży wkład sektora transportu drogowego w tę redukcję emisji.

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

W swojej opinii Senat zwraca uwagę Komisji na konieczność uwzględnienia problemu wykluczenia komunikacyjnego. Komisja rzeczywiście poświęciła szczególną uwagę wpływowi na konsumentów. Ocena skutków towarzysząca wnioskowi pokazuje wyraźne korzyści dla konsumentów i społeczeństwa.

Jak wykazano w ocenie skutków², zaostrzone normy emisji CO₂ będą korzystne dla użytkowników pojazdów, zarówno tych nowych, jak i z drugiej ręki, dzięki zmniejszeniu wydatków na energię zużywaną do napędu. Bardziej rygorystyczne cele w zakresie emisji CO₂ przyczynią się do powstania korzyści skali, umożliwiając wprowadzenie na rynek – w tym na rynek wtórny – bardziej przystępnych cenowo pojazdów bezemisyjnych. Im wcześniej takie pojazdy bezemisyjne będą dostępne na rynku wtórnym, tym szybciej pojawią się korzyści dla grup społecznych o niskich dochodach. Komisja pragnie zapoznać się z sugestiami Polski i innych państw członkowskich, w jaki sposób można osiągnąć ten cel z korzyścią dla naszych obywateli. Za pomocą przedmiotowej inicjatywy, która łączy się z ambitnym wnioskiem dotyczącym rozwoju infrastruktury ładowania w państwach członkowskich (rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych), Komisja pragnie doprowadzić do sprawnego przejścia na pojazdy niskoemisyjne i bezemisyjne, które będą przystępne cenowo, dostępne i wygodne w użyciu dla każdego. Wniosek dotyczący norm emisji CO₂ dla samochodów zawiera klauzulę przeglądową. Służy ona regularnej aktualizacji wszystkich aspektów ważnych dla zapewnienia sprawiedliwej społecznie transformacji w kierunku bezemisyjnej mobilności oraz wprowadzaniu ewentualnych dodatkowych środków, które mogą ułatwić tę transformację.

Aby wspomóc przejście na czystsza, bardziej ekologiczną i inteligentniejszą mobilność, w dniu 14 grudnia 2021 r. Komisja przyjęła pakiet strategii politycznych mających na celu modernizację całego unijnego systemu transportu, w tym bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów oraz innych ekologicznie czystych środków transportu. Pakiet ten obejmuje ramy zrównoważonej mobilności miejskiej w państwach członkowskich, które pomogą w szybszym przejściu na bezpieczną, dostępną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, inteligentną i bezemisyjną mobilność w miastach, ale kładzie się w nim też wyraźny nacisk na zintegrowany transport łączący miasta z otaczającymi je obszarami wiejskimi. Wsparcie ze środków polityki regionalnej i polityki spójności na rzecz projektów w zakresie ekologicznie czystej mobilności pozostaje dostępne również dla społeczności wiejskich. Jednym z celów wniosku w sprawie Społecznego Funduszu Klimatycznego jest też wspieranie znajdujących się w trudnej sytuacji użytkowników transportu poprzez prowadzone w państwach członkowskich działania i inwestycje, które będą opierać się na krajowych planach działania i zapewniać lepszy dostęp do bezemisyjnej i niskoemisyjnej mobilności i transportu.

Opinię Senatu RP przekazano przedstawicielom Komisji uczestniczącym w negocjacjach ustawodawczych między współprawodawcami, tj. Parlamentem Europejskim i Radą, i zostanie ona uwzględniona w tych negocjacjach.

² SWD(2021) 631 final

Komisja ma nadzieję, że powyższe wyjaśnienia stanowią odpowiedź na kwestie poruszone przez Senat RP, i liczy na dalszy dialog polityczny w przyszłości.

Z poważaniem

*Frans Timmermans
Wiceprzewodniczący wykonawczy*

*Maroš Šefčovič
Wiceprzewodniczący*

**ODPIS UWIERZYTELNIONY
W imieniu Sekretarza Generalnego**

**Martine DEPREZ
Dyrektor
Proces Decyzyjny i Kolegialność
KOMISJA EUROPEJSKA**