

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie”

[COM(2017) 279 final – 2017/0111 (COD)]

(2018/C 081/13)

Sprawozdawca: **Dirk BERGRATH**

Współsprawozdawca: **Mihai MANOLIU**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 15.6.2017 Rada, 22.6.2017
Podstawa prawna	Art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji
Data przyjęcia przez sekcję	4.10.2017
Data przyjęcia na sesji plenarnej	18.10.2017
Sesja plenarna nr	529
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	188/0/3

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Zdaniem EKES-u kluczowe cele polityki UE powinny obejmować tworzenie miejsc pracy, inwestycje mające na celu reindustrializację Europy, wzrost gospodarczy, przejście na czystą energię, nowe modele biznesowe, nowoczesne technologie, ochronę środowiska naturalnego i zdrowie publiczne.

1.2. EKES uważa, że przewoźnicy nie wykorzystują możliwości obniżenia kosztów paliwa, które stanowią jedną czwartą ich kosztów operacyjnych. Efektywność paliwowa jest głównym kryterium przy podejmowaniu decyzji o zakupie, a zmniejszenie zużycia paliwa przyczyniłoby się do ograniczenia kosztów importu paliwa. UE potrzebuje certyfikacji, ocen zużycia paliwa oraz norm emisji i zużycia, i to powinno stymulować innowacyjność. Ostra konkurencja między producentami pojazdów jest efektem polityki i planów w odniesieniu do pojazdów elektrycznych. Sektor transportu musi przyczynić się do redukcji emisji wraz z sektorami budownictwa, rolnictwa i gospodarowania odpadami.

1.3. Działanie UE jest uzasadnione z uwagi na transgraniczne skutki zmiany klimatu i konieczność zachowania jednolitego rynku paliwa, pojazdów i usług transportowych. Rozdrobnienie rynku transportowego i utrata przejrzystości rynku, różnice w przepisach i rozbieżne praktyki w zakresie monitorowania oraz brak wspólnej bazy danych zawierającej dane z monitorowania niosą znaczne skutki społeczne i gospodarcze.

1.4. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że wniosek dotyczący rozporządzenia ułatwia monitorowanie i rozpowszechnianie odczytów emisji CO₂ z pojazdów ciężkich nowo rejestrowanych w UE oraz że zapewnia klientom – z których większość to MŚP – jasne informacje dotyczące zużycia.

1.5. EKES z zadowoleniem przyjmuje przyjęty we wniosku wybór trzeciego wariantu raportowania, polegającego na łączeniu zbiorów danych, ponieważ gwarantuje on cyfrowy przepływ informacji, zapewnia gromadzenie danych zarówno na szczeblu krajowym, jak i unijnym, zaś jego koszty administracyjne są niewielkie.

1.6. EKES podkreśla, że w ostatnich latach na znaczących rynkach, takich jak Stany Zjednoczone, Kanada, Japonia i Chiny, wprowadzono środki w zakresie certyfikacji i efektywności paliwowej w postaci norm zużycia paliwa lub emisji, aby pobudzić innowacyjność i doprowadzić do szybkiej poprawy sprawności pojazdów. Konkurencyjność europejskich producentów pojazdów ciężkich zależy zatem od spełnienia tych norm.

1.7. Choć prawdą jest, że zasadniczo sam rynek wywiera presję na producentów, aby coraz bardziej zmniejszać zużycie paliwa przez samochody ciężarowe w UE, to jednak przedsiębiorstwa transportowe, wśród których przeważają MŚP, często napotykały trudności w finansowaniu zakupu droższych, bardziej paliwooszczędnych pojazdów ciężkich.

1.8. EKES zaleca, by przy ustalaniu ewentualnych limitów emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich Komisja dążyła do utrzymania równowagi między celami, które można osiągnąć w krótkim i średnim okresie, a celem bardziej długoterminowym, którym jest bezemisyjny transport drogowy. Oznacza to, że należy pobudzać innowacyjność w ramach istniejących technologii bez ograniczania inwestycji w pojazdy bezemisyjne.

1.9. W tym kontekście EKES uważa, że zalecenia, które sformułował w swojej opinii w sprawie sprawozdania końcowego grupy wysokiego szczebla CARS 21, mogłyby również znaleźć zastosowanie do pojazdów ciężkich, zwłaszcza jeśli chodzi o ramy czasowe wdrażania.

1.10. EKES podkreśla rolę inwestycji publicznych i regulacji w ograniczaniu emisji pochodzących z transportu drogowego, w tym emisji z transportu drogowego pojazdami ciężarowymi.

1.11. EKES podkreśla, że wszelkie działania regulacyjne muszą iść w parze z większą liczbą środków politycznych służących zmniejszeniu zapotrzebowania na transport drogowy – w tym transport pojazdami ciężarowymi – dzięki przejściu na inne rodzaje transportu (transport kolejowy, śródlądowy transport wodny itp.), które emitują mniej gazów cieplarnianych.

2. Wprowadzenie

2.1. Celem wniosku dotyczącego rozporządzenia jest ustanowienie wymogów dotyczących monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie zarejestrowane w Unii Europejskiej. Dotyczy on tylko pojazdów ciężkich, zaprojektowanych i zbudowanych do przewozu pasażerów lub towarów i przyczep⁽¹⁾.

2.2. Dla gospodarki i konkurencyjności Europy niezwykle istotne są transport i mobilność. Ich znaczenie odzwierciedlono również w wielu innych ramach polityki, które silnie wpływają na ten sektor. Realizacja priorytetów unii energetycznej, jednolitego rynku cyfrowego oraz agendy na rzecz zatrudnienia, wzrostu i inwestycji będzie w każdym przypadku korzystna dla mobilności i dla sektora transportu.

2.3. W październiku 2014 r. szefowie państw i rządów UE⁽²⁾ ustanowili wiążący cel osiągnięcia redukcji emisji generowanych przez całą gospodarkę UE o co najmniej 40 % do 2030 r. w stosunku do poziomu z 1990 r. Cel ten opiera się na globalnych prognozach, które są zgodne ze średnioterminowym harmonogramem określonym w porozumieniu klimatycznym z Paryża (COP 21)⁽³⁾. Komisja ogłosiła, że wprowadzi normy efektywności paliwowej dla nowych pojazdów ciężkich.

2.4. Według danych branżowych w 2015 r. wywóz samochodów ciężarowych wygenerował nadwyżkę bilansu handlowego w wysokości 5,1 mld EUR. Sektor ten jest częścią przemysłu motoryzacyjnego, który tworzy 12,1 mln bezpośrednich i pośrednich miejsc pracy w Europie, czyli 5,6 % całkowitego zatrudnienia w UE.

⁽¹⁾ Kategorie pojazdów określone w dyrektywie 2007/46/WE ostatnio zmienionej rozporządzeniem (WE) nr 385/2009: M1, M2, N1 i N2 o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg, które nie są objęte zakresem rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, a także wszystkie pojazdy kategorii M3 i N3 i pojazdy kategorii O3 i O4.

⁽²⁾ Konkluzje Rady Europejskiej z dnia 24 października 2014 r. (EUCO 169/14), pkt 2.

⁽³⁾ FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1.

2.5. W strategii na rzecz stabilnej unii energetycznej opartej na przyszłościowej polityce w dziedzinie klimatu (luty 2015 r.)⁽⁴⁾ za kluczowy obszar działania uznano przejście do energooszczędnego, niskoemisyjnego sektora transportu. Pod wpływem porozumienia klimatycznego z Paryża wdrażane są w tej chwili środki określone w strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej (lipiec 2016 r.)⁽⁵⁾. Inwestycje infrastrukturalne jako część planu inwestycyjnego dla Europy powinny pobudzić tworzenie w Europie czystej i konkurencyjnej mobilności opartej na sieci.

2.6. W latach 1990–2014 wzrost emisji CO₂ z lekkich samochodów dostawczych w UE był znacznie większy niż w przypadku samochodów osobowych. Emisje CO₂ z pojazdów dostawczych wzrosły o około 25 %, podczas gdy emisje z samochodów osobowych wzrosły jedynie o ok. 12 %. Samochody ciężarowe i autobusy są obecnie odpowiedzialne za około jedną czwartą emisji CO₂ związanych z transportem drogowym w UE. Ich udział w emisjach nadal rośnie, ponieważ coraz surowsze limity emisji CO₂ powodują spadek emisji z samochodów osobowych i dostawczych.

2.7. Obecnie typowy europejski ciągnik 4×2 do zestawów 40-tonowych zużywa w teście długodystansowym ok. 33,1 l paliwa na 100 km w jeździe po drogach i autostradach. Typowy europejski 12-tonowy ciężarowy samochód dostawczy 4×2 w teście miejskim zużywa ok. 21,4 l paliwa na 100 km⁽⁶⁾.

2.8. Produkcja pojazdów ciężkich jest zwykle podzielona na kilka etapów; zasadniczo dostępne są tylko produkty na zamówienie. Podwozie jest produkowane przez jednego producenta, a w kolejnym etapie montowane jest na nim nadwozie pochodzące od innego producenta. Oznacza to, że kilku różnych producentów ma wpływ na zużycie paliwa przez gotowy pojazd, a tym samym na emisję CO₂ z tego pojazdu.

2.9. Nabywcami pojazdów ciężkich są w większości przewoźnicy w transporcie towarowym. Dla nich koszty paliwa mogą stanowić ponad jedną czwartą kosztów operacyjnych, a efektywność paliwowa jest głównym kryterium zakupu. Choć efektywność paliwowa pojazdów ciężkich poprawiła się w ostatnich dziesięcioleciach, wiele z ponad pół miliona przedsiębiorstw transportowych (w znacznym stopniu MŚP) nie ma jeszcze dostępu do znormalizowanych informacji pozwalających na ocenę technologii efektywności paliwowej, porównanie samochodów ciężarowych w celu podjęcia świadomych decyzji dotyczących zakupu czy obniżenie kosztów paliwa. Problem ten pogłębia brak wspólnie uzgodnionej metody pomiaru zużycia paliwa.

2.10. Brak przejrzystości rynku przekłada się na mniejszą presję na unijnych producentów pojazdów ciężkich, aby podejmowali większe wysiłki w celu poprawy sprawności pojazdów i inwestowali w innowacje na tak konkurencyjnym rynku światowym. W konsekwencji powstaje ryzyko utraty przez unijny sektor produkcyjny obecnej wiodącej pozycji w zakresie efektywności paliwowej pojazdów.

2.11. Przejrzystość pod względem efektywności paliwowej i wyników w zakresie emisji CO₂ będzie stymulować konkurencję również w obrębie rynku UE, na którym w 2016 r. Komisja stwierdziła istnienie kartelu producentów samochodów ciężarowych, który działał w latach 1997–2011.

3. Wniosek dotyczący rozporządzenia

3.1. Proponowane rozporządzenie jest elementem pakietu *Europa w ruchu*, którego celem jest podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, promowanie bardziej sprawiedliwych systemów poboru opłat drogowych, zmniejszenie emisji CO₂, zanieczyszczenia powietrza i zagęszczenia ruchu, ograniczenie obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw, zwalczanie nielegalnego zatrudnienia i zapewnienie godziwych warunków i czasu odpoczynku dla pracowników.

3.2. W dłuższej perspektywie korzyści z przyjęcia tych środków będą sięgać daleko poza sektor transportu, będą one bowiem wspierać zatrudnienie, wzrost gospodarczy i inwestycje, przyczynią się do umocnienia sprawiedliwości społecznej i zwiększenia wyboru dla konsumentów oraz nadadzą wyraźny kierunek działaniom podejmowanym w Europie w celu redukcji emisji.

⁽⁴⁾ COM(2015) 80 final.

⁽⁵⁾ COM(2016) 501 final.

⁽⁶⁾ Delgado, O., Rodríguez, F., Muncrief, R., *Fuel efficiency technology in European heavy-duty vehicles: Baseline and potential for the 2020–2030 timeframe* [Technologie oszczędności paliwa w europejskich pojazdach ciężarowych: punkt wyjścia i potencjalne możliwości w perspektywie lat 2020–2030], International Council on Clean Transportation, Biała księga ICCT, Berlin, lipiec 2017 r.

3.3. W ciągu najbliższych 12 miesięcy pakiet ten zostanie uzupełniony o kolejne wnioski, które będą zawierać normy emisji na okres po 2020 r. dla samochodów osobowych i dostawczych, a także – po raz pierwszy – dla pojazdów ciężkich. Wnioski te dadzą dodatkowy impuls do rozwoju innowacyjności oraz przyczynią się do zwiększenia konkurencyjności, ograniczenia emisji CO₂, a także poprawy jakości powietrza, zdrowia publicznego oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3.4. Luka w wiedzy zostanie zmniejszona przez wykorzystanie oprogramowania symulacyjnego, które jest skutecznym narzędziem do obliczania zużycia paliwa i kosztów. Nowe rozporządzenie w sprawie certyfikacji (homologacji typu) dotyczące ustalania emisji CO₂ będzie oparte na indywidualnych danych dotyczących wyników oraz na certyfikowanym procesie pozyskiwania danych wejściowych i zarządzania nimi.

3.5. Omawiany wniosek stanowi realizację komunikatu Komisji z 2014 r. w sprawie strategii na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania pojazdów ciężarowych na paliwo oraz redukcji emisji CO₂. W strategii tej ogłoszono wprowadzenie środka wykonawczego określającego procedurę certyfikacji emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich wprowadzanych na rynek UE, które będą obliczane za pomocą narzędzia symulacyjnego VECTO, oraz przyjęcie wniosku ustawodawczego dotyczącego monitorowania i raportowania takich emisji.

3.6. Biorąc pod uwagę, że VECTO jest tylko narzędziem symulacyjnym, drugi pakiet powinien obejmować badania zużycia paliwa w warunkach drogowych, analogicznie jak Komisja pragnie to uczynić w odniesieniu do samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych. Należy opracować metodę różnicowania opłat za korzystanie z infrastruktury przez nowe pojazdy ciężkie na podstawie emisji CO₂ (przegląd dyrektywy w sprawie eurowiniety i dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej).

3.7. EKES wzywa Komisję Europejską i państwa członkowskie do wyrażenia zgody na zagwarantowanie stronom trzecim (instytutom badawczym, przedsiębiorstwom transportowym, organizacjom pozarządowym) dostępu do oficjalnych danych z VECTO dotyczących zużycia paliwa, tak aby umożliwić sprawdzanie danych liczbowych w ramach niezależnych badań. Konieczna jest kontrola jakości i weryfikacja przekazanych danych w celu wyeliminowania ewentualnych braków lub nieprawidłowości. Kontrole te powinny być przeprowadzane z poszanowaniem praw podstawowych.

3.8. Przedmiotowy wniosek stanowi również realizację europejskiej strategii z 2016 r. na rzecz mobilności niskoemisyjnej, której cele obejmują zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w transporcie drogowym o co najmniej 60 % do 2050 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r. oraz radykalne zmniejszenie emisji zanieczyszczenia powietrza. W strategii stwierdzono również, że Komisja przyspieszy prace analityczne nad wariantami dotyczącymi norm emisji CO₂ w celu przygotowania wniosku ustawodawczego w trakcie kadencji obecnej Komisji.

3.9. Do celów monitorowania, począwszy od roku 2020, właściwe organy państw członkowskich mają przekazywać dane dotyczące nowych pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w UE w poprzednim roku kalendarzowym, a producenci pojazdów ciężkich mają przekazywać dane dotyczące pojazdów o dacie produkcji wypadającej w poprzednim roku kalendarzowym. Te roczne raporty mają być dostarczane do dnia 28 lutego każdego roku. Rodzaje danych, które mają być przekazywane, określono w części A i B załącznika I do wniosku dotyczącego rozporządzenia.

3.10. Europejska Agencja Środowiska (EEA) ma zarządzać, w imieniu Komisji, centralną bazą przekazanych danych, które będą publicznie dostępne (z wyjątkiem niektórych danych wrażliwych).

3.11. Właściwe organy i producenci będą odpowiedzialni za prawidłowość i jakość przekazywanych danych. Komisja może jednak przeprowadzić własną weryfikację jakości przekazywanych danych oraz, w stosownych przypadkach, podjąć niezbędne działania w celu skorygowania danych opublikowanych w rejestrze centralnym. Na mikroprzedsiębiorstwa lub MŚP nie są nakładane bezpośrednie obowiązki sprawozdawcze.

3.12. Komisja będzie sporządzać sprawozdania roczne zawierające analizę danych przekazanych przez państwa członkowskie i producentów za poprzedni rok kalendarzowy. Analiza musi zawierać co najmniej dane liczbowe dotyczące wyników floty pojazdów ciężkich w całej Unii oraz wyników każdego producenta w zakresie przeciętnego zużycia paliwa i emisji CO₂. Analiza musi również uwzględniać dane dotyczące stosowania nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO₂, jeżeli są one dostępne.

3.13. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany wymogów dotyczących danych wymienionych w załącznikach do wniosku dotyczącego rozporządzenia, jak również zmian procedury monitorowania i raportowania.

4. Uwagi ogólne

4.1. Podobnie jak we wcześniejszych opiniach w sprawie wniosków ustawodawczych Komisji dotyczących redukcji emisji CO₂, EKES potwierdza swoje poparcie dla wszystkich inicjatyw UE, które służą osiągnięciu określonych celów w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych, ponieważ jest ona kluczowym elementem walki ze zmianą klimatu. W związku z tym nie można pominąć żadnego racjonalnego środka służącego również zmniejszeniu emisji pochodzących z samochodów dostawczych, ponieważ stanowią one ponad 10 % floty pojazdów.

4.2. Ponadto wybrany rodzaj instrumentu prawnego, jakim jest rozporządzenie UE, w największym stopniu zagwarantuje bezpośrednie poszanowanie przepisów, które zostaną przyjęte, przy jednoczesnym uniknięciu zakłóceń konkurencji mogących wpływać na rynek wewnętrzny.

4.3. Dane dotyczące emisji CO₂ i zużycia paliwa są pozyskiwane z wykorzystaniem narzędzia symulacyjnego VECTO (ang. Vehicle Energy Consumption calculation Tool).

4.3.1. Decyzję o opracowaniu tego narzędzia podjęto po rozważeniu innych wariantów procedur badania, w tym badania na hamowni silnikowej, badania na stanowisku rolkowym oraz diagnostyki pokładowej w rzeczywistym ruchu drogowym za pomocą przenośnych systemów pomiaru emisji (PEMS). Główne powody wyboru narzędzia symulacyjnego zamiast pozostałych metod badania były następujące:

- 1) porównywalność: wyniki badania różnych typów pojazdów ciężkich są bezpośrednio porównywalne;
- 2) racjonalność pod względem kosztów: wysoki koszt instalacji diagnostycznych w porównaniu z symulacją;
- 3) możliwość badania bardzo różnych pojazdów: serie produkcyjne pojazdów ciężkich są bardzo krótkie, ponieważ pojazdy te są w dużym stopniu konfigurowane według specyfikacji określonych przez użytkowników końcowych;
- 4) powtarzalność: symulacja umożliwia uzyskanie najwyższych wskaźników powtarzalności wyników badań;
- 5) precyzyjność: możliwość ustalenia niewielkich oszczędności wynikających z optymalizacji pojedynczej części;
- 6) kompleksowość: symulację można wykorzystać do optymalizacji konfiguracji całego pojazdu w celu obniżenia zużycia paliwa, ponieważ obejmuje ona wszystkie części (kabinę, opony, silnik, układ przeniesienia napędu itp.). Podejście to znalazło potwierdzenie w strategii dotyczącej pojazdów ciężkich z roku 2014.

4.3.2. Wymóg dotyczący przetwarzania i udostępniania danych z VECTO w odniesieniu do wszystkich nowych pojazdów ciężkich zapewnia nabywcom możliwość porównania zarówno poszczególnych modeli pojazdu, technologii obniżających zużycie paliwa oraz różnych typów nadwozia – np. żuraw, chłodnia – jak i różnych konfiguracji poszczególnych części. W odróżnieniu od samochodów osobowych, pojazdy ciężkie mogą służyć do bardzo różnych celów w zależności od rodzaju nadwozia, z czym wiążą się duże różnice w zużyciu paliwa i emisji CO₂. Ponadto możliwość porównania zwiększa konkurencję zarówno między producentami pojazdów, jak i między producentami nadwozi.

4.3.3. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że proponowane rozporządzenie ułatwi monitorowanie i rozpowszechnianie odczytów emisji CO₂ z pojazdów ciężkich nowo rejestrowanych w UE oraz że zapewni klientom – z których większość to MŚP – jasne informacje dotyczące zużycia.

4.3.4. EKES jest świadomy, że dokonywanie pomiarów emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) za pomocą przenośnego systemu pomiaru emisji (PEMS) jest lepszym rozwiązaniem niż badanie na stanowisku rolkowym lub – jak zaproponowano w omawianym rozporządzeniu – za pomocą oprogramowania symulacyjnego. Po okresie wstępnym i dokonaniu bilansu doświadczeń zdobytych podczas stosowania systemu VECTO Komisja powinna rozważyć, czy badania emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy w odniesieniu do pojazdów ciężkich są wykonalne, a jeśli tak, w jaki sposób można je przeprowadzać.

4.4. W trakcie oceny skutków Komisja przetestowała trzy warianty gromadzenia i przekazywania danych do EEA: 1) przekazywanie przez organy krajowe; 2) przekazywanie przez producentów pojazdów ciężkich; oraz 3) przekazywanie zarówno przez organy krajowe, jak i producentów.

4.4.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje przyjęty we wniosku wybór trzeciego wariantu raportowania, polegającego na łączeniu zbiorów danych, ponieważ gwarantuje on cyfrowy przepływ informacji, zapewnia gromadzenie danych zarówno na szczeblu krajowym, jak i unijnym, zaś jego koszty administracyjne są niewielkie.

4.4.2. EKES z zadowoleniem odnotowuje, że dane przekazywane Komisji przez właściwe organy krajowe oraz producentów pojazdów ciężkich mają być publicznie dostępne. Ze względu na potrzebę ochrony danych i zachowania konkurencji EKES z zadowoleniem przyjmuje również propozycję, aby nie podawano do wiadomości publicznej ani numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN), ani danych produkcyjnych dotyczących określonych dostarczonych części (układu przeniesienia napędu, osi i opon).

4.5. Zdaniem EKES-u warto byłoby rozważyć wprowadzenie w odniesieniu do pojazdów ciężkich systemu opłat dla użytkowników dróg opartego na emisji CO₂. Aby to umożliwić, dane z centralnego rejestru (numer identyfikacyjny pojazdu i odczyty emisji CO₂) musiałyby być powiązane z danymi rejestracyjnymi (tablica rejestracyjna), a następnie udostępniane podmiotom zarządzającym opłatami dla użytkowników dróg.

4.5.1. EKES kilkakrotnie⁽⁷⁾ poparł zamiar Komisji, by wprowadzić na poziomie europejskim jednolity system w zakresie opłat dla użytkowników dróg w oparciu o zasadę „zanieczyszczający płaci”. Zarządzany publicznie jednolity system opłat dla użytkowników dróg byłby również przydatny z punktu widzenia ochrony danych.

4.6. Komisja postrzega swój wniosek dotyczący rozporządzenia jako niezbędny krok w kierunku wdrożenia i egzekwowania przyszłych norm emisji CO₂ w odniesieniu do pojazdów ciężkich. System monitorowania i raportowania jest szczególnie potrzebny do oceny zgodności z takimi przyszłymi normami, co ma już miejsce w przypadku samochodów osobowych i dostawczych.

4.6.1. Limity emisji CO₂ w odniesieniu do samochodów osobowych obowiązują w UE od 2009 r., a w odniesieniu do samochodów dostawczych – od 2011 r. Tymczasem pojazdy ciężkie do tej pory nie podlegały porównywalnym limitom emisji CO₂. Zaplanowany na 2018 r. wniosek ustawodawczy Komisji ma jednak wprowadzić obowiązkowe limity emisji CO₂ również w odniesieniu do tych pojazdów.

4.6.2. Znaczące rynki, takie jak Stany Zjednoczone, Kanada, Japonia i Chiny, wprowadziły w ostatnich latach środki w zakresie certyfikacji i efektywności paliwowej w postaci norm zużycia paliwa lub emisji, aby pobudzić innowacyjność i doprowadzić do szybkiej poprawy sprawności pojazdów. Konkurencyjność europejskich producentów pojazdów ciężkich zależy zatem od spełnienia tych norm.

4.7. Prawdą jest, że zasadniczo sam rynek wywiera presję na producentów, aby coraz bardziej zmniejszali zużycie paliwa przez samochody ciężarowe w UE: koszty paliwa są zdecydowanie największym pojedynczym wydatkiem (ok. 30 %) w strukturze kosztów dalekobieżnego transportu drogowego towarów. Przedsiębiorstwom transportowym, jako nabywcom pojazdów ciężkich, zależy na posiadaniu samochodów ciężarowych o jak najniższym zużyciu paliwa.

4.7.1. Z drugiej strony, doświadczenie pokazało, że niewiążące cele i mechanizmy rynkowe są niewystarczające do zapewnienia znacznego zmniejszenia zużycia paliwa przez nowe pojazdy, a tym samym emisji CO₂ z tych pojazdów.

4.7.2. W sektorze transportu dominują MŚP. Jednym z najważniejszych problemów, przed którymi stoją MŚP, jest utrudniony dostęp do finansowania. W związku z tym przedsiębiorstwa transportowe często napotykały trudności w finansowaniu zakupu droższych pojazdów ciężkich, które są bardziej paliwooszczędne.

4.7.3. EKES zaleca, by przy ustalaniu ewentualnych limitów emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich Komisja dążyła do utrzymania równowagi między celami, które można osiągnąć w krótkim i średnim okresie, a celem bardziej długoterminowym, którym jest bezemisyjny transport drogowy. Oznacza to, że należy pobudzać innowacyjność w ramach istniejących technologii bez ograniczania inwestycji w pojazdy bezemisyjne.

4.7.4. W tym kontekście EKES uważa, że zalecenia, które sformułował w swojej opinii w sprawie sprawozdania końcowego grupy wysokiego szczebla CARS 21⁽⁸⁾, mogłyby również znaleźć zastosowanie do pojazdów ciężkich. Jedno z tych zaleceń dotyczyło zapewnienia producentom czasu na pełne opracowanie technologii koniecznych do sprostania surowszym wymaganiom, unikając dzięki temu związanej z nimi znaczącej podwyżki cen i ostatecznego spowolnienia tempa wymiany parków samochodowych.

⁽⁷⁾ EESC-2017-02887 (zob. s. 181 niniejszego Dziennika Urzędowego), EESC-2017-02888 (zob. s. 188 niniejszego Dziennika Urzędowego), EESC-2017-03231 (zob. s. 195 niniejszego Dziennika Urzędowego).

⁽⁸⁾ Dz.U. C 10 z 15.1.2008, s. 15.

4.7.5. W tym kontekście wprowadzone przez Stany Zjednoczone regulacje dotyczące nowych pojazdów ciężkich, ciągników siodłowych, przyczep i silników można uznać za pozytywny przykład środków wyprzedzających. Stany Zjednoczone wprowadzą przepisy dla modeli z roczników 2018–2027 w ramach drugiego etapu, stanowiącego kontynuację pierwszego etapu wprowadzania norm, którymi objęto modele z roczników 2014–2018.

4.8. EKES podkreśla rolę inwestycji publicznych i regulacji w ograniczaniu emisji pochodzących z transportu drogowego, w tym emisji z transportu drogowego pojazdami ciężarowymi.

4.8.1. Jedną z przyszłych możliwości może być system e-autostrad, w którym pojazdy ciężarowe z napędem hybrydowym byłyby zasilane za pośrednictwem przewodów napowietrznej sieci trakcyjnej na kluczowych arteriach transportu drogowego towarów w podobny sposób, jak ma to miejsce w przypadku współczesnych tramwajów, pociągów i trolejbusów. Po podłączeniu do sieci ciężarówki mogłyby poruszać się, wykorzystując wyłącznie napęd elektryczny. Po opuszczeniu toru jazdy wyposażonego w zasilanie elektryczne pojazd byłby napędzany silnikiem wysokoprężnym bądź silnikiem elektrycznym z wykorzystaniem baterii pokładowej.

4.8.2. Stosowanie konwojów autonomicznych ciężarówek (ang. *platooning*) może przyczynić się do redukcji emisji CO₂ o około 10 %. Ciężarówki jadą w ustalonej niewielkiej odległości od siebie, wykorzystując najnowocześniejszą technologię utrzymywania łączności i najnowocześniejsze systemy wspomaganie jazdy. Pojazd na czele konwoju pełni funkcję lidera. Gdy hamuje, wszystkie pozostałe ciężarówki w konwoju również zaczynają hamować. Czas reakcji jest niemal jednakowy dla wszystkich pojazdów w kolumnie. *Platooning* obniża zużycie paliwa i zwiększa bezpieczeństwo, może jednak wymagać zmian regulacyjnych.

4.8.3. Dyrektywą (UE) 2015/719⁽⁹⁾ wprowadzono wreszcie nowe zmiany w przepisach dotyczących pojazdów ciężkich, które umożliwiają wprowadzenie na europejskie drogi pojazdów o bardziej aerodynamicznej konstrukcji zapewniającej większą efektywność energetyczną i mniejsze emisje. Zmiany te obejmują odstępstwa od maksymalnej dozwolonej łącznej długości pojazdów ciężkich, możliwość wyposażenia samochodów ciężarowych wprowadzonych już do ruchu w wysuwane lub składane urządzenia aerodynamiczne montowane w tylnej części pojazdów oraz możliwość montowania w nowych pojazdach takich dodatkowych elementów poprawiających aerodynamikę, a także bardziej zaokrąglonych, dłuższych kabin. Producenci przyczep zgłaszają jednak problemy występujące przy stosowaniu tych nowych przepisów przez organy rejestrujące.

4.9. EKES podkreśla, że wszelkie działania regulacyjne muszą iść w parze z większą liczbą środków z zakresu polityki służących zmniejszeniu zapotrzebowania na transport drogowy – w tym transport pojazdami ciężarowymi – dzięki przejściu na inne rodzaje transportu (transport kolejowy, śródlądowy transport wodny itp.), które emitują mniej gazów cieplarnianych.

Bruksela, dnia 18 października 2017 r.

Georges DASSIS
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

⁽⁹⁾ Dz.U. L 115 z 6.5.2015, s. 1.