

Europejski Zielony Ład: Komisja proponuje cel zerowych emisji od 2030 r. dla nowych autobusów miejskich i redukcję emisji o 90 proc. dla nowych samochodów ciężarowych do 2040 r.

Komisja Europejska zaproponowała dziś ambitne nowe cele w zakresie emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich na okres po 2030 r. Cele te pomogą zmniejszyć emisje CO₂ w sektorze transportu – samochody ciężarowe, autobusy miejskie i autobusy dalekobieżne **odpowiadają za ponad 6 proc. całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE** i ponad 25 proc. emisji gazów cieplarnianych z transportu drogowego. Dzięki tym zaostrożnym normom emisji ten segment sektora transportu drogowego przyczyniłby się do przejścia na mobilność bezemisyjną oraz do osiągnięcia celów UE w zakresie klimatu i zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń.

Komisja proponuje stopniowe wprowadzanie **surowszych norm emisji CO₂ dla prawie wszystkich nowych pojazdów ciężkich** o certyfikowanych emisjach CO₂ w porównaniu z poziomami z 2019 r., w szczególności:

- 45 proc. redukcji emisji od 2030 r.;
- 65 proc. redukcji emisji od 2035 r.;
- 90 proc. redukcji emisji od 2040 r.

Aby zachęcić do szybszego wprowadzania autobusów bezemisyjnych w miastach, Komisja proponuje również, aby **wszystkie nowe autobusy miejskie stały się bezemisyjne od 2030 r.**

Zgodnie z celami [Europejskiego Zielonego Ładu](#) i [REPowerEU](#) wniosek będzie miał również **pozytywny wpływ na transformację energetyczną**, ponieważ doprowadzi do obniżenia popytu na importowane paliwa kopalne oraz do zwiększenia oszczędności energii i efektywności energetycznej w unijnym sektorze transportu. Przyniesie on korzyści europejskim przewoźnikom i użytkownikom dzięki zmniejszeniu kosztów paliwa i całkowitych kosztów własności oraz zapewni szersze rozpowszechnienie bardziej energooszczędnych pojazdów. Poprawi się również **jakość powietrza, zwłaszcza w miastach**, oraz zdrowie Europejczyków.

Ponadto jest to sektor o kluczowym znaczeniu, jeśli chodzi o **wsparcie europejskiego przemysłu czystych technologii i zwiększenie międzynarodowej konkurencyjności**. UE jest liderem rynku w zakresie produkcji samochodów ciężarowych i autobusów, a wspólne ramy prawne pomagają utrzymać tę pozycję w przyszłości. W szczególności zmienione normy stanowią jasny i długoterminowy sygnał służący ukierunkowaniu inwestycji przemysłu UE w innowacyjne technologie bezemisyjne oraz rozwijaniu infrastruktury ładowania i tankowania.

Kontekst

Emisje w sektorze pojazdów ciężkich rosną z roku na rok od 2014 r., z wyjątkiem roku 2020 ze względu na pandemię COVID-19. W sektorze transportu towarowego rosną one szczególnie szybko. Wynika to głównie z coraz większego popytu na transport drogowy, który, zgodnie z przewidywaniami, będzie nadal rósł w przyszłości. W 2019 r. emisje z transportu towarów były o 44 proc. wyższe niż emisje z sektora lotnictwa i o 37 proc. wyższe niż z transportu morskiego.

Zdecydowana większość pojazdów ciężkich we flocie UE (99 proc.) jest obecnie napędzana silnikami spalinowymi wewnętrznego spalania, zasilanymi głównie importowanymi paliwami kopalnymi, takimi jak olej napędowy. Zwiększa to zależność energetyczną UE i obecną niestabilność rynku energii.

Obecne normy emisji z pojazdów ciężkich pochodzą z 2019 r., ale nie są już zgodne z celami klimatycznymi UE. Obowiązujące przepisy nie stanowią wystarczająco jasnego i długoterminowego sygnału dla inwestorów i nie odzwierciedlają nowych realiów w sektorze energetycznym ani szybko zachodzących zmian w przemyśle pojazdów ciężkich na całym świecie. Proponowane nowe normy CO₂ są zgodne ze zwiększonymi ambicjami klimatycznymi UE, pakietem [„Gotowi na 55”](#) i porozumieniem paryskim.

Aby te normy mogły zostać wprowadzone, należy ukierunkować inwestycje na pojazdy bezemisyjne oraz infrastrukturę ładowania i tankowania – Komisja zaproponowała już [rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych](#),

przewidujące rozwój niezbędnej infrastruktury ładowania w celu wsparcia zielonej transformacji sektora pojazdów ciężkich. Komisja zaproponowała w szczególności instalację punktów ładowania i tankowania w regularnych odstępach na głównych autostradach: co 60 km w przypadku ładowania energią elektryczną i co 150 km w przypadku tankowania wodoru. Komisja intensywnie współpracuje ze współprawodawcami w celu zakończenia negocjacji w sprawie tych wniosków.

Dodatkowe informacje:

[Wniosek](#)

[Załączniki do wniosku](#)

[Ocena skutków wniosku](#)

[Pytania i odpowiedzi](#)

[Zestawienie informacji](#)

[Strona internetowa dotycząca pojazdów ciężkich](#)

Cytat(y)

Nasze cele w zakresie klimatu i zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń, są możliwe do osiągnięcia pod warunkiem, że wszystkie części sektora transportu aktywnie uczestniczą w tym procesie. W 2050 r. prawie wszystkie pojazdy na naszych drogach muszą być bezemisyjne. Wymaga tego nasze prawo o klimacie, domagają się tego nasze miasta, a producenci już się do tego przygotowują. Dzięki dzisiejszemu wnioskowi zadamy o to, by nowe samochody ciężarowe coraz mniej zanieczyszczały środowisko i by po ulicach naszych miast jeździło więcej bezemisyjnych autobusów. Walka z kryzysem klimatycznym, poprawa jakości życia naszych obywateli i zwiększenie konkurencyjności przemysłowej Europy idą ze sobą w parze.

Frans Timmermans, wiceprzewodniczący wykonawczy do spraw Europejskiego Zielonego Ładu - 14/02/2023

Podobne media

Komunikat prasowy

14 lutego 2023, Strasburg