



Dokument z posiedzenia

A8-0354/2018

25.10.2018

*****I**
SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i
Bezpieczeństwa Żywności

Sprawozdawca: Bas Eickhout

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu)

Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą***. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE	46
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI	49
PROCEDURE – COMMITTEE RESPONSIBLE.....	73
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	75

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM2018)0284),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0197/2018),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z 17 października 2018 r.¹,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz opinię Komisji Transportu i Turystyki (A8-0354/2018),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) *Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej określa jasny*

Poprawka

(1) *Aby wywiązać się z zobowiązań podjętych przez Unię na 21. Konferencji*

¹ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym

cel: do połowy stulecia emisje gazów cieplarnianych z sektora transportu **należy zmniejszyć** do poziomu **niższego o co najmniej 60 %** od poziomu z roku 1990, **a następnie dalej konsekwentnie ograniczać aż do poziomu zerowego. Emisje szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu** muszą zostać również niezwłocznie drastycznie zmniejszone.

Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w Sprawie Zmian Klimatu (UNFCCC), należy przyspieszyć proces obniżania emisyjności sektora transportu i konsekwentnie ograniczać emisje gazów cieplarnianych z sektora transportu aż do poziomu zerowego do 2050 r. Emisje zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu, które są szkodliwe dla zdrowia, powodując przedwczesną śmierć ponad 400 tys. Europejczyków każdego roku, oraz zanieczyszczają środowisko, muszą zostać również niezwłocznie drastycznie zmniejszone. Wymaga to dalszej redukcji emisji pochodzących z konwencjonalnych silników spalinowych po 2020 r., jak również wprowadzenia na rynek bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, które trzeba będzie zaprojektować, wyprodukować i wprowadzić do obrotu, tak aby do 2030 r. osiągnęły znaczny udział w rynku unijnym.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) Wprowadzenie bezemisyjnych pojazdów ciężkich powinno przyczynić się do rozwiązania poważnych problemów związanych z mobilnością w miastach. Promowanie takich pojazdów przez producentów, niezbędne dla redukcji emisji CO₂ z transportu drogowego, ma także kluczowe znaczenie dla skutecznej redukcji zanieczyszczeń powietrza i nadmiernych poziomów hałasu w miastach i na obszarach miejskich.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2

(2) W następstwie strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej Komisja przyjęła w maju¹⁹ i listopadzie 2017 r. dwa pakiety dotyczące mobilności²⁰. W ramach tych pakietów określono pozytywny program działań strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej oraz zapewniono sprawne przejście do *czystej*, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich.

(2) W następstwie strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej Komisja przyjęła w maju¹⁹ i listopadzie 2017 r. dwa pakiety dotyczące mobilności²⁰. W ramach tych pakietów określono pozytywny program działań strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej oraz zapewniono sprawne przejście do *bezemisyjnej*, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich.

¹⁹ Europa w ruchu: Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich, COM(2017) 283 final.

¹⁹ Europa w ruchu: Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich, COM(2017)0283 final.

²⁰ Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej – Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników, COM(2017) 675 final.

²⁰ Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej – Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników, COM(2017)0675 final.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

(3) Niniejsze rozporządzenie jest częścią trzeciego pakietu „Europa w ruchu”, który wypełnia założenia nowej strategii dotyczącej polityki przemysłowej z września 2017 r.²¹ i ma na celu zakończenie procesu umożliwiającego Unii czerpanie pełnych korzyści z obniżenia emisyjności i modernizacji mobilności. Cele pakietu to: bezpieczniejsza i bardziej dostępna mobilność w Europie, bardziej konkurencyjny przemysł europejski, większe bezpieczeństwo europejskich miejsc pracy oraz *większa ekologiczność systemu mobilności i lepsze jego dostosowanie do konieczności*

(3) Niniejsze rozporządzenie jest częścią trzeciego pakietu „Europa w ruchu”, który wypełnia założenia nowej strategii dotyczącej polityki przemysłowej z września 2017 r.²¹ i ma na celu zakończenie procesu umożliwiającego Unii czerpanie pełnych korzyści z obniżenia emisyjności i modernizacji mobilności. Cele pakietu to: bezpieczniejsza i bardziej dostępna mobilność w Europie, bardziej konkurencyjny przemysł europejski, większe bezpieczeństwo europejskich miejsc pracy oraz *konsekwentne dążenie sektora do zerowego poziomu emisji do połowy tego stulecia i pełnej zgodności z*

przeciwdziałania zmianie klimatu. Będzie to wymagało pełnego zaangażowania Unii, państw członkowskich i zainteresowanych stron, zwłaszcza w zakresie wzmocnienia wysiłków na rzecz ograniczenia emisji CO₂ i zanieczyszczenia powietrza.

²¹ Inwestowanie w inteligentny, innowacyjny i zrównoważony przemysł – Odnowiona strategia dotycząca polityki przemysłowej UE, COM(2017) 0479 final.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Niniejsze rozporządzenie, wraz z *normami emisji CO₂ w odniesieniu do samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych*²², *zapewnia jasną ścieżkę redukcji emisji CO₂ z sektora transportu drogowego i przyczynia się do osiągnięcia wiążącego celu co najmniej 40 % redukcji do 2030 r. wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce w porównaniu z 1990 r. popartego w konkluzjach ze szczytu Rady Europejskiego odbywającego się w dniach 23–24 października 2014 r. i zatwierdzonego jako unijny zaplanowany, ustalony na szczepku krajowym wkład na mocy porozumienia paryskiego podczas posiedzenia Rady ds. Środowiska w dniu 6 marca 2015 r.*

²² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... w sprawie ustanowienia norm emisji dla nowych samochodów osobowych i dla

postanowieniami porozumienia paryskiego. Znaleźnienie właściwej równowagi między wzmocnieniem wysiłków na rzecz ograniczenia emisji CO₂ i zanieczyszczenia powietrza, stymulowaniem innowacji w unijnym przemyśle motoryzacyjnym i zwiększaniem konkurencyjności Unii wymaga pełnego zaangażowania Unii, państw członkowskich i zainteresowanych stron.

²¹ Inwestowanie w inteligentny, innowacyjny i zrównoważony przemysł – Odnowiona strategia dotycząca polityki przemysłowej UE, COM(2017)0479 final.

Poprawka

(4) Niniejsze rozporządzenie, wraz z *rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../...*²², *wytacza wyraźnie wytyczoną ścieżkę redukcji emisji CO₂ z sektora transportu drogowego i przyczynia się do osiągnięcia wiążącego celu co najmniej 55 % redukcji do 2030 r. wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce w porównaniu z 1990 r., wymaganej do wypełnienia postanowień porozumienia paryskiego.*

²² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... w sprawie ustanowienia norm 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 zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007, (Dz.U. L [...] z [...], s. [...]).

nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007, (Dz.U. L [...] z [...], s. [...]).

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Należy zatem ustanowić poziomy redukcji emisji CO₂ na lata 2025 i 2030 dla parków nowych pojazdów ciężkich w całej Unii, z uwzględnieniem czasu odnowienia parku pojazdów oraz konieczności przyczynienia się sektora transportu drogowego do osiągnięcia unijnych celów w zakresie klimatu i energii na 2030 r. i na dalszą przyszłość. Zastosowanie podejścia „krok po kroku” stanowi również wyraźny i wczesny sygnał dla przemysłu, aby nie opóźniać wprowadzania na rynek energooszczędnych technologii oraz pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5) W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. poparto ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o 30 % w stosunku do 2005 r. w odniesieniu do sektorów, które nie są objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji. Transport drogowy *odpowiada za znaczną część* emisji z *tych sektorów*, a emisje te

(5) W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. poparto ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o 30 % w stosunku do 2005 r. w odniesieniu do sektorów, które nie są objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji. Transport drogowy *odpowiadał w 2016 r. za 25 %* emisji *gazów cieplarnianych w Unii*, a

utrzymują się znacznie powyżej poziomów z roku 1990. Jeżeli emisje z sektora transportu drogowego będą w dalszym ciągu rosnać, zniwelują one redukcję osiągniętą przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.

emisje te **wzrosły już trzeci rok z rzędu i** utrzymują się znacznie powyżej poziomów z roku 1990. Jeżeli emisje z sektora transportu drogowego będą w dalszym ciągu rosnać, zniwelują one redukcję osiągniętą przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) W świetle szacowanego wzrostu udziału emisji z pojazdów ciężkich do ok. 9 % oraz mając na uwadze, że nie istnieją obecnie wymogi w zakresie redukcji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich, konieczne jest przyjęcie szczególnych środków w odniesieniu do tej kategorii pojazdów.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9) W celu pełnego wykorzystania potencjału w zakresie efektywności energetycznej oraz zapewnienia, by sektor transportu drogowego jako całość przyczyniał się do osiągnięcia uzgodnionego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, należy uzupełnić istniejące normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych poprzez ustanowienie norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich. Normy te będą siłą napędową innowacji dotyczących technologii w zakresie efektywności paliwowej, przyczyniając się do wzmocnienia wiodącej pozycji

(9) W celu pełnego wykorzystania potencjału w zakresie efektywności energetycznej oraz zapewnienia, by sektor transportu drogowego jako całość przyczyniał się do osiągnięcia uzgodnionego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, należy uzupełnić istniejące normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych poprzez ustanowienie norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich. Normy te będą siłą napędową innowacji dotyczących technologii w zakresie efektywności paliwowej, przyczyniając się do wzmocnienia wiodącej pozycji

technologicznej unijnych producentów i dostawców.

technologicznej unijnych producentów i dostawców **oraz długofalowego zapewnienia miejsc pracy wymagających wysokich kwalifikacji.**

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) Biorąc pod uwagę, że zmiana klimatu jest problemem transgranicznym i że istnieje potrzeba zapewnienia dobrze funkcjonującego jednolitego rynku zarówno dla usług transportu drogowego, jak i dla pojazdów ciężkich, należy ustanowić normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich na poziomie Unii. Normy te należy opracować w taki sposób, aby pozostawały bez uszczerbku dla prawa konkurencji.

Poprawka

(10) Biorąc pod uwagę, że zmiana klimatu jest problemem transgranicznym i że istnieje potrzeba zapewnienia dobrze funkcjonującego jednolitego rynku zarówno dla usług transportu drogowego, jak i dla pojazdów ciężkich, **oraz uniknięcia jakiegokolwiek fragmentacji rynku**, należy ustanowić normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich na poziomie Unii. Normy te należy opracować w taki sposób, aby pozostawały bez uszczerbku dla prawa konkurencji.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) Ciężarówki mogłyby być nawet o 18 % bardziej efektywne pod względem zużycia paliwa, a dzięki wykorzystaniu technologii, które są już dostępne, przewoźnicy mogliby oszczędzić 5700 EUR rocznie. Takie technologie są wykorzystywane tylko w około 15 % nowych ciężarówek, głównie dlatego, że producenci sprzedają wiele z nich jedynie jako kosztowne opcjonalne dodatki.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Społecznie akceptowalne i sprawiedliwe przejście do połowy stulecia na bezemisyjną mobilność wymaga zmian w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego, biorąc pod uwagę potencjalne negatywne skutki dla obywateli i regionów we wszystkich państwach członkowskich. Ważne jest, aby uwzględnić społeczne skutki tego przejścia i podjąć aktywne działania w odniesieniu do konsekwencji dla zatrudnienia. Niezwykle ważne jest zatem, aby obecnym środkom towarzyszyły również ukierunkowane programy – na poziomie unijnym, krajowym i regionalnym – przekwalifikowania, podnoszenia kwalifikacji i przenoszenia pracowników, a także, w dotkniętych negatywnymi skutkami społecznościami i regionach, programy kształcenia i inicjatywy związane z poszukiwaniem pracy prowadzone w ścisłym porozumieniu z partnerami społecznymi i właściwymi organami.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12b) Należy bezzwłocznie udostępnić infrastrukturę ładowania i uzupełniania paliwa, aby zapewnić zaufanie konsumentów do pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, przy czym należy również zapewnić skuteczną współpracę różnych instrumentów wsparcia na szczeblu Unii i państw członkowskich przy mobilizacji dużych inwestycji publicznych

i prywatnych.

Poprawka 14

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12c) W strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej podkreślono znaczenie zapewnienia, aby energia elektryczna wytwarzana dla pojazdów elektrycznych pochodziła ze zrównoważonych źródeł oraz aby jak najszybciej wprowadzić na szczeblu Unii długoterminową inicjatywę dotyczącą akumulatorów nowej generacji. Aby osiągnąć te cele, konieczne będzie zwiększenie finansowania na rzecz badań technologicznych w produkcji akumulatorów silników elektrycznych, zarządzania nimi i ich utylizacji, w celu zapewnienia, aby były one coraz bardziej racjonalne ekologicznie.

Poprawka 15

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12d) Większość unijnych przedsiębiorstw transportowych to małe i średnie przedsiębiorstwa z ograniczonym dostępem do finansowania. W związku z tym przyszłe rozwiązania muszą być opłacalne i zrównoważone. Istotne jest, aby istniała silna struktura zachęt sprzyjających stosowaniu bardziej paliwooszczędnych pojazdów, a także aby zapewnione były unijne mechanizmy finansowania.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) W świetle innowacji oraz w celu uwzględnienia wdrożenia nowych technologii zwiększających efektywność paliwową pojazdów ciężkich, narzędzie do symulacji VECTO oraz rozporządzenie (UE) 2017/2400 będą stale i terminowo aktualizowane.

Poprawka

(13) W świetle innowacji oraz w celu uwzględnienia wdrożenia nowych technologii zwiększających efektywność paliwową pojazdów ciężkich, ***a także ewolucji reprezentatywności dla rzeczywistych warunków jazdy wartości emisji CO₂ określonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400,*** narzędzie do symulacji VECTO oraz rozporządzenie (UE) 2017/2400 będą stale i terminowo aktualizowane ***oraz otrzymają odpowiednio wystarczający budżet. Biorąc pod uwagę znaczenie, jakie te nowe technologie mogą mieć dla potencjału redukcji emisji CO₂ w sektorze transportu, przegląd w 2022 r. powinien w pełni uwzględnić ewolucję narzędzia do symulacji VECTO.***

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Dane dotyczące emisji CO₂ określone zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 podlegają monitorowaniu na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/...²⁵ Dane te powinny stanowić podstawę do określenia celów redukcji emisji, które mają zostać osiągnięte przez cztery grupy najbardziej emisyjnych pojazdów ciężkich w Unii, jak również do określenia średniego indywidualnego poziomu emisji producenta w danym roku kalendarzowym.

Poprawka

(14) Dane dotyczące emisji CO₂ określone zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 podlegają monitorowaniu na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/***956***²⁵. Dane te powinny stanowić podstawę do określenia celów redukcji emisji, które mają zostać osiągnięte przez cztery grupy najbardziej emisyjnych pojazdów ciężkich w Unii, jak również do określenia średniego indywidualnego poziomu emisji producenta w danym roku kalendarzowym.

(Zmiana dotyczy całości tekstu; jej przyjęcie wymaga zmian technicznych w

całym tekście.)

²⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/... w sprawie monitorowania i **raportowania** emisji CO₂ i zużycia paliwa przez **nowe** pojazdy **ciężkie** (Dz.U. L [...] z [...], s. [...]).

²⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/**956** z **dnia 28 czerwca 2018 r.** w sprawie monitorowania i **sprawozdawczości w odniesieniu do** emisji CO₂ z **nowych pojazdów ciężkich** i zużycia paliwa przez **takie** pojazdy (Dz.U. L **173** z **9.7.2018**, s. **1**).

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Cel redukcji emisji należy określić na rok 2025 jako względne zmniejszenie emisji w oparciu o średni poziom emisji CO₂ dla tych pojazdów ciężkich w 2019 r., odzwierciedlające wprowadzenie łatwo dostępnych racjonalnych pod względem kosztów technologii dla pojazdów konwencjonalnych. **Cel wyznaczony na 2030 r. powinien zostać uznany za niewiążący, a ostateczny cel należy określić w wyniku przeglądu przeprowadzonego w 2022 r., ponieważ istnieje większa niepewność związana z zastosowaniem bardziej zaawansowanych technologii, które jeszcze nie są łatwo dostępne.**

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) **Skroplony gaz ziemny (LNG) jest dla pojazdów ciężkich dostępnym paliwem alternatywnym dla oleju napędowego.**

Poprawka

(15) Cel redukcji emisji należy określić na rok 2025 jako względne zmniejszenie emisji w oparciu o średni poziom emisji CO₂ dla tych pojazdów ciężkich w 2019 r., odzwierciedlające wprowadzenie łatwo dostępnych racjonalnych pod względem kosztów technologii dla pojazdów konwencjonalnych. **Na podstawie przeglądu przeprowadzonego w 2022 r. należy także określić cel redukcji na 2030 r. bez obniżania poziomu ambicji, na których opiera się niniejsze rozporządzenie i uwzględniając fakt, że istnieje większa niepewność związana z zastosowaniem bardziej zaawansowanych technologii, które jeszcze nie są łatwo dostępne.**

Poprawka

(16) **Zgodnie z ambicjami, na których opiera się niniejsze rozporządzenie, wydajna, neutralna technologicznie i**

Wprowadzenie obecnych i przyszłych bardziej innowacyjnych technologii z wykorzystaniem LNG przyczyni się do osiągnięcia docelowych poziomów emisji CO₂ w perspektywie krótko- i średnioterminowej, ponieważ wykorzystanie technologii LNG prowadzi do zmniejszenia emisji CO₂ w porównaniu z silnikami wysokoprężnymi. Potencjał w zakresie redukcji emisji CO₂ pojazdów zasilanych LNG został już w pełni odzwierciedlony w VECTO. Ponadto obecne technologie LNG zapewniają niski poziom emisji zanieczyszczeń powietrza, takich jak NO_x i cząstki stałe. Istnieje również wystarczająca minimalna infrastruktura uzupełniania paliwa, która jest rozwijana w ramach krajowych ram polityki dotyczącej infrastruktury paliw alternatywnych.

wystarczająca infrastruktura uzupełniania paliwa *i ładowania, powinna być* rozwijana w *ramach krajowej* polityki dotyczącej infrastruktury paliw alternatywnych.

Uzasadnienie

Pewność inwestycji dla dostawców infrastruktury, która pozwoli również na wprowadzenie wystarczającej infrastruktury neutralnej technologicznie, ma kluczowe znaczenie dla realizacji ambitnych założeń niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(17a) W odniesieniu do pojazdów specjalistycznych i pojazdów kategorii M2 i M3 Komisja powinna jak najszybciej określić kryteria techniczne na potrzeby definicji specjalistycznego celu pojazdu oraz definicji autobusów objętych rozporządzeniem.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 17 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(17b) Należy opracować mechanizm walidacji dla poziomu bazowego na 2019 r., aby zagwarantować dokładność i korzyści wynikające z rozporządzenia.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(20a) W celu zapewnienia elastyczności w mechanizmie zachęt do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich producenci powiązani powinni mieć możliwość tworzenia grup w oparciu o otwarte, przejrzyste i niedyskryminujące zasady. Umowa powołująca grupę nie powinna być zawierana na okres dłuższy niż pięć lat, jednak z możliwością jej przedłużenia. Komisja powinna być uprawniona do ustanowienia szczegółowych zasad i warunków tworzenia grup powiązanych producentów w oparciu o otwarte, przejrzyste i niedyskryminujące zasady, zgodnie z unijnym prawem konkurencji.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21) W przeciwieństwie do samochodów osobowych i dostawczych na rynku nie są jeszcze dostępne bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie,

(21) W celu zapewnienia sprawnego przejścia na mobilność bezemisyjną **oraz zachęcenia** do rozwoju i wprowadzania na rynek **unijny** bezemisyjnych i

z wyjątkiem autobusów. W celu ułatwienia sprawnego przejścia na mobilność bezemisyjną *należy zatem wprowadzić specjalny mechanizm w postaci superjednostek. Zachęci on* do rozwoju i wprowadzania na *rynku unijnym* bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, uzupełniając instrumenty po stronie popytu, takie jak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów²⁶.

²⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego zmieniona dyrektywą .../.../UE [COM(2017) 653 final] (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, uzupełniając instrumenty po stronie popytu, takie jak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów²⁶, *na 2025 r. i 2030 r. należy określić poziom odniesienia dla udziału bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w parku pojazdów producenta.*

²⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego zmieniona dyrektywą .../.../UE [COM(2017) 653 final] (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21a) Minimalny udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych należy ustalić w taki sposób, aby zagwarantować pewność inwestowania dostawcom i producentom infrastruktury umożliwiającej ładowanie w celu promowania szybkiego wprowadzania na rynek unijny bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, z zapewnieniem pewnej elastyczności producentom, by mogli zaplanować inwestycje. Należy wprowadzić mechanizm przewidujący zachęty dla producentów do jak najszybszego wprowadzania bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów na rynek unijny.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

(22) W celu obliczenia *średnich* indywidualnych poziomów emisji producenta *wszystkie bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie należy liczyć wielokrotnie. Poziom zachęt powinien różnić się w zależności od rzeczywistych emisji CO₂ pojazdu.* Aby *uniknąć* osłabienia celów środowiskowych, wynikające *oszczędności* powinny podlegać pułapowi.

Poprawka

(22) W celu obliczenia indywidualnych *docelowych* poziomów emisji CO₂ producenta *należy wziąć pod uwagę wynik osiągnięty w stosunku do wyznaczonego na 2025 i 2030 r. poziomu odniesienia dla udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych.* Aby *stworzyć zachęty do rozwoju i wprowadzania takich pojazdów, unikając jednocześnie* osłabienia celów środowiskowych *i skuteczności konwencjonalnych silników spalinowych,* wynikające z *tego korekty* powinny podlegać pułapowi.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

(24) Opracowując mechanizm zachęt do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, należy również uwzględnić mniejsze samochody ciężarowe, *autobusy i autokary,* które nie podlegają docelowym wartościom emisji CO₂ na mocy niniejszego rozporządzenia. Pojazdy te również przynoszą istotne korzyści w kwestii rozwiązywania problemów związanych z zanieczyszczeniem powietrza w miastach. *Należy jednak zauważyć, że autobusy bezemisyjne znajdują się już na rynku i dotyczą ich zachęty po stronie popytu, np. związane z zamówieniami publicznymi. W celu zapewnienia równowagi między zachętami dla różnych rodzajów pojazdów oszczędności generowane przez bezemisyjne mniejsze samochody ciężarowe, autobusy i autokary powinny*

Poprawka

(24) Opracowując mechanizm zachęt do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, należy również uwzględnić mniejsze samochody ciężarowe *i inne kategorie pojazdów ciężkich,* które nie podlegają *jeszcze* docelowym wartościom emisji CO₂ na mocy niniejszego rozporządzenia. Pojazdy te również przynoszą istotne korzyści w kwestii rozwiązywania problemów związanych z zanieczyszczeniem powietrza w miastach.

zatem również podlegać pułapowi.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(24a) Jako że są już dostępne na rynku autobusy bezemisyjne i dotyczą ich zachęty po stronie popytu, np. związane z zamówieniami publicznymi, właściwe jest ustanowienie wiążącego celu 50 % bezemisyjnych autobusów miejskich w parku nowych autobusów miejskich producenta do 2025 r. i 75 % do 2030 r. w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu ich podaży na unijnym rynku.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(29) Komisja powinna nałożyć karę finansową w postaci opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji, w przypadku gdy stwierdzono, że producent przekracza określony poziom emisji, biorąc pod uwagę jednostki i długi emisyjne. Aby wystarczająco zachęcić producentów do podejmowania działań w celu ograniczenia indywidualnego poziomu emisji CO₂ z pojazdów ciężkich, opłata ta **powinna przekraczać** średnie koszty krańcowe technologii niezbędnych do osiągnięcia celów. Wpływy z opłat powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii. Sposób poboru opłat powinien zostać określony w drodze aktu wykonawczego, z uwzględnieniem metodyki przyjętej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009.

(29) Komisja powinna nałożyć karę finansową w postaci opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji, w przypadku gdy stwierdzono, że producent przekracza określony poziom emisji, biorąc pod uwagę jednostki i długi emisyjne. Aby wystarczająco zachęcić producentów do podejmowania działań w celu ograniczenia indywidualnego poziomu emisji CO₂ z pojazdów ciężkich, **ważne jest, by** opłata ta **zawsze przekraczała** średnie koszty krańcowe technologii niezbędnych do osiągnięcia celów. Wpływy z opłat **z tytułu przekroczenia poziomu emisji** powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii. **Wpływy te powinny być wykorzystywane w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi i właściwymi organami w celu wsparcia sprawiedliwego przejścia**

*sektora motoryzacyjnego na mobilność bezemisyjną oraz sprzyjania innowacyjnym rozwiązaniom, które zachęcają do szybkiego wprowadzania na rynek bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich. Sposób poboru opłat powinien zostać określony w drodze aktu wykonawczego, z uwzględnieniem metodyki przyjętej zgodnie z rozporządzeniem **Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009^{1a}**.*

*^{1a} **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).***

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

(30) Niezbędny jest solidny mechanizm zgodności, aby zapewnić osiągnięcie poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Obowiązki nałożone na producentów w zakresie dostarczania dokładnych danych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/... **[Monitoring & Reporting HDV]** oraz grzywny administracyjne, które mogą zostać nałożone w przypadku nieprzestrzegania tego obowiązku, przyczyniają się do zapewnienia wiarygodności danych wykorzystywanych do celów zgodności z docelowymi poziomami na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

(30) Niezbędny jest solidny mechanizm zgodności, aby zapewnić osiągnięcie poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Obowiązki nałożone na producentów w zakresie dostarczania dokładnych danych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/**956** oraz grzywny administracyjne, które mogą zostać nałożone w przypadku nieprzestrzegania tego obowiązku, przyczyniają się do zapewnienia wiarygodności danych wykorzystywanych do celów zgodności z docelowymi poziomami na podstawie niniejszego rozporządzenia. **Wiedza o tym, którzy producenci przestrzegają, a którzy nie przestrzegają nowych norm emisji, leży w interesie konsumentów i w interesie**

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję

(31) W celu osiągnięcia redukcji emisji CO₂ zgodnie z niniejszym rozporządzeniem istotne jest, aby emisje CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich były zgodne z wartościami określonymi na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i środków wykonawczych do tego rozporządzenia. Komisja powinna mieć zatem możliwość uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta wszelkich systematycznych niezgodności stwierdzonych przez organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich.

Poprawka

(31) W celu osiągnięcia redukcji emisji CO₂ zgodnie z niniejszym rozporządzeniem istotne jest, aby emisje CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich **w warunkach drogowych** były zgodne z wartościami określonymi na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i środków wykonawczych do tego rozporządzenia. Komisja powinna mieć zatem możliwość uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta wszelkich systematycznych niezgodności stwierdzonych przez organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich **w warunkach drogowych. Należy wprowadzić niezależne badania pojazdów użytkowanych w warunkach drogowych prowadzone przez strony trzecie.**

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję

(33) Skuteczność określonych w niniejszym rozporządzeniu celów w zakresie obniżenia emisji CO₂ jest w dużym stopniu zależna od reprezentatywności metodyki stosowanej do określania emisji CO₂. Zgodnie z opinią mechanizmu doradztwa naukowego (SAM)²⁷ w odniesieniu do pojazdów lekkich, również w przypadku pojazdów ciężkich należy wprowadzić mechanizm

Poprawka

(33) Skuteczność określonych w niniejszym rozporządzeniu celów w zakresie obniżenia emisji CO₂ jest w dużym stopniu zależna od reprezentatywności metodyki stosowanej do określania emisji CO₂. Zgodnie z opinią mechanizmu doradztwa naukowego (SAM)²⁷ w odniesieniu do pojazdów lekkich, również w przypadku pojazdów ciężkich należy wprowadzić mechanizm

oceny reprezentatywności dla rzeczywistych warunków jazdy wartości emisji CO₂ i zużycia energii określonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400. Komisja powinna mieć uprawnienia do zapewnienia publicznej dostępności takich danych oraz, w razie konieczności, opracowania procedur koniecznych do określania i gromadzenia danych niezbędnych do przeprowadzania takich ocen.

oceny reprezentatywności dla rzeczywistych warunków jazdy wartości emisji CO₂ i zużycia energii określonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400. Komisja powinna mieć uprawnienia do zapewnienia publicznej dostępności takich danych oraz, w razie konieczności, opracowania procedur koniecznych do określania i gromadzenia danych niezbędnych do przeprowadzania takich ocen. ***W przypadku stwierdzenia znacznej rozbieżności między wartościami emisji w rzeczywistych warunkach jazdy a wartościami określonymi na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/2400 Komisja powinna być uprawniona do odpowiedniego dostosowania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta, dostosowując w odpowiednich przypadkach emisję odniesienia CO₂ na 2019 r. do celów zgodności z niniejszym rozporządzeniem.***

²⁷ Grupa wysokiego szczebla doradców naukowych, opinia naukowa 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing” (Zmniejszanie różnic pomiędzy rzeczywistymi emisjami CO₂ z pojazdów lekkich a badaniami laboratoryjnymi).

²⁷ Grupa wysokiego szczebla doradców naukowych, opinia naukowa 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing” (Zmniejszanie różnic pomiędzy rzeczywistymi emisjami CO₂ z pojazdów lekkich a badaniami laboratoryjnymi).

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 34 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(34a) W sprawozdaniu z 2022 r. Komisja powinna ocenić możliwość opracowania metodyki oceniania emisji CO₂ w całym cyklu życia pojazdów ciężkich. Na podstawie tej oceny Komisja powinna w stosownych przypadkach proponować nałożenie na producentów obowiązku sprawozdawczości oraz określić jej

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję

(36) *Uprawnienia wykonawcze odnoszące się do art. 8 ust. 3, art. 9 ust. 3, art. 11 ust. 3 i art. 12 ust. 2 powinny być wykonywane* zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²⁸.

28 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję

(37) Aby zmieniać **lub** uzupełniać inne

Poprawka

(36) *W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określania sposobów pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, przyjmowania szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania odchyłeń emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich, publikowania danych, przyjmowania szczegółowych przepisów dotyczących procedur przekazywania danych z liczników zużycia paliwa, a także ustanowienia metody definiowania jednego lub większej liczby pojazdów reprezentatywnych w podgrupie pojazdów. Uprawnienia te powinny być wykonywane* zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²⁸.

²⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Poprawka

(37) W celu zmiany *i* uzupełniania

niz istotne elementy niniejszego rozporządzenia, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w zakresie dostosowania emisji odniesienia CO₂ **na podstawie art. 12 ust. 2** w zakresie dokonywania zmian w załącznikach I i II w odniesieniu do niektórych parametrów technicznych, w tym wag profili zadań, ładowności i rocznych przebiegów oraz współczynników korekty ładowności. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym **w sprawie lepszego stanowienia prawa** z dnia 13 kwietnia 2016 r.²⁹ W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te **powinny otrzymać** wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji **powinni** systematycznie **brać** udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

²⁹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w zakresie **określania kryteriów technicznych dla definicji specjalistycznego celu pojazdu oraz definicji autobusów miejskich, określania szczegółowych przepisów i warunków tworzenia grup powiązanych producentów, ustanowienia systemu badań rocznych reprezentatywnej próbki komponentów, zespołów i systemów, dostosowania emisji odniesienia CO₂, wprowadzania badania zgodności podczas użytkowania w warunkach drogowych** oraz w zakresie dokonywania zmian w załącznikach I i II w odniesieniu do niektórych parametrów technicznych, w tym wag profili zadań, ładowności i rocznych przebiegów oraz współczynników korekty ładowności. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. **w sprawie lepszego stanowienia prawa**²⁹. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te **otrzymują** wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji systematycznie mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych

²⁹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Aby przyczynić się do realizacji unijnego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o 30 % poniżej poziomu z 2005 r. do 2030 r. w sektorach objętych art. 2 rozporządzenia (UE) nr 2018/...
[rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego], a także osiągnięcia celów porozumienia paryskiego i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego, w niniejszym rozporządzeniu ustanawia się **normy** emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich mające na celu zmniejszenie indywidualnego poziomu emisji CO₂ unijnego parku nowych pojazdów ciężkich w porównaniu z emisjami odniesienia CO₂ w następujący sposób:

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. o **15** %;

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) od dnia 1 stycznia 2030 r. o co najmniej **30** %, z zastrzeżeniem przeglądu na mocy art. 13.

Poprawka

Aby przyczynić się do realizacji unijnego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o 30 % poniżej poziomu z 2005 r. do 2030 r. w sektorach objętych art. 2 rozporządzenia (UE) 2018/**842**, a także osiągnięcia celów porozumienia paryskiego i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego, w niniejszym rozporządzeniu ustanawia się **wymogi dotyczące** emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich mające na celu zmniejszenie indywidualnego poziomu emisji CO₂ unijnego parku nowych pojazdów ciężkich w porównaniu z emisjami odniesienia CO₂ w następujący sposób:

Poprawka

a) od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. o **20** %;

Poprawka

b) od dnia 1 stycznia 2030 r. o co najmniej **35** %, z zastrzeżeniem przeglądu na mocy art. 13.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W celu zapewnienia sprawnego przejścia na mobilność bezemisyjną oraz zachęcenia do rozwoju i wprowadzania na rynek unijny bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich oraz powiązanej infrastruktury rozporządzenie określa poziom odniesienia dotyczący udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku pojazdów ciężkich wszystkich producentów na 2025 r. i 2030 r., zgodnie z art. 5.

Indywidualne poziomy emisji CO₂ są dostosowywane na podstawie wyników w stosunku do poziomu odniesienia zgodnie z pkt 4 załącznika I.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – akapit 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu podaży bezemisyjnych autobusów miejskich w odniesieniu do środków po stronie popytu, takich jak cele zamówień publicznych, rozporządzenie ustanawia wiążący minimalny udział bezemisyjnych autobusów miejskich w parku nowych autobusów miejskich producenta na poziomie:

- a) 50 % od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2029 r.,*
- b) 75 % od 1 stycznia 2030 r.*

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do nowych pojazdów kategorii N2 i N3, które mają następujące właściwości:

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie stosuje się **na pierwszym etapie** do nowych pojazdów kategorii N2 i N3, które mają następujące właściwości:

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie stosuje się również, do celów art. 5 i pkt 2.3 załącznika I, do pojazdów kategorii M2 i M3 oraz do pojazdów kategorii N, które nie są objęte zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 510/2011 i nie mają właściwości określonych w lit. a)–d).

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie stosuje się również, do celów art. 1 ust. 2a, art. 5 i pkt 4 załącznika I, do pojazdów kategorii N, które nie są objęte zakresem stosowania rozporządzenia **Parlamentu Europejskiego i Rady** (UE) nr 510/2011^{1a} i nie mają właściwości określonych w lit. a)–d). **Ponadto stosuje się je do celów art. 1 ust. 2b do pojazdów kategorii M2 i M3 spełniających kryteria techniczne, o których mowa w ust. 2a niniejszego artykułu.**

^{1a} **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).**

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 2 a (nowy)

2a. Nie później niż 1 lipca 2019 r. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 15 w celu uzupełnienia rozporządzenia, określając kryteria techniczne na potrzeby definicji specjalistycznego celu pojazdu oraz definicji autobusów miejskich objętych rozporządzeniem.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 1 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

h) „pojazd specjalistyczny” oznacza pojazd ciężki nieprzeznaczony do dostawy towarów, dla którego określono poziom emisji CO₂ i zużycie paliwa, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i jego przepisami wykonawczymi, wyłącznie w odniesieniu do innych profili zadań niż te określone w pkt 2.1 załącznika I do niniejszego rozporządzenia;

Poprawka

h) „pojazd specjalistyczny” oznacza pojazd ciężki nieprzeznaczony do dostawy towarów, **którego specjalistyczny cel został zdefiniowany na podstawie kryteriów technicznych określonych zgodnie z art. 2 ust. 2a**, dla którego określono poziom emisji CO₂ i zużycie paliwa, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i jego przepisami wykonawczymi, wyłącznie w odniesieniu do innych profili zadań niż te określone w pkt 2.1 załącznika I do niniejszego rozporządzenia;

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 1 – litera k

Tekst proponowany przez Komisję

(k) „niskoemisyjny pojazd ciężki” oznacza pojazd ciężki, który nie jest bezemisyjnym pojazdem ciężkim, o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej **350 g CO₂/km** zgodnie z pkt 2.1 załącznika I;

Poprawka

k) „niskoemisyjny pojazd ciężki” oznacza pojazd ciężki, który nie jest bezemisyjnym pojazdem ciężkim, o indywidualnym poziomie emisji CO₂ **określonym zgodnie z pkt 2.1 załącznika I**, poniżej **50 % emisji CO₂ odniesienia dla tej podgrupy pojazdów określonym** zgodnie z pkt 3 załącznika I;

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 1 – litera n a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

na) „autobus miejski” oznacza pojazd kategorii M2 lub M3 przeznaczony do przewozu pasażerów, którego kryteria techniczne zostały określone zgodnie z art. 2 ust. 2a.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) wskaźnik emisji zerowej i niskiej określony zgodnie z art. 5.

skreśla się

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Począwszy od 2020 r. i w odniesieniu do każdego następnego roku kalendarzowego Komisja – w drodze aktów wykonawczych, o których mowa w art. 10 ust. 1 – określa dla każdego producenta wskaźnik emisji zerowej i niskiej, o którym mowa w art. 4 lit. b), za poprzedni rok kalendarzowy.

Począwszy od 1 stycznia 2025 r. indywidualny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w parku producenta w roku kalendarzowym jest porównywany z następującymi wartościami:

od 2025 r.: co najmniej 5 %;

od 2030 r.: 20 %, z zastrzeżeniem przeglądu na mocy art. 13.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Wskaźnik emisji zerowej i niskiej uwzględnia liczbę pojazdów i emisje CO₂ z bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w parku pojazdów producenta w danym roku kalendarzowym, w tym bezemisyjnych pojazdów kategorii, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, jak również bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów specjalistycznych.

skreśla się

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 1 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Wskaźnik emisji zerowej i niskiej oblicza się zgodnie z pkt 2.3 załącznika I.

skreśla się

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do celów ust. 1 bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie liczy się w następujący sposób:

Aby zapewnić osiągnięcie celów, o których mowa w ust. 1, rozporządzenie ma również zastosowanie do pojazdów kategorii N, które nie są objęte zakresem rozporządzenia (UE) nr 510/2011 i nie mają właściwości wymienionych w art. 2 ust. 1 lit. a)–d) rozporządzenia.

a) bezemisyjny pojazd ciężki liczy się jako 2 pojazdy;

b) niskoemisyjny pojazd ciężki liczy się do 2 pojazdów w zależności od jego

*indywidualnych poziomów emisji CO₂
oraz wartości granicznej emisji
wynoszącej 350 g CO₂/km.*

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Wskaźnik emisji zerowej i niskiej zmniejsza średni indywidualny poziom emisji producenta maksymalnie o 3 %. Wkład bezemisyjnych pojazdów ciężkich należących do kategorii, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, do tego wskaźnika zmniejsza średni indywidualny poziom emisji producenta maksymalnie o 1,5 %.

Poprawka

skreśla się

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Ścieżka redukcji emisji CO₂, o której mowa w ust. 1 lit. a), jest ustalana dla każdego producenta zgodnie z pkt 5.1 załącznika I, w oparciu o trajektorię liniową pomiędzy emisjami odniesienia CO₂, o których mowa w art. 1 akapit drugi, a wartością docelową na 2025 r. określoną w lit. a) tego artykułu, oraz między wartością docelową na 2025 r. a wartością docelową na 2030 r. określoną w lit. b) tego artykułu.

Poprawka

2. Ścieżka redukcji emisji CO₂, o której mowa w ust. 1 lit. a), jest ustalana dla każdego producenta zgodnie z pkt 5.1 załącznika I, w oparciu o trajektorię liniową pomiędzy emisjami odniesienia CO₂, o których mowa w art. **1 ust. 1 akapit drugi, a wartością docelową na 2025 r. określoną w lit. a) tego artykułu, oraz między wartością docelową na 2025 r. a wartością docelową na 2030 r. określoną w lit. b) tego artykułu.**

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 7a

Grupy producentów

1. Powiązani producenci mogą powołać grupę do celów wypełnienia obowiązków, o których mowa w art. 5.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych na podstawie art. 15 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia ustanowieniem szczegółowych zasad i warunków, które umożliwiają powiązanym producentom tworzenie grup w oparciu o otwarte, przejrzyste i niedyskryminujące zasady.

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Jeżeli na podstawie ust. 2 stwierdzono, że producent przekroczył poziom emisji w danym roku kalendarzowym, począwszy od 2025 r. Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji obliczoną zgodnie z następującym wzorem:

(opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji) = (nadwyżka emisji x 6 800 EUR/g CO₂/tkm)

1. Jeżeli na podstawie ust. 2 stwierdzono, że producent przekroczył poziom emisji w danym roku kalendarzowym, począwszy od 2025 r. Komisja nakłada **na producenta lub, w zależności od przypadku, zarządzającego grupą**, opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji obliczoną zgodnie z następującym wzorem:

(opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji) = (nadwyżka emisji x 6 800 EUR/g CO₂/tkm)

Komisja dopilnowuje, by poziom opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji zawsze przekraczał średnie koszty krańcowe technologii wymaganych do osiągnięcia celów, o których mowa w art. 1 ust. 1.

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii .

Poprawka

4. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii . ***Wpływy te służą uzupełnieniu środków unijnych lub krajowych, które, w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi i właściwymi organami, wspierają rozwijanie umiejętności lub przenoszenie pracowników w sektorze motoryzacyjnym we wszystkich państwach członkowskich, których to dotyczy, w szczególności w regionach i społecznościach najbardziej dotkniętych transformacją, tak aby ułatwić sprawiedliwe przechodzenie na bezemisyjną i niskoemisyjną mobilność.***

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Komisja uwzględnia te odchylenia do celów obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta.

Poprawka

2. Komisja uwzględnia te odchylenia do celów obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta, ***dostosowując w odpowiednich przypadkach emisje odniesienia CO₂ na 2019 r. obliczane zgodnie z pkt 3 załącznika I.***

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3 a. W celu zapewnienia dokładności danych zgłaszanych przez producentów

*zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/956 i rozporządzeniem (UE) 2017/2400
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 15 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia ustanowieniem, począwszy od 2019 r., systemu badań rocznych, dla reprezentatywnej próbki części, oddzielnych zespołów technicznych i systemów każdego producenta, określonych w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2017/2400 w odniesieniu do pojazdów objętych zakresem rozporządzenia. Wyniki badań porównuje się z danymi podanymi przez producentów zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 oraz, o ile stwierdzone zostaną systematyczne nieprawidłowości, koryguje się średnie indywidualne poziomy emisji obliczone zgodnie z pkt 2.7 załącznika I i, w stosownych przypadkach, emisje odniesienia CO₂ na 2019 r. obliczane zgodnie z pkt 3 załącznika I.*

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) od 2020 r. *wskaźnik emisji zerowej i niskiej*, o którym mowa w art. 5;

Poprawka

b) od 2020 r. *dla każdego producenta dotyczący go indywidualny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w poprzednim roku kalendarzowym*, o którym mowa w art. 5 ust. 1;

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 11

Tekst proponowany przez Komisję

Artykuł 11

Emisje CO₂ i zużycie energii
w rzeczywistych warunkach jazdy

1. Komisja monitoruje i ocenia reprezentatywność dla rzeczywistych warunków jazdy wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400.

Zapewnia ona informowanie społeczeństwa o zmianach tej reprezentatywności w czasie.

2. W tym celu Komisja zapewnia udostępnienie, przez producentów lub władze krajowe, w zależności od przypadku, rzetelnych danych **nieosobowych** dotyczących emisji CO₂ i zużycia energii w rzeczywistych warunkach jazdy przez pojazdy ciężkie.

Poprawka

Artykuł 11

Emisje CO₂ i zużycie energii
w rzeczywistych warunkach jazdy

1. Komisja monitoruje i ocenia reprezentatywność dla rzeczywistych warunków jazdy wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400.

2. W tym celu Komisja zapewnia udostępnienie, **w tym stronom trzecim na potrzeby niezależnych badań**, przez producentów lub władze krajowe, w zależności od przypadku, rzetelnych danych dotyczących emisji CO₂ i zużycia energii w rzeczywistych warunkach jazdy przez pojazdy ciężkie, **opartych na znormalizowanych licznikach zużycia paliwa.**

2a. Nie później niż 31 grudnia 2019 r. Komisja przyjmuje, w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia, akty delegowane zgodnie z art. 15 wprowadzające badania zgodności podczas użytkowania w warunkach drogowych w celu zadbania o to, by emisje CO₂ i zużycie paliwa pojazdów ciężkich w warunkach drogowych nie przekraczały danych z monitorowania zgłaszanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 i rozporządzeniem (UE) 2018/956 o więcej niż 10 %. Komisja uwzględnia wszelkie odchylenia przekraczające tę wartość progową do celów obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta, dostosowując w odpowiednich przypadkach emisje odniesienia CO₂ na 2019 r.

2b. Komisja informuje opinię publiczną o ewolucji w czasie rzeczywistej

3. Komisja **może przyjąć** w drodze aktów wykonawczych **środki**, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W celu zapewnienia, by parametry techniczne stosowane do obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji producenta zgodnie z art. 4 oraz obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji na podstawie art. 6 uwzględniały postępowanie techniczne i rozwój logistyki transportu towarowego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 15 w celu zmiany następujących przepisów określonych w załącznikach I i II:

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat skuteczności niniejszego rozporządzenia, celu redukcji emisji CO₂, **który zostanie określony** na 2030 r. na podstawie art. 1,

reprezentatywności, o której mowa w ust. 1.

3. Komisja **przyjmuje** w drodze aktów wykonawczych **szczegółowe przepisy dotyczące procedur zgłaszania danych z liczników zużycia paliwa**, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Poprawka

1. W celu zapewnienia, by parametry techniczne stosowane do obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji producenta zgodnie z art. 4 oraz obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji na podstawie art. 6 uwzględniały postępowanie techniczne i rozwój logistyki transportu towarowego, Komisja **stale i terminowo aktualizuje narzędzie symulacyjne VECTO** oraz jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 15 w celu zmiany następujących przepisów określonych w załącznikach I i II:

Poprawka

Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat skuteczności niniejszego rozporządzenia, **konieczności korekty** celu redukcji emisji CO₂ na 2030 r. na podstawie art. 1,

oraz ustalenia celów redukcji emisji CO₂ dla innych typów pojazdów ciężkich, w tym przyczep. Sprawozdanie to zawiera również ocenę skuteczności sposobów rozwiązywania kwestii dotyczących w szczególności pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, zwłaszcza autobusów, biorąc pod uwagę cele określone w dyrektywie 2009/33/WE³⁰, a także system uprawnień do emisji CO₂, jak również zasadność przedłużenia stosowania tych środków w 2030 r. i w kolejnych latach **oraz, w stosownych przypadkach, towarzyszy mu wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.**

konieczności korekty poziomu odniesienia dla udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na 2030 r. zgodnie z art. 5 oraz ustalenia celów redukcji emisji CO₂ dla innych typów pojazdów ciężkich, w tym przyczep **oraz pojazdów specjalistycznych takich jak śmieciarki.** Sprawozdanie to zawiera również ocenę skuteczności sposobów rozwiązywania kwestii dotyczących w szczególności **wprowadzenia na rynek** pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, zwłaszcza autobusów, biorąc pod uwagę cele określone w dyrektywie 2009/33/WE³⁰, a także system uprawnień do emisji CO₂, jak również zasadność przedłużenia stosowania tych środków w 2030 r. i w kolejnych latach, **rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa, możliwość wprowadzenia norm CO₂ dotyczących silnika, zwłaszcza w przypadku pojazdów specjalistycznych, różnych zestawów pojazdów przekraczających standardowe wymiary stosowane w odniesieniu do transportu krajowego, takie jak koncepcje modułowe, reprezentatywność dla rzeczywistych warunków jazdy wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400, a także ocenę aktualizacji narzędzia symulacyjnego VECTO. Do sprawozdania dołącza się, w stosownych przypadkach, wniosek o zmianę niniejszego rozporządzenia.**

30 Dyrektywa 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów zmieniona dyrektywą .../.../UE.

³⁰ Dyrektywa 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów zmieniona dyrektywą .../.../UE.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisję *wspiera* Komitet *xxx* ustanowiony *rozporządzeniem* (UE) 2018/... *[Governance]*. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Poprawka

1. Komisję *wspomaga* Komitet *ds. Zmian Klimatu* ustanowiony *na mocy art. 26 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013^{1a}*. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

^{1a} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie mechanizmu monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz zgłaszania innych informacji na poziomie krajowym i unijnym, mających znaczenie dla zmiany klimatu, oraz uchylające decyzję nr 280/2004/WE (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 13);

Uzasadnienie

Wniosek zachowuje istniejącą strukturę komitetową i jest zgodny z przepisami nowego rozporządzenia w sprawie zarządzania unią energetyczną, przewidującymi utrzymanie Komitetu ds. Zmian Klimatu dla odrębnych aktów prawnych dotyczących klimatu.

Poprawka 63

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10 ust. 2 i art. 12 ust. 1, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia *[the date of entry into force of this Regulation]*.

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 2 *ust. 2a, art. 7a, art. 9 ust. 3a, art. 10 ust. 2, art. 11 ust. 2a* i art. 12 ust. 1, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia *[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]*.

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10 ust. 2 i art. 12 ust. 1, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

Poprawka

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. **2 ust. 2a, art. 7a, art. 9 ust. 3a, art. 10 ust. 2, art. 11 ust. 2a** i art. 12 ust. 1, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10 ust. 2 i art. 12 ust. 1 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Poprawka

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. **2 ust. 2a, art. 7a, art. 9 ust. 3a, art. 10 ust. 2, art. 11 ust. 2a** i art. 12 ust. 1 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 16 – akapit 1

Rozporządzenie (WE) nr 595/2009

Artykuł 5 – ustęp 4 – litera l

Tekst proponowany przez Komisję

„l) procedury weryfikacji, na podstawie odpowiednich i reprezentatywnych próbek, czy pojazdy, które zostały zarejestrowane i dopuszczone do ruchu, są zgodne z wartościami emisji CO₂ i zużycia paliwa określonymi zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i towarzyszącymi mu środkami wykonawczymi;”.

Poprawka

„l) procedury weryfikacji, na podstawie odpowiednich i reprezentatywnych próbek, czy pojazdy, które zostały zarejestrowane i dopuszczone do ruchu, są zgodne z wartościami emisji CO₂ i zużycia paliwa określonymi zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i towarzyszącymi mu środkami wykonawczymi; ***procedurę tę również przeprowadzają akredytowane i niezależne strony trzecie zgodnie z art. 13 ust. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858^{1a}.***”;

^{1a} ***Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).***

Poprawka 67

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3**

Tekst proponowany przez Komisję

2.3. Obliczanie wskaźnika emisji zerowej i niskiej, o którym mowa w art. 5

Dla każdego producenta i roku kalendarzowego wskaźnik emisji zerowej i niskiej (ZLEV), o którym mowa w art. 5, oblicza się w następujący sposób:

$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$ przy czym wartość najniższa wynosi 0,97

Poprawka

skreśla się

gdzie:

V oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich producenta z wyjątkiem wszystkich pojazdów specjalistycznych zgodnie z art. 4 lit. a).

V_{conv} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich producenta z wyjątkiem wszystkich pojazdów specjalistycznych zgodnie z art. 4 lit. a), z wyłączeniem bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich;

V_{zlev} oznacza sumę *V_{in}* i *V_{out}*,

gdzie:

null

przy czym jest sumą wszystkich nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich o właściwościach określonych w art. 2 ust. 1 lit. a)–d);

null

CO_{2v} oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ w g/km bezemisyjnego i niskoemisyjnego pojazdu ciężkiego *v* określony zgodnie z pkt 2.1;

V_{out} oznacza całkowitą liczbę bezemisyjnych pojazdów ciężkich należących do kategorii, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, pomnożoną przez 2, przy maksymalnie 1,5 % *V_{conv}*.

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.7 – wzór

Tekst proponowany przez Komisję

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

gdzie:

\sum_{sg} oznacza sumę wszystkich podgrup;

ZLEV określono w pkt 2.3;

Poprawka

$$CO_2 = \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

gdzie:

\sum_{sg} oznacza sumę wszystkich podgrup;

share_{sg} określono w pkt 2.4;
MPW_{sg} określono w pkt 2.6;
avgCO2_{sg} określono w pkt 2.2.

share_{sg} określono w pkt 2.4;
MPW_{sg} określono w pkt 2.6;
avgCO2_{sg} określono w pkt 2.2.

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 4 – akapit 1 – wzór – wiersz 1

Tekst proponowany przez Komisję

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

Poprawka

$$T = \text{współczynnik odniesienia ZLEV} * \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 4 – akapit 1 – wzór – wiersz 4

Tekst proponowany przez Komisję

rf oznacza cel redukcji emisji CO₂ (w %)
określony w art. 1 lit. a) i b) dla danego
roku kalendarzowego;

Poprawka

rf oznacza cel redukcji emisji CO₂ (w %)
określony w art. 1 **akapit pierwszy** lit. a) i
b) dla danego roku kalendarzowego;

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 4 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***W latach 2025–2029 współczynnik ZLEV
jest równy (1+y-x), chyba że ta wartość
jest większa niż 1,03 lub mniejsza niż 0,97,
w którym to przypadku ustala się jego
wartość na 1,03 lub 0,97 w zależności od
przypadku.***

Gdzie:

x wynosi 5 %;

***y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych
i niskoemisyjnych w parku nowo
zarejestrowanych pojazdów ciężkich
producenta, obliczony jako suma***

całkowitej liczby pojazdów bezemisyjnych kategorii N, które nie są objęte zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 510/2011 i nie spełniają wymogów określonych w art. 2 ust. 1 lit. a)–d) oraz całkowitej liczby bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, które spełniają wymogi określone w art. 2 ust. 1 lit. a)–d), w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako ZLEV_specific zgodnie z poniższym wzorem, podzielony przez całkowitą liczbę pojazdów zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym;

*$ZLEV_specific = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg}))$,
gdzie:*

CO_{2v} oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ w g/km bezemisyjnego i niskoemisyjnego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

rCO_{2sg} wynosi jak określono w sekcji 3.

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 4 – akapit 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

współczynnik odniesienia ZLEV jest równy (1+y-x), chyba że ta wartość jest większa niż 1,05, w którym to przypadku ustala się jego wartość na 1,05;

jeżeli suma wynosi od 1,0 do 0,98 współczynnik odniesienia ZLEV ustala się na poziomie 1,0;

jeżeli suma wynosi mniej niż 0,95, współczynnik odniesienia ZLEV ustala się na poziomie 0,95.

Gdzie:

x wynosi 20 %, z zastrzeżeniem przeglądu na mocy art. 13;

y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku nowo

zarejestrowanych pojazdów ciężkich producenta, obliczony jako suma całkowitej liczby pojazdów bezemisyjnych kategorii N, które nie są objęte zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 510/2011, i nie spełniają wymogów określonych w art. 2 ust. 1 lit. a)–d) oraz całkowitej liczby bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, które spełniają wymogi określone w art. 2 ust. 1 lit. a)–d), w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako ZLEV_specific zgodnie z poniższym wzorem, podzielony przez całkowitą liczbę pojazdów zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym

*$ZLEV_specific = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg}))$,
gdzie:*

CO_{2v} oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ w g/km bezemisyjnego i niskoemisyjnego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

rCO_{2sg} wynosi jak określono w sekcji 3.

UZASADNIENIE

Unia Europejska i jej państwa członkowskie przystąpiły do porozumienia paryskiego, które ma na celu utrzymanie wzrostu temperatury na świecie znacznie poniżej 2°C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej i kontynuowanie wysiłków na rzecz obniżenia tego wzrostu do 1,5°C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej. Na sektorze transportu, z którego emisje rosną i w 2016 r. odpowiadały za 25 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE, spoczywa znaczna część wysiłków UE w zakresie klimatu. Należy przyspieszyć obniżanie emisyjności sektora transportu, a najpóźniej do połowy tego stulecia emisje gazów cieplarnianych i czynników zanieczyszczenia powietrza z transportu powinny osiągnąć poziom zerowy netto.

Ustanowienie wymogów dotyczących emisji dla nowych pojazdów ciężkich może doprowadzić do redukcji emisji CO₂, a tym samym przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych i złagodzenia zmiany klimatu, jednocześnie przynosząc znaczne oszczędności paliwa przewoźnikom, utrzymując wiodącą pozycję innowacyjną i technologiczną producentów pojazdów ciężkich z UE oraz przyczyniając się do istotnej poprawy jakości powietrza.

Sprawozdawca uważa, że zmniejszenie emisji CO₂ z sektora transportu ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celu Unii, jakim jest redukcja emisji gazów cieplarnianych w 2030 r. o co najmniej 30 % w porównaniu z 2005 r. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/842 [rozporządzenie w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego] w najbardziej opłacalny sposób. Wszelkie opóźnienia w tym sektorze wymagałyby istotnych wysiłków, jakie musiałyby podjąć inne sektory w celu wywiązania się z zobowiązań w ramach porozumienia paryskiego, w tym rolnictwo.

Emisje CO₂ z pojazdów ciężkich stanowiły w 2015 r. około 6 % łącznych emisji gazów cieplarnianych UE. Szacuje się, że w przypadku braku podjęcia działań przez UE udział ten wzrośnie o kolejne 6 % w okresie od 2015 r. do 2030 r. W swojej Strategii na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania pojazdów ciężarowych na paliwo oraz redukcji emisji CO₂ z 2014 r. Komisja przyznała już, że trendy emisji CO₂ generowanych przez pojazdy ciężarowe nie mają zrównoważonego charakteru w ujęciu średnio- i długoterminowym, a zatem poparła podejście „krok po kroku” do regulowania emisji CO₂ w tym sektorze. Po przyjęciu rozporządzenia (UE) 2017/2400 [certyfikacja] i rozporządzenia (UE) 2018/956 [monitorowanie i sprawozdawczość] omawiane tu rozporządzenie jest ostatnim i najważniejszym aktem ustawodawczym ustanawiającym wymogi dotyczące emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich. Sprawozdawca popiera podejście preferowane przez Komisję polegające na wprowadzeniu wymogów dotyczących emisji CO₂ względem najbardziej zanieczyszczających pojazdów na pierwszym etapie, a następnie na rozszerzeniu zakresu tych wymogów na wszystkie kategorie pojazdów ciężkich w bliskiej przyszłości.

Duże rynki pojazdów ciężkich, takie jak Stany Zjednoczone, Kanada, Japonia czy Chiny, wprowadziły niedawno wymogi dotyczące zużycia paliwa lub redukcji emisji dla pojazdów ciężkich w celu stymulowania innowacji oraz zapewnienia szybkiego rozwoju i wprowadzenia technologii bezemisyjnych i niskoemisyjnych w tym sektorze. Aby odpowiedzieć na tę rosnącą globalną presję konkurencyjną, producenci pojazdów ciężkich z UE muszą szybko zainwestować w technologie bezemisyjne i niskoemisyjne. Aby zapobiec sytuacji, w której takie inwestycje będą ukierunkowane jedynie na rynki spoza UE, gdzie wprowadzone zostały przepisy w celu ograniczenia emisji, za tym przykładem muszą pójść wymogi dotyczące redukcji emisji w UE.

Sprawozdawca uważa, że ustanowienie odpowiednich ambitnych wymogów dotyczących emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich da wyraźny sygnał producentom do inwestowania w technologie redukujące emisje w planowanym terminie. Zgodnie z oceną skutków Komisji cel redukcji wynoszący 20 % na 2025 r. (w porównaniu z poziomem bazowym z 2019 r.) jest nie tylko technologicznie wykonalny, ale także skutkuje największymi korzyściami gospodarczymi i społecznymi netto. Pozwoliłoby to przewoźnikom na uzyskanie oszczędności netto na poziomie od 33 002 do 37 589 w pierwszych 5 latach użytkowania samochodu ciężarowego, przy jednoczesnej znacznej redukcji emisji CO₂ i czynników zanieczyszczenia powietrza. Aby przewoźnicy w UE mogli w pełni odnosić te korzyści, należy unikać luk w prawie takich jak „superjednostki”. Takie środki faktycznie mogłyby zagrażać skutecznej redukcji emisji do wartości docelowych, a nawet pozwalać na wprowadzanie na rynek pojazdów o większych emisjach i większym zużyciu paliwa po 2025 r.

Sprawozdawca uważa, że zasadnicze znaczenie ma, by wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa określone zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 [certyfikacja] prawidłowo odzwierciedlały osiągi pojazdów ciężkich w rzeczywistych warunkach jazdy. Wszelkie rozbieżności miałyby istotny wpływ na przewoźników, jakość powietrza i zmianę klimatu. Zdaniem sprawozdawcy wprowadzenie badań zgodności podczas użytkowania w warunkach drogowych jest konieczne w celu zapewnienia reprezentatywności certyfikowanych emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie dla rzeczywistych warunków jazdy.

Sprawozdawca dostrzega szczególne uwarunkowania rynku ciężkich pojazdów. W szczególności rozwój technologii bezemisyjnych nie jest tak zaawansowany jak w przypadku samochodów osobowych, zwłaszcza w przypadku dalekobieżnych samochodów ciężarowych. Z drugiej strony rynek bezemisyjnych regionalnych i miejskich ciężarowych samochodów dostawczych zmienia się szybko, jako że pojazdy te zgodnie z oczekiwaniami mają zrównać się kosztowo z pojazdami wyposażonymi w silniki wysokoprężne w Europie w ciągu następnego pięciu lat. Sprawozdawca dostrzega wyraźny interes środowiskowy i gospodarczy we wprowadzaniu na rynek takich pojazdów, gdy tylko będą one dostępne. W związku z tym uważa, że omawiane tu rozporządzenie powinno wprowadzić wiążący minimalny udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych dla każdego producenta zarówno na 2025 r., jak i na 2030 r. Ten minimalny udział powinien gwarantować pewność inwestowania na potrzeby szybkiego wprowadzania na unijny rynek takich pojazdów oraz rozwoju odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej ładowanie, a jednocześnie wynagradzać podmioty wprowadzające innowacje na wczesnym etapie za ich wysiłki na rzecz jak najszybszego wprowadzenia bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów na unijny rynek. Ten wiążący minimalny udział powinien obejmować także inne pojazdy kategorii N niż wymienione w czterech podgrupach określonych w proponowanym rozporządzeniu. To podejście „krok po kroku” gwarantuje dużą pewność inwestowania, a także stanowiłoby wyraźny sygnał do nieopóźniania wprowadzania na rynek takich pojazdów w razie braku wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂.

Coraz większa liczba organów publicznych i operatorów transportu publicznego, zaniepokojonych pogarszającą się jakością powietrza w wielu europejskich miastach, wybiera bezemisyjne autobusy. W tym kontekście i z uwzględnieniem środków po stronie popytu, takich jak wymogi w zakresie zamówień publicznych, udział autobusów elektrycznych w unijnym parku autobusów miejskich w 2030 r. ma osiągnąć około 60 %. W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu podaży na rynku unijnym należy ustanowić wiążący minimalny udział bezemisyjnych autobusów miejskich w parku nowych autobusów miejskich producentów na

2025 i 2030 r.

10.10.2018

OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Henna Virkkunen

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Mobilność jest koniecznością: osoby i towary przemieszczają się częściej niż kiedykolwiek i ta tendencja utrzyma się w przyszłości. Oczekuje się, że do 2050 r. nastąpi wzrost transportu towarów o 60 procent w porównaniu z rokiem 2010, ponieważ łańcuchy dostaw nabierają coraz bardziej globalnego charakteru. Sektor mobilności odgrywa zasadniczą rolę w gospodarce i społeczeństwie UE. Sektor transportu drogowego towarów odpowiada także za znaczącą część emisji gazów cieplarnianych, a ponieważ UE zobowiązała się do osiągnięcia ambitnych celów w zakresie klimatu, te poziomy emisji należy ograniczyć w najbliższym czasie. Redukcja w tym względzie będzie wymagała zastosowania równocześnie rozwiązań, które są wykonalne, realistyczne, a przy tym poparte stabilnymi i przewidywalnymi ramami regulacyjnymi. Dlatego sprawozdawczyni uważa, że istotne jest uregulowanie norm emisji CO₂ z pojazdów ciężkich na szczeblu europejskim, by uniknąć fragmentacji rynku i różnic między systemami zapewniania zgodności z przepisami w całej Unii.

Sprawozdawczyni uważa, że istotne jest znalezienie właściwej równowagi między poziomem ambicji celów w zakresie emisji w transporcie, promowaniem innowacji w unijnym sektorze motoryzacyjnym i zwiększaniem konkurencyjności Europy, przy jednoczesnym tworzeniu miejsc pracy wymagających wysokich kwalifikacji. Sprawozdawczyni uważa, że proponowane cele emisji CO₂ z pojazdów ciężkich jako takie są ambitne, ale realistyczne. Ponieważ paliwa stanowią istotną część kosztów użytkowania pojazdów ciężkich, poziom efektywności paliwowej tych pojazdów jest stosunkowo wysoki pod względem ekonomicznym. Mimo to wyraźny sygnał do dalszego zwiększania efektywności pozwoli skoncentrować badania i rozwój w dziedzinie pojazdów ciężkich w jeszcze większym stopniu na wzroście efektywności pojazdów ciężkich, a tym samym na ograniczaniu emisji z tych pojazdów.

Co ważniejsze, w celu stworzenia kompleksowego podejścia do ograniczania emisji w sektorze transportu drogowego potrzebne jest wprowadzenie w przyszłości szeregu środków

obejmujących ten sektor, takich jak środki w dziedzinie cyfryzacji, automatyzacji, paliw alternatywnych, infrastruktury drogowej i technologii pojazdów. Przepisy w tym względzie muszą wyznaczać wyraźny kierunek, nie mogą być niejednoznaczne i muszą zapewniać właściwe zachęty z myślą o długofalowej stabilizacji inwestycji w sektorze.

Sprawozdawczyni nie ma wątpliwości, że ponieważ rozwiązania służące ograniczeniu emisji CO₂ z pojazdów ciężkich będą pochodziły z wielu źródeł, sprawą najwyższej rangi jest utrzymanie podejścia neutralnego pod względem technologicznym, także po to, aby umożliwić odpowiednio szybkie wprowadzanie nowych technologii w przyszłości. Wszystkie działania przewoźników zmierzające do ograniczenia emisji należy nagradzać i stymulować. Paliwa odnawialne i odnawialne źródła energii są skutecznym sposobem ograniczania emisji. W celu uwzględnienia tego faktu i zapewnienia dokładniejszej oceny emisji gazów cieplarnianych przez pojazdy ciężkie Komisja Europejska powinna do 2022 r. opracować metodę obliczania emisji w zakresie od pozyskania nośnika energii do wprowadzenia w ruch kół pojazdu (ang. well-to-wheel), a po jej wdrożeniu dokonać w razie potrzeby przeglądu przepisów. Inną zasadniczą kwestią związaną z ograniczaniem emisji z pojazdów ciężkich w przyszłości będzie dostępność infrastruktury związanej z paliwami alternatywnymi, ponieważ będzie to niezbędne do przejścia na liczne nowe technologie pojazdów.

Nawet jeśli przedmiotowe rozporządzenie ma na celu poprawę efektywności energetycznej pojazdów, w przypadku pojazdów ciężkich ograniczenie emisji można również osiągnąć przez opracowywanie takich rozwiązań jak optymalizacja załadunku, jazda w kolumnie pojazdów, urządzenia wspomagające kierowców i szkolenia dla kierowców, stwarzanie zachęt do modernizacji i odnawiania floty oraz zapewnianie inwestycji w rozwój i utrzymanie infrastruktury.

Z uwagi na to, że wniosek Komisji obejmuje cztery kategorie pojazdów, które według szacunków stanowią 65–70 % rynku, nasuwa się pytanie o możliwy wpływ zapewnienia zgodności na pozostałe pojazdy, nieobjęte zakresem tego rozporządzenia. Choć sprawozdawczyni rozumie, że nie wszystkie pojazdy ciężkie powinny być objęte zakresem przedmiotowego rozporządzenia, należy wyjaśnić, czy nowe ramy regulacyjne nie mają negatywnego wpływu na dostęp tych pojazdów do rynku.

POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 3

(3) Niniejsze rozporządzenie jest częścią trzeciego pakietu „Europa w ruchu”, który wypełnia założenia nowej strategii dotyczącej polityki przemysłowej z września 2017 r.²¹ i ma na celu zakończenie procesu umożliwiającego Unii czerpanie pełnych korzyści z obniżenia emisyjności i modernizacji mobilności. Cele pakietu to: bezpieczniejsza i bardziej dostępna mobilność w Europie, bardziej konkurencyjny przemysł europejski, większe bezpieczeństwo europejskich miejsc pracy oraz większa ekologiczność systemu mobilności i lepsze jego dostosowanie do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. ***Będzie to wymagało pełnego zaangażowania Unii, państw członkowskich i zainteresowanych stron, zwłaszcza w zakresie wzmocnienia wysiłków na rzecz ograniczenia emisji CO₂ i zanieczyszczenia powietrza.***

²¹ Inwestowanie w inteligentny, innowacyjny i zrównoważony przemysł – Odnowiona strategia dotycząca polityki przemysłowej UE, COM(2017) 0479 final.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4 a (nowy)

(3) Niniejsze rozporządzenie jest częścią trzeciego pakietu „Europa w ruchu”, który wypełnia założenia nowej strategii dotyczącej polityki przemysłowej z września 2017 r.²¹ i ma na celu zakończenie procesu umożliwiającego Unii czerpanie pełnych korzyści z obniżenia emisyjności i modernizacji mobilności. Cele pakietu to: bezpieczniejsza i bardziej dostępna mobilność w Europie, bardziej konkurencyjny przemysł europejski, większe bezpieczeństwo europejskich miejsc pracy oraz większa ekologiczność ***i bardziej zrównoważony charakter*** systemu mobilności i lepsze jego dostosowanie do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. ***Znalezienie właściwej równowagi między wzmocnieniem wysiłków na rzecz ograniczenia emisji CO₂ i zanieczyszczenia powietrza, stymulowaniem innowacji w unijnym przemyśle motoryzacyjnym i zwiększaniem konkurencyjności Unii wymaga pełnego zaangażowania Unii, państw członkowskich i zainteresowanych stron.***

²¹ Inwestowanie w inteligentny, innowacyjny i zrównoważony przemysł – Odnowiona strategia dotycząca polityki przemysłowej UE, COM(2017) 0479 final.

(4a) Należy zatem ustanowić poziomy redukcji emisji CO₂ na lata 2025 i 2030 dla parków nowych pojazdów ciężkich w całej Unii, z uwzględnieniem czasu odnowienia parku pojazdów oraz konieczności przyczynienia się sektora

transportu drogowego do osiągnięcia unijnych celów w zakresie klimatu i energii na 2030 r. i na dalszą przyszłość. Zastosowanie podejścia „krok po kroku” stanowi również wyraźny i wczesny sygnał dla przemysłu, aby nie opóźnić wprowadzania na rynek energooszczędnych technologii oraz pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) W świetle szacowanego wzrostu udziału emisji z pojazdów ciężkich do ok. 9 % oraz mając na uwadze fakt, że nie istnieją obecnie wymogi w zakresie redukcji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich, konieczne jest przyjęcie szczególnych środków w odniesieniu do tej kategorii pojazdów.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9) W celu pełnego wykorzystania potencjału w zakresie efektywności energetycznej oraz zapewnienia, by sektor transportu drogowego jako całość przyczyniał się do osiągnięcia uzgodnionego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, należy uzupełnić istniejące normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych poprzez ustanowienie norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich. Normy te będą siłą napędową innowacji dotyczących

(9) W celu pełnego wykorzystania potencjału w zakresie efektywności energetycznej oraz zapewnienia, by sektor transportu drogowego jako całość przyczyniał się do osiągnięcia uzgodnionego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, należy uzupełnić istniejące normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych poprzez ustanowienie norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich. Normy te będą siłą napędową innowacji dotyczących

technologii w zakresie efektywności paliwowej, przyczyniając się do wzmocnienia wiodącej pozycji technologicznej unijnych producentów i dostawców.

technologii w zakresie efektywności paliwowej, przyczyniając się do wzmocnienia wiodącej pozycji technologicznej unijnych producentów i dostawców **oraz długofalowego zapewnienia miejsc pracy wymagających wysokich kwalifikacji.**

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) Biorąc pod uwagę, że zmiana klimatu jest problemem transgranicznym i że istnieje potrzeba zapewnienia dobrze funkcjonującego jednolitego rynku zarówno dla usług transportu drogowego, jak i dla pojazdów ciężkich, należy ustanowić normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich na poziomie Unii. Normy te należy opracować w taki sposób, aby pozostawały bez uszczerbku dla prawa konkurencji.

Poprawka

(10) Biorąc pod uwagę, że zmiana klimatu jest problemem transgranicznym i że istnieje potrzeba zapewnienia dobrze funkcjonującego jednolitego rynku zarówno dla usług transportu drogowego, jak i dla pojazdów ciężkich, **oraz uniknięcia jakiegokolwiek fragmentacji rynku**, należy ustanowić normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich na poziomie Unii. Normy te należy opracować w taki sposób, aby pozostawały bez uszczerbku dla prawa konkurencji.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) Należy wziąć pod uwagę docelowe poziomy redukcji emisji z pojazdów ciężkich i czas konieczny na odnowę floty.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Podkreśla, że większość unijnych operatorów transportu towarowego to MŚP z ograniczonym dostępem do finansowania. W związku z tym przyszłe rozwiązania muszą być opłacalne i zrównoważone. Istotne jest, aby istniała silna struktura środków zachęty sprzyjająca stosowaniu bardziej paliwooszczędnych pojazdów, a także aby zapewnione były unijne mechanizmy finansowania.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) W świetle innowacji oraz w celu uwzględnienia wdrożenia nowych technologii zwiększających efektywność paliwową pojazdów ciężkich, narzędzie do symulacji VECTO oraz rozporządzenie (UE) 2017/2400 będą stale i terminowo aktualizowane.

Poprawka

(13) W świetle innowacji oraz w celu uwzględnienia ***i stymulowania*** wdrożenia nowych technologii zwiększających efektywność paliwową pojazdów ciężkich, narzędzie do symulacji VECTO oraz rozporządzenie (UE) 2017/2400 muszą być stale i terminowo rozwijane i aktualizowane, ***aby należycie uwzględniały wszystkie dostępne na rynku technologie efektywne energetycznie, takie jak platooning ciężarówek, jak również ulepszenia w zakresie sztywnych nadwozi, przyczep i naczep. Biorąc pod uwagę kluczową rolę tych nowych technologii w ograniczaniu emisji CO₂ z sektora transportu, terminowa i kompleksowa aktualizacja narzędzia do symulacji VECTO jest koniecznym elementem ograniczania poziomu emisji CO₂ z pojazdów ciężkich. Aktualizacja powinna odbywać się co rok, aby narzędzie VECTO było zgodne z najnowszymi technologiami, a instytucje europejskie powinny przydzielić na ten cel odpowiednie zasoby. Każdego roku Komisja musi przedstawiać w formie cyfrowej zaktualizowaną listę technologii uwzględnionych w VECTO z odpowiednim harmonogramem oraz***

udostępniać ją publicznie.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Cel redukcji emisji należy określić na rok 2025 jako względne zmniejszenie emisji w oparciu o średni poziom emisji CO₂ dla tych pojazdów ciężkich w 2019 r., odzwierciedlające wprowadzenie łatwo dostępnych racjonalnych pod względem kosztów technologii dla pojazdów konwencjonalnych. Cel wyznaczony na 2030 r. powinien zostać uznany za niewiążący, a ostateczny cel należy określić w wyniku przeglądu przeprowadzonego w 2022 r., ponieważ istnieje większa niepewność związana z zastosowaniem bardziej zaawansowanych technologii, które jeszcze nie są łatwo dostępne.

Poprawka

(15) Cel redukcji emisji należy określić na rok 2025 jako względne zmniejszenie emisji w oparciu o średni poziom emisji CO₂ dla tych pojazdów ciężkich w 2019 r., odzwierciedlające wprowadzenie łatwo dostępnych, **przystępnych**, racjonalnych pod względem kosztów technologii dla pojazdów konwencjonalnych. Cel wyznaczony na 2030 r. powinien zostać uznany za niewiążący, a ostateczny cel należy określić w wyniku przeglądu przeprowadzonego w 2022 r., ponieważ istnieje większa niepewność związana z zastosowaniem bardziej zaawansowanych technologii, które jeszcze nie są łatwo dostępne.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Rozliczanie emisji CO₂ należy oprzeć na podejściu „well-to-wheel” w celu uwzględnienia efektywności środowiskowej paliwa lub energii oraz ich ostatecznego wykorzystania w pojazdach. Takie podejście umożliwiłoby ocenę efektywności środowiskowej pojazdów w bardziej realistyczny sposób. Dlatego Komisja powinna opracować do dnia 1 stycznia 2022 r. metodę rejestrowania emisji „well-to-wheel” i zaproponować w miarę potrzeby odpowiednią korektę celów niniejszego rozporządzenia w ramach przeglądu przewidzianego w art. 13

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Skroplony gaz ziemny (LNG) jest dla pojazdów ciężkich dostępnym paliwem alternatywnym dla oleju napędowego. Wprowadzenie obecnych i przyszłych bardziej innowacyjnych technologii z wykorzystaniem LNG przyczyni się do osiągnięcia docelowych poziomów emisji CO₂ w perspektywie krótko- i średnioterminowej, ponieważ wykorzystanie technologii LNG prowadzi do zmniejszenia emisji CO₂ w porównaniu z silnikami wysokoprężnymi. Potencjał w zakresie redukcji emisji CO₂ pojazdów zasilanych LNG został już w pełni odzwierciedlony w VECTO. Ponadto obecne technologie LNG zapewniają niski poziom emisji zanieczyszczeń powietrza, takich jak NO_x i cząstki stałe. Istnieje również wystarczająca minimalna infrastruktura uzupełniania paliwa, która jest rozwijana w ramach krajowych ram polityki dotyczącej infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka

(16) ***Na rynku dostępne są już różne paliwa alternatywne.*** Skroplony gaz ziemny (LNG) jest dla pojazdów ciężkich dostępnym paliwem alternatywnym dla oleju napędowego. ***Ciekawym kierunkiem badań i rozwoju są technologie wykorzystujące wodór, zwłaszcza jeżeli energia użyta do jego syntezy pochodzi ze zrównoważonych źródeł odnawialnych.*** Wprowadzenie obecnych i przyszłych bardziej innowacyjnych technologii z wykorzystaniem LNG przyczyni się do osiągnięcia docelowych poziomów emisji CO₂ w perspektywie krótko- i średnioterminowej, ponieważ wykorzystanie technologii LNG prowadzi do zmniejszenia emisji CO₂ w porównaniu z silnikami wysokoprężnymi. ***W perspektywie średnio- i długoterminowej skroplony biogaz LBG umożliwi znaczące ograniczenie emisji CO₂ w transporcie ciężkim.*** Potencjał w zakresie redukcji emisji CO₂ pojazdów zasilanych LNG został już w pełni odzwierciedlony w VECTO, ***a w przyszłości w VECTO należy uwzględnić również inne zrównoważone paliwa alternatywne.*** Ponadto obecne technologie LNG zapewniają niski poziom emisji zanieczyszczeń powietrza, takich jak NO_x i cząstki stałe. Istnieje również wystarczająca minimalna infrastruktura uzupełniania paliwa, która jest rozwijana w ramach krajowych ram polityki dotyczącej infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka 12

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16a) Paliwa alternatywne, w szczególności syntetyczne i zaawansowane paliwa odnawialne zdefiniowane w art. 2 lit. s) i art. 2 lit. ee) dyrektywy 2016/0382, mogą odgrywać zasadniczą rolę w długoterminowej dekarbonizacji sektora transportowego. Aby te paliwa osiągnęły konkurencyjne ceny, niezbędny jest rozwój technologiczny i industrializacja na dużą skalę. Uznanie w niniejszym rozporządzeniu korzyści związanych z tymi paliwami w zakresie ograniczania emisji CO₂ sprzyja dodatkowo temu procesowi.

Poprawka 13

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16b) Wprowadzenie technologii opartych na platooningu przyczyni się do ograniczenia zużycia paliwa oraz emisji CO₂, ponieważ znacząco zmniejsza to zużycie paliwa przez ciężarówki oraz emisje CO₂ pojazdów ciężkich.

Poprawka 14

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16c) Z myślą o obniżeniu emisyjności transportu niniejsze rozporządzenie powinno uwzględnić paliwa alternatywne wymienione w art. 2 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE. Paliwa alternatywne, które

już są obecne na rynku, należy od razu uwzględnić w rozporządzeniu, które dotyczy emisji CO₂ z pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez te pojazdy. Niniejsze rozporządzenie powinno przewidywać uwzględnienie paliw nowej generacji bez opóźnień. Uwzględnienie paliw alternatywnych w związku z emisją CO₂ i zużyciem paliwa zachęciłoby producentów do wprowadzania do obrotu pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym, a także zachęciłoby dostawców paliw do zwiększenia dostępności paliw alternatywnych na rynku. W ramach konsultacji publicznych zorganizowanych przez Komisję 83 % zainteresowanych podmiotów całkowicie zgodziło się lub raczej zgodziło się ze stwierdzeniem, że monitorowanie emisji CO₂ z pojazdów ciężkich powinno obejmować także paliwa alternatywne.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

(19) Należy zapewnić sprawiedliwy podział ogólnych wymogów dotyczących redukcji między producentami, biorąc pod uwagę różnorodność pojazdów ciężkich pod względem ich konstrukcji i modelu jazdy, rocznego przebiegu, ładowności oraz konfiguracji przyczepy. Należy zatem rozróżnić pojazdy ciężkie według różnych i odrębnych podgrup pojazdów, które odzwierciedlają typowy model użytkowania pojazdów oraz określone parametry techniczne. Ustalając roczne docelowe indywidualne poziomy dla poszczególnych producentów jako średnią ważoną celów określonych dla każdej podgrupy, producenci mają również możliwość skutecznego równoważenia ewentualnych gorszych wyników pojazdów w niektórych podgrupach

Poprawka

(19) Należy zapewnić sprawiedliwy podział ogólnych wymogów dotyczących redukcji między producentami, biorąc pod uwagę różnorodność pojazdów ciężkich pod względem ich konstrukcji i modelu jazdy, rocznego przebiegu, ładowności oraz konfiguracji przyczepy. Należy zatem rozróżnić pojazdy ciężkie według różnych i odrębnych podgrup pojazdów, które odzwierciedlają typowy model użytkowania pojazdów oraz określone parametry techniczne. Ustalając roczne docelowe indywidualne poziomy dla poszczególnych producentów jako średnią ważoną celów określonych dla każdej podgrupy, producenci mają również możliwość skutecznego równoważenia ewentualnych gorszych wyników pojazdów w niektórych podgrupach

przekroczeniem celu w innych podgrupach pojazdów, biorąc pod uwagę średni poziom emisji CO₂ w całym cyklu użytkowania pojazdów w poszczególnych podgrupach.

przekroczeniem celu w innych podgrupach pojazdów, biorąc pod uwagę średni poziom emisji CO₂ w całym cyklu użytkowania pojazdów w poszczególnych podgrupach, **przy poszanowaniu zasady „zanieczyszczający płaci”**.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję

(20) Zgodność producenta z jego rocznymi docelowymi indywidualnymi poziomami emisji należy ocenić na podstawie jego średniego poziomu emisji CO₂. Przy określaniu średnich indywidualnych poziomów emisji należy również uwzględnić specyfikę odzwierciedloną w celach dla poszczególnych podgrup pojazdów. W związku z tym średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta powinien być oparty na średnich emisjach ustalonych dla każdej podgrupy z uwzględnieniem ważenia w oparciu o ich zakładany średni roczny przebieg i średnią ładowność, co odzwierciedla całkowite emisje CO₂ w całym okresie użytkowania. Ze względu na ograniczony potencjał redukcji emisji w przypadku pojazdów specjalistycznych, pojazdy te nie powinny być uwzględniane przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji.

Poprawka

(20) Zgodność producenta z jego rocznymi docelowymi indywidualnymi poziomami emisji należy ocenić na podstawie jego średniego poziomu emisji CO₂. Przy określaniu średnich indywidualnych poziomów emisji należy również uwzględnić specyfikę odzwierciedloną w celach dla poszczególnych podgrup pojazdów. W związku z tym średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta powinien być oparty na średnich emisjach ustalonych dla każdej podgrupy z uwzględnieniem ważenia w oparciu o ich zakładany średni roczny przebieg i średnią ładowność, co odzwierciedla całkowite emisje CO₂ w całym okresie użytkowania. Ze względu na ograniczony potencjał redukcji emisji w przypadku pojazdów specjalistycznych, pojazdy te nie powinny być uwzględniane przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji, **chyba że są to pojazdy niskoemisyjne lub bezemisyjne**.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

(21) W przeciwieństwie do samochodów osobowych i dostawczych na rynku nie są

Poprawka

(21) W przeciwieństwie do samochodów osobowych i dostawczych na rynku nie są

jeszcze dostępne bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie, z wyjątkiem autobusów. W celu ułatwienia sprawnego przejścia na mobilność bezemisyjną należy zatem wprowadzić specjalny mechanizm w postaci superjednostek. Zachęci on do rozwoju i wprowadzania na rynku unijnym bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, uzupełniając instrumenty po stronie popytu, takie jak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów²⁶.

²⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego zmieniona dyrektywą .../.../UE [COM(2017) 653 final] (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

jeszcze dostępne bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie, z wyjątkiem autobusów. W celu ułatwienia **i zachęcenia do** sprawnego przejścia na mobilność bezemisyjną należy zatem wprowadzić specjalny mechanizm w postaci superjednostek. Zachęci on do rozwoju i wprowadzania na rynku unijnym bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, uzupełniając instrumenty po stronie popytu, takie jak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów²⁶.

²⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego zmieniona dyrektywą .../.../UE [COM(2017) 653 final] (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

(22) W celu obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji producenta wszystkie bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie należy liczyć wielokrotnie. Poziom zachęt powinien różnić się w zależności od rzeczywistych emisji CO₂ pojazdu. Aby uniknąć osłabienia celów środowiskowych, wynikające oszczędności powinny podlegać pułapowi.

Poprawka

(22) W celu obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji producenta wszystkie bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie należy liczyć wielokrotnie. Poziom zachęt powinien różnić się w zależności od rzeczywistych emisji CO₂ pojazdu. Aby uniknąć osłabienia celów środowiskowych, wynikające oszczędności powinny podlegać pułapowi. Biorąc pod uwagę trudności związane z rozwojem dalekobieżnych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, pojazdy o zasięgu wyższym niż 400 km powinny być wyłączone z pułapu.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

(24) Opracowując mechanizm zachęt do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, należy również uwzględnić mniejsze samochody ciężarowe, autobusy i autokary, które nie podlegają docelowym wartościom emisji CO₂ na mocy niniejszego rozporządzenia. Pojazdy te również przynoszą istotne korzyści w kwestii rozwiązywania problemów związanych z zanieczyszczeniem powietrza w miastach. Należy jednak zauważyć, że autobusy bezemisyjne znajdują się już na rynku i dotyczą ich zachęty po stronie popytu, np. związane z zamówieniami publicznymi. W celu zapewnienia równowagi między zachętami dla różnych rodzajów pojazdów oszczędności generowane przez bezemisyjne mniejsze samochody ciężarowe, autobusy i autokary powinny zatem również podlegać pułapowi.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

(30) Niezbędny jest solidny mechanizm zgodności, aby zapewnić osiągnięcie poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Obowiązki nałożone na producentów w zakresie

Poprawka

(24) Opracowując mechanizm zachęt do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, należy również uwzględnić mniejsze samochody ciężarowe, autobusy i autokary, które nie podlegają docelowym wartościom emisji CO₂ na mocy niniejszego rozporządzenia. Pojazdy te również przynoszą istotne korzyści w kwestii rozwiązywania problemów związanych z zanieczyszczeniem powietrza w miastach. Należy jednak zauważyć, że autobusy bezemisyjne znajdują się już na rynku i dotyczą ich zachęty po stronie popytu, np. związane z zamówieniami publicznymi. W celu zapewnienia równowagi między zachętami dla różnych rodzajów pojazdów oszczędności generowane przez bezemisyjne mniejsze samochody ciężarowe, autobusy i autokary powinny zatem również podlegać pułapowi.

Ponieważ podmioty prawne dla autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych mogą się różnić w ramach tego samego producenta, należy pozwolić, aby jako producent działała „grupa producentów powiązanych” zdefiniowana w rozporządzeniu (UE) nr 510/2011.

Poprawka

(30) Niezbędny jest solidny mechanizm zgodności, aby zapewnić osiągnięcie poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Obowiązki nałożone na producentów w zakresie

dostarczania dokładnych danych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/... [Monitoring & Reporting HDV] oraz grzywny administracyjne, które mogą zostać nałożone w przypadku nieprzestrzegania tego obowiązku, przyczyniają się do zapewnienia wiarygodności danych wykorzystywanych do celów zgodności z docelowymi poziomami na podstawie niniejszego rozporządzenia.

dostarczania dokładnych danych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/... [Monitoring & Reporting HDV] oraz grzywny administracyjne, które mogą zostać nałożone w przypadku nieprzestrzegania tego obowiązku, przyczyniają się do zapewnienia wiarygodności danych wykorzystywanych do celów zgodności z docelowymi poziomami na podstawie niniejszego rozporządzenia. ***Wiedza o tym, którzy producenci przestrzegają, a którzy nie przestrzegają nowych norm emisji, leży w interesie konsumentów i w interesie publicznym.***

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję

(31) W celu osiągnięcia redukcji emisji CO₂ zgodnie z niniejszym rozporządzeniem istotne jest, aby emisje CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich były zgodne z wartościami określonymi na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i środków wykonawczych do tego rozporządzenia. Komisja powinna mieć zatem możliwość uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta wszelkich systematycznych niezgodności stwierdzonych przez organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 34

Poprawka

(31) W celu osiągnięcia redukcji emisji CO₂ zgodnie z niniejszym rozporządzeniem istotne jest, aby emisje CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich ***w warunkach drogowych*** były zgodne z wartościami określonymi na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i środków wykonawczych do tego rozporządzenia. Komisja powinna mieć zatem możliwość uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta wszelkich systematycznych niezgodności stwierdzonych przez organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich ***w warunkach drogowych***.

(34) W 2022 r. Komisja powinna ocenić skuteczność norm emisji CO₂ ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, a w szczególności poziom redukcji, jaki należy osiągnąć do 2030 r., sposoby, które powinny być dostępne, aby osiągnąć i przekroczyć ten cel, jak również określenie celów redukcji emisji CO₂ dla innych rodzajów pojazdów ciężkich, takich jak mniejsze samochody ciężarowe, autobusy, autokary i przyczepy. Ocena ta powinna również obejmować, wyłącznie do celów niniejszego rozporządzenia, kwestie dotyczące pojazdów ciężkich oraz zespołów pojazdów przekraczających standardowe wagi i wymiary stosowane w odniesieniu do transportu krajowego, na przykład koncepcje modułowe.

(34) W 2022 r. Komisja powinna ocenić skuteczność norm emisji CO₂ ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, a w szczególności poziom redukcji, jaki należy osiągnąć do 2030 r., sposoby, które powinny być dostępne, aby osiągnąć i przekroczyć ten cel, jak również określenie celów redukcji emisji CO₂ dla innych rodzajów pojazdów ciężkich, takich jak mniejsze samochody ciężarowe, autobusy, autokary i przyczepy. Ocena ta powinna również obejmować, wyłącznie do celów niniejszego rozporządzenia, kwestie dotyczące pojazdów ciężkich oraz zespołów pojazdów przekraczających standardowe wagi i wymiary stosowane w odniesieniu do transportu krajowego, na przykład koncepcje modułowe. **W przypadku tych ostatnich, gdy pojazdy te są wykorzystywane do transportu wielkogabarytowego, zgodnie z dyrektywą 719/2015^{1a}, muszą one być łatwe do zidentyfikowania na podstawie kryteriów technicznych, a Komisja powinna uznać korzyści związane z tym cięższym transportem w zakresie emisji CO₂. Komisja powinna przejść na metodykę „well-to-wheel” dla celów od 2022 r. Emisje CO₂ na wszystkich etapach łańcucha paliwowego i w cyklu życia pojazdów ciężkich należy monitorować i uczynić przejrzystymi.**

^{1a} *Dyrektywa (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniająca dyrektywę 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, Dz.U. L 115 z 6.5.2015.*

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 1 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

h) „pojazd specjalistyczny” oznacza pojazd ciężki nieprzeznaczony do dostawy towarów, dla którego **określono poziom emisji CO₂ i zużycie paliwa, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i jego przepisami wykonawczymi, wyłącznie w odniesieniu do innych profili zadań niż te określone w pkt 2.1 załącznika I do niniejszego rozporządzenia;**

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 1 – litera i a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

h) „pojazd specjalistyczny” oznacza pojazd ciężki nieprzeznaczony do dostawy towarów **konsumpcyjnych**, dla którego **w czasie rejestracji zostaje przydzielony roboczy kod nadwozia zgodnie z dodatkiem 2 do załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE;**

ia) do celów niniejszego rozporządzenia „grupa producentów powiązanych” oznacza producenta i powiązane z nim przedsiębiorstwa. W odniesieniu do producenta, „przedsiębiorstwa powiązane” definiuje się jako:

a) przedsiębiorstwa, w których producent ma, bezpośrednio lub pośrednio:

(i) więcej niż połowę praw głosu; lub

(ii) prawo mianowania więcej niż połowy członków rady nadzorczej, zarządu lub organów prawnie reprezentujących przedsiębiorstwo; lub

(iii) prawo zarządzania przedsiębiorstwem;

b) przedsiębiorstwa, które bezpośrednio lub pośrednio mają, w stosunku do producenta, prawa wymienione w lit. a);

c) przedsiębiorstwa, w których przedsiębiorstwo, o którym mowa w lit. b),

ma – bezpośrednio lub pośrednio – prawa wymienione w lit. a);

d) przedsiębiorstwa, w których producent wraz z jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw, o których mowa w lit. a), b) lub c), lub w których dwa lub większa liczba tych ostatnich przedsiębiorstw mają wspólnie prawa wymienione w lit. a);

e) przedsiębiorstwa, w których prawa wymienione w lit. a) wspólnie należą do producenta lub do jednego lub większej liczby powiązanych z nim przedsiębiorstw, o których mowa w lit. a)–d) oraz do jednej lub kilku osób trzecich.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 1 – litera k

Tekst proponowany przez Komisję

k) „niskoemisyjny pojazd ciężki” oznacza pojazd ciężki, który nie jest bezemisyjnym pojazdem ciężkim, o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 350 g CO₂/km zgodnie z pkt 2.1 załącznika I;

Poprawka

k) „niskoemisyjny pojazd ciężki” oznacza pojazd ciężki, który nie jest bezemisyjnym pojazdem ciężkim, o indywidualnym poziomie emisji CO₂ niższym niż 35 % poniżej wartości referencyjnej wyliczonej od podstawy na 2019 r. dla każdej podgrupy pojazdów;

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – akapit 1 – litera n a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

na) w celu uzyskania certyfikacji na szczeblu Unii Europejskiej współczynnik korygujący CO₂ jest równy udziałowi gazu ze źródeł odnawialnych sprzedawanego na stacjach paliw.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) dane przekazywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/... [monitoring & reporting HDV] w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich producenta zarejestrowanych w danym roku, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych;

Poprawka

a) dane przekazywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/... [monitoring & reporting HDV] w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich producenta zarejestrowanych w danym roku, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, *chyba że są to pojazdy niskoemisyjne lub bezemisyjne*;

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – akapit 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) korzyści w zakresie emisji CO₂ związane z syntetycznymi i zaawansowanymi paliwami odnawialnymi, zdefiniowanymi w art. 2 lit. s) i art. 2 lit. ee) dyrektywy 2016/0382, o ile producenci dobrowolnie wprowadzają paliwa na rynek paliwowy, a korzyści te nie są wliczane do innych zobowiązań związanych z dekarbonizacją.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – akapit 1 – litera b b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bb) współczynnik korygujący dwutlenku węgla (CCF), który można obliczyć zgodnie z następującym wzorem: $CCF = \text{krajowy udział (\%)} \text{ zużytej energii pozyskiwanej ze źródeł odnawialnych w zrównoważony sposób} / 10$. Oblicza się to oddzielnie dla pojazdów z silnikami

wysokoprężnymi i zasilanymi metanem oraz olejów napędowych i paliw metanowych sprzedanych w każdym roku kalendarzowym. Komisja powinna zachęcać do wprowadzenia CCF, aby doprowadzić do przyjęcia metodyki „well-to-wheel”.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) bezemisyjny pojazd ciężki liczy się jako 2 pojazdy;

Poprawka

a) bezemisyjny pojazd ciężki liczy się **wielokrotnie w zależności od jego zasięgu: przy zasięgu mniejszym niż 100 km liczy się go jako 2 pojazdy, przy zasięgu większym niż 100 km, 200 km lub 400 km liczy się go odpowiednio jako 3, 4 pojazdy lub 5 pojazdów;**

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) niskoemisyjny pojazd ciężki liczy się do 2 pojazdów w zależności od jego indywidualnych poziomów emisji CO₂ oraz wartości granicznej emisji **wynoszącej 350 g CO₂/km.**

Poprawka

b) niskoemisyjny pojazd ciężki liczy się do 2 pojazdów w zależności od jego indywidualnych poziomów emisji CO₂ oraz wartości granicznej emisji **na poziomie 35 % poniżej wartości referencyjnej każdej podgrupy pojazdów, wyliczonej od podstawy na 2019 r.**

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Wskaźnik emisji zerowej i niskiej

Poprawka

3. Wskaźnik emisji zerowej i niskiej

zmniejsza średni indywidualny poziom emisji producenta maksymalnie o 3 %.
Wkład bezemisyjnych pojazdów ciężkich należących do kategorii, *o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, do tego wskaźnika zmniejsza średni indywidualny poziom emisji producenta maksymalnie o 1,5 %.*

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

(opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji) = (nadwyżka emisji x **6 800** EUR/g CO₂/tkm)

zmniejsza średni indywidualny poziom emisji producenta maksymalnie o 3 %.
Wkład bezemisyjnych *i niskoemisyjnych* pojazdów ciężkich należących do kategorii *pojazdów dalekobieżnych, o zasięgu powyżej 400 km, jest wyłączony z pulapu.*

Poprawka

(opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji) = (nadwyżka emisji x **570** EUR/g CO₂/tkm)

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii .

Poprawka

4. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii .
Wpływy te są wykorzystywane wyłącznie na potrzeby programów wsparcia prowadzonych w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi, propagujących sprawiedliwe przejście sektora motoryzacyjnego na mobilność bezemisyjną oraz sprzyjających innowacyjnym rozwiązaniom, które zachęcają do szybkiego wprowadzania bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W tym celu Komisja zapewnia udostępnienie, przez producentów lub władze krajowe, w zależności od przypadku, rzetelnych danych nieosobowych dotyczących emisji CO₂ i zużycia energii w rzeczywistych warunkach jazdy przez pojazdy ciężkie.

Poprawka

2. W tym celu Komisja zapewnia **publiczne** udostępnienie, przez producentów lub władze krajowe, w zależności od przypadku, rzetelnych danych nieosobowych dotyczących emisji CO₂ i zużycia energii w rzeczywistych warunkach jazdy przez pojazdy ciężkie, **w oparciu o standaryzację istniejących systemów gromadzenia danych obejmujących różne rodzaje zastosowań. Komisja ocenia wykonalność testów emisji CO₂ w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego z wykorzystaniem przenośnych systemów pomiaru emisji.**

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Aktualizacja narzędzia do symulacji („VECTO”). Komisja każdego roku aktualizuje narzędzie do symulacji VECTO zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400, aby odzwierciedlało wprowadzenie technologii efektywnych energetycznie, takich jak platooning ciężarówek, jak również ulepszeń w zakresie przyczep, naczep i sztywnych nadwozi. Aktualizacje powinny uwzględniać rozbieżności między wynikami VECTO a emisjami CO₂ w rzeczywistych warunkach jazdy na drodze.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. W celu zapewnienia, by parametry

1. W celu zapewnienia, by parametry

techniczne stosowane do obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji producenta zgodnie z art. 4 oraz obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji na podstawie art. 6 **uwzględniają** postęp techniczny i rozwój logistyki transportu towarowego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 15 w celu zmiany następujących przepisów określonych w załącznikach I i II:

techniczne stosowane do obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji producenta zgodnie z art. 4 oraz obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji na podstawie art. 6 **uwzględniały** postęp techniczny i rozwój logistyki transportu towarowego, Komisja **każdego roku aktualizuje narzędzie do symulacji VECTO i** jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 15 w celu zmiany następujących przepisów określonych w załącznikach I i II:

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat skuteczności niniejszego rozporządzenia, celu redukcji emisji CO₂, który zostanie określony na 2030 r. na podstawie art. 1, oraz ustalenia celów redukcji emisji CO₂ dla innych typów pojazdów ciężkich, w tym przyczep. Sprawozdanie to zawiera również ocenę skuteczności sposobów rozwiązywania kwestii dotyczących w szczególności pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, zwłaszcza autobusów, biorąc pod uwagę cele określone w dyrektywie 2009/33/WE³⁰, a także system uprawnień do emisji CO₂, jak również zasadność przedłużenia stosowania tych środków w 2030 r. i w kolejnych latach oraz, w stosownych przypadkach, towarzyszy mu wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat skuteczności niniejszego rozporządzenia, **metod rozliczania emisji zgodnie z podejściem „well-to-wheel”**, celu redukcji emisji CO₂, który zostanie określony na 2030 r. na podstawie art. 1, oraz ustalenia celów redukcji emisji CO₂ dla innych typów pojazdów ciężkich, w tym przyczep **i zespołów zgodnych z europejskim systemem modułowym. Komisja przedkłada też sprawozdanie na temat postępów w opracowywaniu reprezentatywnej metodologii obliczania emisji w całym cyklu życia pojazdu.** Sprawozdanie to zawiera również ocenę skuteczności sposobów rozwiązywania kwestii dotyczących w szczególności pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, zwłaszcza autobusów, **łącznie z ich definicją**, biorąc **jednocześnie** pod uwagę cele określone w dyrektywie 2009/33/WE³⁰, a także system uprawnień do emisji CO₂, jak również zasadność przedłużenia stosowania tych środków w 2030 r. i w kolejnych latach oraz,

w stosownych przypadkach, towarzyszy mu wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia. ***Na potrzeby tego sprawozdania Komisja ocenia wszystkie główne parametry wpływające na wprowadzanie na rynek alternatywnych układów napędowych, uwzględniając następujące wskaźniki:***

·rozbudowa infrastruktury ładowania,

·zakres oferowanych typów pojazdów (baterijne samochody elektryczne [BEV], pojazdy hybrydowe typu plug-in [PHEV], pojazdy elektryczne napędzane ogniwami paliwowymi [FCEV] itd.),

·średnie ceny ropy naftowej i paliwa,

·poziomy dotacji i zachęt niepieniężnych,

·poziom zamówień publicznych itd.

³⁰ Dyrektywa 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów zmieniona dyrektywą .../.../UE.

³⁰ Dyrektywa 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów zmieniona dyrektywą .../.../UE.

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Normy emisji CO2 dla nowych pojazdów ciężkich	
Odsyłacze	COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD)	
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 5.7.2018	
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 5.7.2018	
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Henna Virkkunen 3.7.2018	
Rozpatrzenie w komisji	6.9.2018	8.10.2018
Data przyjęcia	9.10.2018	
Wynik głosowania końcowego	+: 37 -: 8 0: 2	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Keith Taylor, Pavel Telička, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Kosma Złotowski, Luis de Grandes Pascual, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Claudia Țapardel	
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Francisco Assis, Michael Detjen, Jill Evans, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Ryszard Antoni Legutko, Marek Plura, Henna Virkkunen	
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Nicola Danti, Angel Dzhambazki, John Howarth, Wajid Khan	

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

37	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Angel Dzhambazki, Jacqueline Foster, Ryszard Antoni Legutko, Peter Lundgren, Kosma Złotowski
ENF	Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Renaud Muselier, Markus Pieper, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Francisco Assis, Inés Ayala Sender, Nicola Danti, Michael Detjen, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, John Howarth, Wajid Khan, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Țapardel
8	-
EFDD	Daniela Aiuto , Jill Seymour
GUE/NGL	Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jill Evans, Keith Taylor

2	0
ECR	Peter van Dalen
ENF	Marie-Christine Arnautu,

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

PROCEDURE – COMMITTEE RESPONSIBLE

Title	CO2 emission performance standards for new heavy-duty vehicles
References	COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD)

Date submitted to Parliament	17.5.2018		
Committee responsible Date announced in plenary	ENVI 5.7.2018		
Committees asked for opinions Date announced in plenary	ITRE 5.7.2018	IMCO 5.7.2018	TRAN 5.7.2018
Not delivering opinions Date of decision	ITRE 19.6.2018	IMCO 19.6.2018	
Rapporteurs Date appointed	Bas Eickhout 24.5.2018		
Discussed in committee	29.8.2018		
Date adopted	18.10.2018		
Result of final vote	+: 47 -: 6 0: 0		
Members present for the final vote	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Arne Gericke, Jens Gieseke, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli		
Substitutes present for the final vote	Eleonora Evi, Giorgos Grammatikakis, Rebecca Harms, Martin Häusling, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Merja Kyllönen, Carolina Punset, Christel Schaldemose, Keith Taylor, Tiemo Wölken, Carlos Zorrinho		
Substitutes under Rule 200(2) present for the final vote	Sophia in 't Veld, Kati Piri, Mirja Vehkaperä, Flavio Zanonato		
Date tabled	25.10.2018		

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI
PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

47	+
ALDE	Jan Huitema, Carolina Punset, Frédérique Ries, Nils Torvalds, Mirja Vehkaperä, Sophia in 't Veld
ECR	Mark Demesmaecker
EFDD	Eleonora Evi, Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Stefan Eck, Anja Hazekamp, Merja Kyllönen
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Angélique Delahaye, José Inácio Faria, Karl Heinz Florenz, Francesc Gambús, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Annie Schreijer Pierik, Adina Ioana Vălean
S&D	Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Giorgos Grammatikakis, Jytte Guteland, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Kati Piri, Pavel Poc, Christel Schaldemose, Tiemo Wölken, Flavio Zanonato, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE	Marco Affronte, Bas Eickhout, Rebecca Harms, Martin Häusling, Davor Škrlec, Keith Taylor

6	-
ECR	Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
EPP	Jens Gieseke, Renate Sommer

0	0

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się