



Dokument z posiedzenia

A9-0313/2023

28.10.2023

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956
(COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i
Bezpieczeństwa Żywności

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: 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, w którym wskazuje się odpowiednio obowiązujący akt i przepis, 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	61
ZAŁĄCZNIK: LIST OF ENTITIES OR PERSONS FROM WHOM THE RAPPORTEUR HAS RECEIVED INPUT	65
OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII	66
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI	103
PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	166
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	168

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2023)0088),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którym Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C9-0025/2023),
 - uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez Izbę Poselską i Senat Włoch, w których stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z 12 lipca 2023 r.¹,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając art. 59 i 40 Regulaminu,
 - uwzględniając opinie przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki oraz Komisję Przemysłu, Badań Naukowych i Energii,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A9-0313/2023),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zatwierdza wspólne oświadczenie Parlamentu Europejskiego i Rady załączone do niniejszej rezolucji;
 3. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 4. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie

¹ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

i Komisji oraz parlamentom narodowym.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego, przyjętego w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.¹⁰. Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia oraz dobrobytu gospodarczego obywateli Unii.

¹⁰ Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w Unii do 2050 r. Ponadto określono w nim nową strategię mającą na celu przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, którego gospodarka będzie nowoczesna, zasobooszczędna i konkurencyjna

Poprawka

(1) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego, przyjętego w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.¹⁰. Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia oraz dobrobytu gospodarczego obywateli Unii **oraz ataku Rosji na Ukrainę.**

¹⁰ Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

Poprawka

(2) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w Unii do 2050 r. Ponadto określono w nim nową strategię mającą na celu przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, którego gospodarka będzie nowoczesna, zasobooszczędna i konkurencyjna

i w której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre **grupy** defaworyzowane, do których należą m.in. osoby starsze, osoby niepełnosprawne oraz osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie przebiegać w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób, tak by nikt nie został pominięty.

i w której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre defaworyzowane **i słabsze grupy**, do których należą m.in. **osoby i gospodarstwa o niskich dochodach**, osoby starsze, osoby niepełnosprawne oraz osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie przebiegać w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób, tak by nikt nie został pominięty.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) UE zobowiązała się do ograniczenia emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce Unii o co najmniej 55 % do 2030 r. w stosunku do poziomów z 1990 r. w ramach zaktualizowanego, ustalonego na poziomie krajowym wkładu, przedłożonego Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r.

Poprawka

(3) UE zobowiązała się do ograniczenia emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce Unii o co najmniej 55 % do 2030 r. w stosunku do poziomów z 1990 r. w ramach zaktualizowanego, ustalonego na poziomie krajowym wkładu, przedłożonego Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r. ***W konkluzjach z 24 października 2022 r.^{1a} Rada stwierdziła, że jest gotowa, jak najszybciej po zakończeniu negocjacji w sprawie zasadniczych elementów pakietu „Gotowi na 55”, zaktualizować, w stosownych przypadkach, ustalony na poziomie krajowym wkład Unii i jej państw członkowskich, zgodnie z ust. 29 paktu klimatycznego z Glasgow.***

1a Konkluzje Rady z 24 października 2022 r. w sprawie przygotowań do 27. konferencji stron (COP27) Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych (UNFCCC) w sprawie zmian klimatu.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119¹¹ Unia utrzymała w prawodawstwie cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący cel Unii zakładający ograniczenie emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.

Poprawka

(4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119¹¹ Unia utrzymała w prawodawstwie cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce **w Unii najpóźniej do 2050 r., a następnie cel osiągnięcia ujemnych emisji.** W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący cel Unii zakładający ograniczenie emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r. ***Rozporządzenie to stanowi również, że Komisja ma zaproponować unijny pośredni cel klimatyczny na 2040 r., w stosownych przypadkach, najpóźniej w ciągu sześciu miesięcy od pierwszego globalnego przeglądu przeprowadzonego na mocy porozumienia paryskiego, oraz opublikować jednocześnie prognozowany orientacyjny budżet Unii na lata 2030–2050 przeznaczony na ograniczenie gazów cieplarnianych, zdefiniowanych jako orientacyjna łączna szacunkowa wielkość emisji gazów cieplarnianych netto, które mają zostać wyemitowane w tym okresie, bez narażania na szwank zobowiązań Unii wynikających z porozumienia paryskiego, a także metodę stanowiącą podstawę tego orientacyjnego budżetu. 15 czerwca 2023 r. europejski naukowy komitet doradczy opublikował opinię naukową dotyczącą określenia ogólnounijnego celu klimatycznego na 2040 r. oraz budżetu na***

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

^{11a} Europejski naukowy komitet doradczy ds. zmiany klimatu (2023). Opinia naukowa na potrzeby określenia ogólnounijnego celu klimatycznego na 2040 r. oraz budżetu przeznaczonych na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych na lata 2030–2050.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego.

Poprawka

(5) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego. ***Pojazdy ciężkie są obecnie odpowiedzialne za ponad jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych z transportu drogowego w Unii i za ponad 6 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w Unii, czyli więcej niż ma to miejsce w przypadku transportu lotniczego lub morskiego. W unijnej kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności przyjęto ograniczenie emisji w sektorze transportu drogowego o 90 % do 2050 roku. Ograniczenie to dotyczy również sektorów, w których emisje trudno zredukować, takich jak transport lotniczy i morski. Działania te wymagają***

ustanowienia dodatkowych celów redukcji, aby dostosować wspomniane sektory, w tym transport drogowy, do dekarbonizacji w perspektywie 2050 roku. Transformacja ta powinna uwzględniać wyzwania przemysłowe i społeczne związane z tym procesem, aby zapewnić zatrudnienie i mobilność dostępną dla wszystkich.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Aby przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., a także zgodnie z zasadą „efektywność energetyczna przede wszystkim”, należy zaostrzyć wymogi dotyczące redukcji określone w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 w odniesieniu do pojazdów ciężkich. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r.

Poprawka

(8) Aby przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., a także zgodnie z zasadą „efektywność energetyczna przede wszystkim”, należy zaostrzyć wymogi dotyczące redukcji określone w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 w odniesieniu do pojazdów ciężkich. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. **Bez podjęcia ambitnych działań w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu drogowego konieczne byłyby większe redukcje emisji w innych sektorach, w tym w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudniejsze.**

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) Zaostrzenie wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂ w odniesieniu do

pojazdów ciężkich oraz rozwój niezbędnej infrastruktury ładowania i tankowania odegra kluczową rolę w ograniczeniu emisji z całej floty pojazdów ciężkich, aby osiągnąć neutralność klimatyczną w całej gospodarce najpóźniej do 2050 r., zgodnie z celami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2021/1119, wraz z innymi inicjatywami służącymi przyspieszeniu przesunięcia międzygałęziowego z transportu drogowego na transport kolejowy oraz zwiększeniu kolejowych przewozów towarowych.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) **Zaostrzone** wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych, przynosząc jednocześnie korzyści użytkownikom i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza i większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością. Pojazdy bezemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami.

Poprawka

(9) **Zmienione** wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych, przynosząc jednocześnie korzyści użytkownikom i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza i większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością **oraz aby można było utrzymać powiązane miejsca pracy wysokiej jakości, jako że przemysł motoryzacyjny nadal jest jednym z filarów gospodarki Unii**. Pojazdy bezemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami.

Poprawka 9

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem mają duży potencjał w zakresie dekarbonizacji niektórych segmentów sektora transportu ciężkiego, a ich rozwój powinien być wspierany, przy jednoczesnym uwzględnieniu faktu, że żadna technologia nie pozostaje bez wpływu na środowisko.

Poprawka 10

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10) W związku z tym należy określić nowe, zwiększone cele redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich na okres od 2030 r. Te poziomy docelowe należy określić na poziomie, który zostanie odczytany jako wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania pojazdów bezemisyjnych na rynek unijny **oraz** do stymulowania innowacji w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów.

(10) W związku z tym należy określić nowe, zwiększone cele redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich na okres od 2030 r. Te poziomy docelowe należy określić na poziomie, który zostanie odczytany jako wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania pojazdów bezemisyjnych na rynek unijny, do stymulowania innowacji w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów, **da potrzebny sygnał do przyspieszenia rozmieszczenia infrastruktury ładowania i tankowania w całej Unii, zapewni długoterminową konkurencyjność przemysłu Unii na rynku światowym oraz przyczyni się do obniżenia bieżących kosztów przedsiębiorstw transportowych, gwarantując jednocześnie osiągnięcie przez Unię jej celów związanych z klimatem i zanieczyszczeniem powietrza.**

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) Zgodnie z najnowszymi informacjami przekazanymi przez Europejską Agencję Środowiska (EEA) w 2021 r. 97 % ludności w miastach w Unii było narażone na stężenia pyłu drobnego, które przekroczyły bezpieczny dla zdrowia poziom określony w wytycznych Światowej Organizacji Zdrowia^{1a}. W 2020 r. 275 000 przedwczesnych zgonów w Europie przypisano narażeniu na wysokie stężenia pyłu zawieszonego, a 64 000 – narażeniu na wysokie stężenia NO₂^{1b}. Dzięki przyspieszeniu wprowadzania pojazdów bezemisyjnych zaostrożone wymogi w dotyczące redukcji emisji CO₂ przyczynią się również do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza z transportu drogowego.

^{1a} Europejska Agencja Środowiska (EEA), Europe's air quality status 2023 [Sytuacja w zakresie jakości powietrza w Europie w 2023 r.].

^{1b} Health impacts of air pollution in Europe [Wpływ zanieczyszczenia powietrza na zdrowie w Europie], Europejska Agencja Środowiska (2023).

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej¹⁴ przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy

W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej¹⁴ przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy

z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście opracowywana jest ścieżka transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. Ścieżka ta uwzględnia w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa działające w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także opiera się na europejskim programie na rzecz umiejętności, obejmującym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, który ma zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową, oraz na mechanizmie wspierania talentów w ramach inicjatywy „Wykorzystanie talentów w regionach Europy”. Ścieżka ta uwzględnia również odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Mogłoby to na przykład obejmować umożliwienie państwom członkowskim wykorzystania proponowanego Społecznego Funduszu Klimatycznego do wspierania mikroprzedsiębiorstw w zakupie bezemisyjnych pojazdów i samochodów ciężarowych.

¹⁴ Komunikat Komisji „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy”, COM(2021) 350 final z dnia 5 maja 2021 r.

z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście opracowywana jest ścieżka transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. Ścieżka ta uwzględnia w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa działające w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także opiera się na europejskim programie na rzecz umiejętności, obejmującym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, który ma zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową, oraz na mechanizmie wspierania talentów w ramach inicjatywy „Wykorzystanie talentów w regionach Europy”. Ścieżka ta uwzględnia również odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Mogłoby to na przykład obejmować umożliwienie państwom członkowskim wykorzystania proponowanego Społecznego Funduszu Klimatycznego do wspierania mikroprzedsiębiorstw w zakupie bezemisyjnych pojazdów i samochodów ciężarowych. ***Szczególną uwagę należy również zwrócić na wpływ, jaki transformacja ta będzie wywierać na MŚP w całym łańcuchu dostaw.***

¹⁴ Komunikat Komisji „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy”, COM(2021) 350 final z dnia 5 maja 2021 r.

Poprawka 13

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) Szybkie wprowadzenie infrastruktury ładowania i tankowania wymaga dostępności wykwalifikowanych instalatorów. Inwestycje w przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji będą kamieniem węgielnym w realizacji celów tego rozporządzenia i zapewnią sprawiedliwą transformację w sektorze produkcji samochodów ciężarowych.

Poprawka 14

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12) Tym docelowym poziomom emisji dla *unijnego parku* pojazdów *musi koniecznie towarzyszyć* rozwój infrastruktury ładowania i tankowania *paliwa, jak określono we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych*¹⁶.

(12) Pojazdy komercyjne stanowią ważne narzędzia w procesie przepływu towarów i osób. Czynniki takie jak koszt pojazdów bezemisyjnych, dostępność infrastruktury ładowania, potrzeba utrzymania i zwiększenia innowacji, a także wpływ środków powiązanych z wprowadzeniem opłat za emisję gazów cieplarnianych są kluczowe dla osiągnięcia bardziej ambitnych celów redukcji CO₂. W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE).../... w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) określono minimalny zasięg ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich. Kilka państw członkowskich zapowiedziało już, że wykroczy poza te minimalne wymagania, a kilku europejskich producentów pojazdów ciężarowych utworzyło spółki joint venture w celu instalacji i obsługi publicznych sieci ładowania w całej

Europie. Wzmocnione normy emisji CO2 powinny zachęcać operatorów infrastruktury ładowania i tankowania do dodatkowych inwestycji. Należy również zapewniać państwom członkowskim odpowiednie wsparcie w tym względzie, w szczególności z instrumentów finansowania UE, i zachęcać je, by w zmienionych krajowych ramach polityki uwzględniały środki wspierające rozwój infrastruktury ładowania i tankowania w zajezdniach, centrach logistycznych i magazynach. Rozwój infrastruktury ładowania i tankowania jest równie ważny na terenach prywatnych, takich jak prywatne zajezdnie, jak i w centrach logistycznych. Należy również podjąć dodatkowe środki w celu skrócenia czasu trwania procedur wydawania pozwoleń na infrastrukturę ładowania. Wszystkie te inicjatywy przyczynią się do niezbędnego rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania paliwa w całej Unii¹⁶.

¹⁶ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, COM(2021) 559 final z 14.7.2021.

¹⁶ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, COM(2021) 559 final z 14.7.2021.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) W ciągu 6 miesięcy od momentu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Komisja powinna zwołać forum bezemisyjnych pojazdów ciężkich, skupiające publiczne stacje ładowania, operatorów systemów przesyłowych, przewoźników dalekobieżnych, operatorów logistyki miejskiej, operatorów

transportu publicznego, społeczeństwo obywatelskie, ośrodki analityczne, państwa członkowskie i producentów, w celu współpracy w zakresie skutecznego i opłacalnego rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania w związku ze zwiększonymi celami redukcji emisji CO2 dla pojazdów ciężkich. Prace tego forum powinny w szczególności przyczynić się do przygotowania pierwszego przeglądu, o którym mowa w art. 22 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, aby zapewnić zgodność celów określonych w tym rozporządzeniu i ambitnych założeń niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 16

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14a) Dostęp do szkoleń i przekwalifikowania w wielu sektorach, w tym w sektorze pojazdów ciężkich, który musi przejść fundamentalne zmiany, ma kluczowe znaczenie dla sprawiedliwej społecznie transformacji. Branża pojazdów ciężkich musi dopilnować, by pracownicy mieli dostęp do możliwości przekwalifikowania się i byli zachęceni do korzystania z nich bez ponoszenia własnych kosztów. Aby zapewnić sprawiedliwą i skuteczną transformację, kluczowe znaczenie ma mapowanie i analiza przewidywanych zmian na rynku pracy w branży pojazdów ciężarowych.

Poprawka 17

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15**

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Ze względu na niejednorodną strukturę całego parku samochodowego **nie można w pełni przewidzieć, czy w przypadku wszystkich zastosowań niszowych rozwój technologiczny będzie wystarczająco szybki, aby zagwarantować, że technologia bezemisyjnej rury wydechowej będzie opłacalnym wyborem.** Może to obejmować takie zastosowania, jak pojazdy **ciężkie do transportu dalekobieżnego w określonych warunkach morfologicznych i meteorologicznych, autokary i samochody ciężarowe** do krytycznych zastosowań związanych z bezpieczeństwem i ochroną, których to zastosowań nie mogą zapewnić technologie bezemisyjnej rury wydechowej. Takie pojazdy powinny stanowić ograniczoną część całego parku pojazdów ciężkich. **W związku z tym należy pozostawić pewien margines w celu na 2040 r., aby uwzględnić przyszły rozwój technologii.**

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka 19

Poprawka

(15) Ze względu na niejednorodną strukturę całego parku samochodowego w **perspektywie krótkoterminowej należy uwzględnić określone zastosowania niszowe.** Może to obejmować takie zastosowania jak pojazdy do krytycznych zastosowań związanych z bezpieczeństwem i ochroną, których to zastosowań nie mogą zapewnić technologie bezemisyjnej rury wydechowej. Takie pojazdy powinny stanowić ograniczoną część całego parku pojazdów ciężkich. **W klauzuli przeglądowej należy ocenić możliwość zastosowania docelowych poziomów emisji CO₂ również do zastosowań niszowych i pojazdów niecertyfikowanych.**

Poprawka

(15a) Aby ocenić emisje CO₂ w pełnym cyklu życia pojazdów ciężkich na szczeblu Unii, Komisja powinna rozważyć opracowanie wspólnej unijnej metody oceny oraz spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO₂ w całym cyklu życia pojazdów ciężkich wprowadzonych do obrotu na rynku unijnym.

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające powinny przy ustalaniu podstaw udzielania zamówień na zakup lub użytkowanie pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I, uwzględniać odporność dostaw, w tym biorąc pod uwagę „Wytyczne dotyczące udziału oferentów z państw trzecich w unijnym rynku zamówień publicznych oraz wprowadzana na ten rynek towarów z państw trzecich” (C(2019) 5494 final).

Poprawka

(16) ***Aby zapewnić zrównoważone i odporne łańcuchy dostaw oraz zmniejszyć obecne strategiczne zależności od przywozu niektórych technologii i produktów potrzebnych do przyspieszonego wprowadzenia bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w szczególności autobusów miejskich, a także zapobiec powstawaniu nowych zależności, instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające powinny przy ustalaniu podstaw udzielania zamówień na zakup lub użytkowanie pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I, uwzględniać zrównoważoność i odporność dostaw, w tym biorąc pod uwagę „Wytyczne dotyczące udziału oferentów z państw trzecich w unijnym rynku zamówień publicznych oraz wprowadzana na ten rynek towarów z państw trzecich” (C(2019) 5494 final). Waga kryteriów dotyczących wkładu oferty w zrównoważoność i odporność w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego pozostaje bez uszczerbku dla możliwości ustalenia przez instytucje zamawiające i podmioty zamawiające wyższego progu w odniesieniu do kryteriów związanych ze zrównoważeniem środowiskowym lub innowacjami, zgodnie z art. 41 ust. 3 i motywem 64 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE, art. 67 ust. 5 dyrektywy 2014/24/UE i art. 82 ust. 5 dyrektywy 2014/25/UE.***

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

(17) W związku z bardziej rygorystycznymi docelowymi poziomami emisji dla unijnego parku pojazdów od 2030 r. producenci będą musieli wprowadzić na rynek unijny znacznie więcej pojazdów bezemisyjnych. W tym kontekście mechanizm zachęt dotyczący pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych („ZLEV”) nie spełniałby już swojego pierwotnego celu i groziłby zmniejszeniem skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/1242. W związku z tym mechanizm zachęt **dotyczący ZLEV powinien zostać zlikwidowany** od 2030 r.

Poprawka

(17) W związku z bardziej rygorystycznymi docelowymi poziomami emisji dla unijnego parku pojazdów od 2030 r. producenci będą musieli wprowadzić na rynek unijny znacznie więcej pojazdów bezemisyjnych. W tym kontekście mechanizm zachęt dotyczący pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych („ZLEV”) nie spełniałby już swojego pierwotnego celu i groziłby zmniejszeniem skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/1242. **Ponadto, mając na uwadze wysokie poziomy gotowości technologicznej (TRL) pojazdów bezemisyjnych, nie ma przekonującego powodu, aby kontynuować oferowanie dodatkowych zachęt w odniesieniu do pojazdów niskoemisyjnych. W związku z tym od 2025 r. należy przestać stosować mechanizm zachęt w odniesieniu do ciężkich pojazdów, należy go dostosować do obecnej sytuacji na rynku i całkowicie zlikwidować** od 2030 r.

Poprawka 21

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21 – akapit 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Ponieważ w przypadku niektórych grup pojazdów, które uzyskały homologację typu, nie określono jeszcze z przyczyn technicznych emisji CO₂, pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu. Są to na przykład pojazdy specjalnego przeznaczenia, takie jak żurawie samochodowe, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu hydraulicznego, pojazdy do przewożenia ładunków nienormatywnych, pojazdy terenowe, takie jak niektóre pojazdy używane na potrzeby

Poprawka

Ponieważ w przypadku niektórych grup pojazdów, które uzyskały homologację typu, nie określono jeszcze z przyczyn technicznych emisji CO₂, pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu. Są to na przykład pojazdy specjalnego przeznaczenia, takie jak żurawie samochodowe, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu hydraulicznego, pojazdy do przewożenia ładunków nienormatywnych, pojazdy terenowe, takie jak niektóre pojazdy używane na potrzeby

górnictwa, leśnictwa i rolnictwa, a także inne pojazdy o niestandardowej konfiguracji osi, takie jak pojazdy mające więcej niż cztery osie lub więcej niż dwie osie napędzane, małe autobusy o masie maksymalnej poniżej 7,5 t **i małe samochody ciężarowe o masie maksymalnej poniżej 5 t.**

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 – akapit 5

Tekst proponowany przez Komisję

Pojazdy specjalistyczne, takie jak śmieciarki, wywrotki lub mieszalniki do betonu, powinny nadal być zwolnione z obowiązku obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ przez producentów.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

górnictwa, leśnictwa i rolnictwa, a także inne pojazdy o niestandardowej konfiguracji osi, takie jak pojazdy mające więcej niż cztery osie lub więcej niż dwie osie napędzane **i** małe autobusy o masie maksymalnej poniżej 7,5 t.

Poprawka

skreśla się

Poprawka

(25a) Emisje CO₂ z pojazdów specjalistycznych, takich jak śmieciarki, wywrotki lub mieszalniki do betonu, są już certyfikowane w ramach VECTO, monitorowane i zgłaszane przez producentów pojazdów i państwa członkowskie, a kilka bezemisyjnych pojazdów specjalistycznych jest już dostępnych na rynku w Europie. Emisje CO₂ z pojazdów specjalistycznych stanowią około 5 % emisji pojazdów ciężkich i około 10 % sprzedaży. Ze względu na to, że pojazdy specjalistyczne poruszają się głównie w miastach, mają one również znaczący wpływ na jakość powietrza w miastach.

Większość tych pojazdów ma niski przebieg i porusza się po przewidywalnych trasach oraz jest przechowywana w zajezdniach na noc, co ułatwia operatorom korzystanie z pojazdów bezemisyjnych. Cele redukcji emisji CO2 powinny zatem mieć zastosowanie również do tych pojazdów.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(25b) Ze względu na techniczną gotowość tego segmentu pojazdów i konieczność poprawy jakości powietrza w miastach, małe samochody ciężarowe o masie maksymalnej poniżej 5 t powinny również spełniać docelowe poziomy emisji CO2 określone w niniejszym rozporządzeniu. Ponieważ z przyczyn technicznych nie można jeszcze ustalić emisji CO2 dla tych podgrup pojazdów na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/2400, należy do obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO2 producentów zastosować ich poziomy emisji CO2 ustalone stosownie do homologacji typu na podstawie rozporządzenia (UE) nr 715/2007. Choć te podgrupy pojazdów nie wchodzi w zakres obowiązku monitorowania i zgłaszania ciężącego na producentach pojazdów, zgłoszenia nowo zarejestrowanych pojazdów dokonują państwa członkowskie. Aby określić współczynnik przebiegu i ładowności tych pojazdów, należy przypisać je do podgrup wymienionych w załączniku I. 1.4 do niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 25

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(25c) Aby ułatwić rozwój i umożliwić powszechne stosowanie przyczep wyposażonych w technologię redukcji emisji CO₂, ważne jest szybkie zaktualizowanie i rozszerzenie ram zatwierdzania takich technologii, w szczególności w przypadku przyczep zelektryfikowanych, przez dostosowanie rozporządzenia (UE) 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

Poprawka 26

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(26) W związku z gotowością techniczną tego podsektora oraz koniecznością poprawy jakości powietrza w miastach należy ustalić obowiązkowy minimalny udział nowych bezemisyjnych autobusów miejskich.

(26) W 2021 r. autobusy bezemisyjne stanowiły 23 % całej sprzedaży tego segmentu w Unii, przy czym niektóre państwa członkowskie, w tym Niderlandy i Bułgaria, osiągnęły już blisko 100 %. W związku z gotowością techniczną tego podsektora oraz koniecznością poprawy jakości powietrza w miastach należy ustalić obowiązkowy minimalny udział nowych bezemisyjnych autobusów miejskich.

Poprawka 27

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 27**

(27) **Obowiązkowy minimalny udział bezemisyjnych autobusów miejskich powinien odzwierciedlać społeczne zapotrzebowanie na przystępny cenowo transport publiczny, w tym na obszarach wiejskich.** Zwiększona podaż bezemisyjnych autobusów miejskich wynikająca z takiego obowiązkowego minimalnego udziału powinna mieć pozytywny wpływ na koszt zakupu, zarówno jeżeli chodzi o cenę początkową zakupu takich autobusów, jak i całkowity koszt własności, który odzwierciedla oszczędności paliw kopalnych wynikające z ich eksploatacji. Wspólne udzielanie zamówień na autobusy miejskie z wykorzystaniem platformy autobusów ekologicznych może przyczynić się do dalszego obniżenia kosztów zakupu takich autobusów, a państwa członkowskie mogłyby wykorzystywać proponowany Społeczny Fundusz Klimatyczny, aby wspierać osoby znajdujące się w trudnej sytuacji, przyznając im ulgowe lub bezpłatne bilety lub abonamenty na transport publiczny. Autobusy i autokary regionalne oraz dalekobieżne, w tym te przeznaczone do transportu na obszarach wiejskich, nadal podlegają ponadto docelowym poziomom dla pojazdów ciężkich. Wsparcie ze Społecznego Funduszu Klimatycznego mogłoby być ukierunkowane na konkretne potrzeby obszarów wiejskich i zapobiegać ubóstwu transportowemu²¹ dzięki zapewnieniu dostępu do przystępnego cenowo transportu publicznego.

²¹ Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 2 rozporządzenia ustanawiającego Społeczny Fundusz Klimatyczny.

(27) Zwiększona podaż bezemisyjnych autobusów miejskich wynikająca z takiego obowiązkowego minimalnego udziału powinna mieć pozytywny wpływ na koszt zakupu, zarówno jeżeli chodzi o cenę początkową zakupu takich autobusów, jak i całkowity koszt własności, który odzwierciedla oszczędności paliw kopalnych wynikające z ich eksploatacji. Wspólne udzielanie zamówień na autobusy miejskie z wykorzystaniem platformy autobusów ekologicznych może przyczynić się do dalszego obniżenia kosztów zakupu takich autobusów, a państwa członkowskie mogłyby wykorzystywać proponowany Społeczny Fundusz Klimatyczny, aby wspierać osoby znajdujące się w trudnej sytuacji, przyznając im ulgowe lub bezpłatne bilety lub abonamenty na transport publiczny. Autobusy i autokary regionalne oraz dalekobieżne, w tym te przeznaczone do transportu na obszarach wiejskich, nadal podlegają ponadto docelowym poziomom dla pojazdów ciężkich. Wsparcie ze Społecznego Funduszu Klimatycznego mogłoby być ukierunkowane na konkretne potrzeby obszarów wiejskich i zapobiegać ubóstwu transportowemu²¹ dzięki zapewnieniu dostępu do przystępnego cenowo transportu publicznego. **Komisja powinna również rozważyć zmianę dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów^{21a}, tak aby była ona zgodna z ambitnymi założeniami niniejszego rozporządzenia.**

²¹ Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 2 rozporządzenia ustanawiającego Społeczny Fundusz Klimatyczny.

^{21a} **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania**

ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 188 z 12.7.2019, s. 116).

Poprawka 28

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 27 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(27a) Obszary miejskie, na których zaplanowano lub zrealizowano istotne inwestycje mające na celu przekształcenie infrastruktury w sposób umożliwiający wykorzystanie biometanu w autobusach miejskich w perspektywie długoterminowej mogą mieć możliwość złożenia wniosku do Komisji o tymczasowe odstępstwo od poziomu docelowego wyznaczonego dla autobusów miejskich. Wyłączenia takie powinny przestać obowiązywać do 2035 r.

Poprawka 29

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 27 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(27b) Autobusy niskopodłogowe zarejestrowane tylko w klasie II są przeznaczone do przewozów międzymiastowych i można je wyraźnie zidentyfikować. Ze względu na ich międzymiastowy profil zadań nie powinny one podlegać wymogowi zerowej emisji dla autobusów miejskich. Zamiast tego pojazdy niskopodłogowe klasy II powinny być traktowane jako wysokopodłogowe pojazdy międzymiastowe i autokary.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję

(28) Wskaźnik emisji zerowej ***i niskiej*** powinien być stosowany po raz ostatni w okresie sprawozdawczym roku 2029, ponieważ po upływie tego okresu nie jest już uznawany za niezbędny jako zachęta mająca na celu promowanie wprowadzania na rynek pojazdów bezemisyjnych.

Poprawka

(28) Wskaźnik emisji zerowej powinien być stosowany po raz ostatni w okresie sprawozdawczym roku 2029, ponieważ po upływie tego okresu nie jest już uznawany za niezbędny jako zachęta mająca na celu promowanie wprowadzania na rynek pojazdów bezemisyjnych.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

(30) W celu zwiększenia rozwoju nowych technologii bezemisyjnych w wyspecjalizowanych małych i średnich przedsiębiorstwach powinno ponadto być możliwe przenoszenie pojazdów bezemisyjnych między podmiotami niepowiązanymi.

Poprawka

(30) W celu zwiększenia rozwoju nowych technologii bezemisyjnych w wyspecjalizowanych małych i średnich przedsiębiorstwach powinno ponadto być możliwe przenoszenie pojazdów bezemisyjnych między podmiotami niepowiązanymi, ***a także przenoszenie istniejących pojazdów, które w wyniku modernizacji stały się pojazdami bezemisyjnymi. Modernizacja istniejących pojazdów stanowi doskonałą okazję do przyspieszenia przejścia na mobilność bezemisyjną w sposób efektywny kosztowo i zasobooszczędny.***

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 32

Tekst proponowany przez Komisję

(32) Istniejący system wieloletnich jednostek emisji i długów emisyjnych należy przedłużyć do 2039 r., ponieważ po 2030 r. aż do 2040 r. cele redukcji

Poprawka

(32) Istniejący system wieloletnich jednostek emisji i długów emisyjnych należy przedłużyć do 2039 r., ponieważ po 2030 r. aż do 2040 r. cele redukcji

emisji stają się coraz bardziej rygorystyczne i wymagają od producentów w tym okresie rozwoju technicznego ukierunkowanego na przyszłość.

emisji stają się coraz bardziej rygorystyczne i wymagają od producentów w tym okresie rozwoju technicznego ukierunkowanego na przyszłość. **Niemniej jednak producenci powinni rozliczyć wszystkie pozostałe długi emisyjne w latach 2029, 2034 i 2039, a jednostki emisji, które nie zostaną wykorzystane w ciągu pięciu lat od nabycia, powinny automatycznie wygasać, aby nie skutkować blokadą na niskim poziomie ambicji.**

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 38 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(38a) Wprowadzenie na rynek bezemisyjnych pojazdów ciężkich zależy od szeregu czynników, w tym od postępów we wdrażaniu infrastruktury ładowania i tankowania, aspektów mających na celu dalsze ułatwianie opłacalnego i sprawiedliwego społecznie przejścia na bezemisyjną mobilność drogową oraz innych środków regulacyjnych zachęcających do modernizacji tych pojazdów. Kwestie te należy dokładnie ocenić w ramach przeglądu. Aby promować wprowadzanie energooszczędnych pojazdów, Komisja powinna również zbadać w ramach przeglądu skutki ustanowienia minimalnych wartości progowych efektywności energetycznej dla nowych bezemisyjnych pojazdów ciężkich wprowadzanych do obrotu w Unii.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich, które przyczyniają się do realizacji unijnego celu **redukcji emisji gazów cieplarnianych określonego** w rozporządzeniu (UE) 2018/842²³, a także do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego²⁴ i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

²³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 16 z 19.6.2018, s. 26).

²⁴ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

Poprawka 35

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

Poprawka

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich, które przyczyniają się do realizacji unijnego celu **neutralności klimatycznej i pośrednich celów klimatycznych Unii określonych w rozporządzeniu (UE) 2021/1119^{23a}, celów państw członkowskich określonych** w rozporządzeniu (UE) 2018/842²³, a także do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego²⁴ i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

²³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 16 z 19.6.2018, s. 26).

^{23a} **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).**

²⁴ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 8

Tekst obowiązujący

8) „podgrupa pojazdów” oznacza grupę pojazdów określoną w pkt 1 załącznika I, które charakteryzują się wspólnym i wyróżniającym zestawem kryteriów technicznych istotnych dla określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez te pojazdy;

Poprawka

ca) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) „podgrupa pojazdów” oznacza grupę pojazdów określoną w pkt 1 załącznika I, które charakteryzują się wspólnym i wyróżniającym zestawem kryteriów technicznych istotnych dla określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez te pojazdy, **z uwzględnieniem przypisania małych i średnich samochodów ciężarowych o maksymalnej masie poniżej 7,4 tony jak określono w tabeli 1.1.1a w załączniku I;**”;

(32019R1242)

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera e
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 10

Tekst proponowany przez Komisję

e) *uchyla się* pkt 10;

Poprawka

e) pkt 10 *otrzymuje brzmienie:*
„10) „producent” oznacza osobę lub podmiot, którym zgodnie z art. 7a przypisano pojazdy zarejestrowane w danym okresie;”;

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera g
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 11 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) pojazd ciężki, **którego emisje CO₂ określone** zgodnie z art. 9 rozporządzenia

Poprawka

a) **do 31 grudnia 2034 r.** pojazd ciężki **bez silnika spalinowego wewnętrznego**

(UE) 2017/2400 *nie przekraczają 5 g/(t·km) lub 5 g/(p·km)*;

spalania lub z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, który emituje mniej niż 3g Co₂/(t km) lub 1g CO₂/(p km), jak określono zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/2400; z dniem 1 stycznia 2035 r. pojazd ciężki bez silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, który emituje mniej niż 1g CO₂/(t km) lub 1g CO₂/(p km), jak określono zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/400;

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera g
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 11 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) jeżeli nie określono poziomu emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 – pojazd ciężki *spełniający warunki określone w pkt 1.1.4 załącznika I do niniejszego rozporządzenia*;

Poprawka

b) *do 31 grudnia 2034 r. pojazd ciężki bez silnika spalinowego lub z silnikiem spalinowym emitującym nie więcej niż 3g CO₂/kWh lub 3g CO₂/km, jak określono zgodnie odpowiednio z rozporządzeniem odpowiednio (WE) nr 595/2009 lub 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, jeżeli nie określono poziomu emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400; z dniem 1 stycznia 2035 r. pojazd ciężki bez silnika spalinowego lub z silnikiem spalinowym emitującym nie więcej niż 1 g CO₂/kWh lub 1 g CO₂/km, jak określono odpowiednio zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 lub 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, jeżeli nie określono poziomu emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400;*

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) do 31 grudnia 2029 r. ciężki pojazd silnikowy kategorii N2 o masie maksymalnej poniżej 7,4 ton bez silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, który emituje mniej niż 3 g CO₂/(t km), jak określono zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858, jeżeli nie określono emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400; z dniem 1 stycznia 2030 r. ciężki pojazd silnikowy kategorii N2 o masie maksymalnej poniżej 7,4 ton bez silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania, który emituje mniej niż 1 g CO₂/(t km), jak określono zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858, jeżeli nie określono emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400;

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera i
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

23a) „Samochód ciężarowy typu bardzo ciężki zestaw” lub „samochód ciężarowy EHC” oznacza pojazd kategorii N3 nadający się do użytku w zespole pojazdów i spełniający wszystkie następujące kryteria projektowe i konstrukcyjne:

- a) wyposażony w urządzenie sprzęgające;*
- b) mający co najmniej trzy osie;*
- c) o mocy znamionowej silnika co*

najmniej 400 kW;

d) o technicznie dopuszczalnej masie maksymalnej zestawu większej niż 60 ton;

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Średni poziom emisji CO₂ unijnego parku nowych pojazdów ciężkich, innych niż pojazdy specjalnego przeznaczenia, pojazdy terenowe, terenowe pojazdy specjalnego przeznaczenia *i pojazdy specjalistyczne*, redukuje się o następujące wartości procentowe w porównaniu ze średnim poziomem emisji CO₂ w okresie sprawozdawczym roku 2019:

Poprawka

1. Średni poziom emisji CO₂ unijnego parku nowych pojazdów ciężkich, innych niż pojazdy specjalnego przeznaczenia, pojazdy terenowe *i* terenowe pojazdy specjalnego przeznaczenia, redukuje się o następujące wartości procentowe w porównaniu ze średnim poziomem emisji CO₂ w okresie sprawozdawczym roku 2019:

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów sprawozdawczych w latach od 2035 do 2039 r. – o **65** %,

Poprawka

c) dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów sprawozdawczych w latach od 2035 do 2039 r. – o **70** %,

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Podgrupy pojazdów muszą przyczyniać się do osiągnięcia tych docelowych poziomów emisji CO₂, jak określono w pkt 4.3. załącznika I.

Poprawka

2. Podgrupy pojazdów muszą przyczyniać się do osiągnięcia tych docelowych poziomów emisji CO₂, jak określono w pkt 4.3. załącznika I, z **uwzględnieniem przypisania pojazdów niecertyfikowanych zgodnie z tabelą 1.1.1a załącznika I.**

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 3a

3a. Zgodnie z załącznikiem I pkt 1.1.1a na potrzeby oceny przestrzegania przez producentów przepisów dotyczących celów redukcji określonych w ust. 1 należy brać pod uwagę pojazdy ciężkie nieprzypisane do żadnej z podgrup wymienionych w załączniku I pkt 1.1.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 3aa

Dodatkowe środki w celu wspierania przejścia na pojazdy bezemisyjne na rynku unijnym

Do dnia [6 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja

przyjmuje akt delegowany zgodnie z art. 17, aby zharmonizować zasady homologacji typu dla pojazdów z silnikami spalinowymi wewnętrznego spalania, które poddano konwersji na pojazdy bezemisyjne zgodnie z definicją w niniejszym rozporządzeniu, w celu umożliwienia homologacji serii. Komisja rozważa także wprowadzenie zasady dotyczącej obliczania ekwiwalentów CO2 dla pojazdów spalinowych poddawanych konwersji na pojazdy bezemisyjne w kontekście stosowania niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 a b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 3ab

Dodatkowe środki w celu wspierania popytu na bezemisyjne pojazdy ciężkie na rynku unijnym

Do 30 czerwca 2024 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek ustawodawczy mający na celu zwiększenie udziału bezemisyjnych pojazdów ciężkich posiadanych na własność lub w leasingu przez operatorów dużych flot. Wniosek obejmuje wiążące zobowiązania dotyczące bezemisyjności dla dużych operatorów floty, przy jednoczesnym uwzględnieniu różnic regionalnych i poziomu wdrożenia infrastruktury ładowania i tankowania.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie mogą **zdecydować o wyłączeniu** z obowiązku wynikającego z niniejszego artykułu ograniczonej części **autobusów miejskich** zarejestrowanych w każdym okresie sprawozdawczym, co **oznacza potwierdzenie, że cel użytkowania danego pojazdu nie może być w równym stopniu osiągnięty przez pojazd bezemisyjny, a zatem zarejestrowanie pojazdu innego niż zeroemisyjny do realizacji tego celu leży w interesie publicznym ze względu na społeczne i gospodarcze koszty i korzyści w związku ze szczególnymi warunkami morfologii terenu lub meteorologicznymi.**

Poprawka

Państwa członkowskie mogą **przedłożyć Komisji wniosek o wyłączenie** z obowiązku wynikającego z niniejszego artykułu ograniczonej części **pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I**, zarejestrowanych w każdym okresie sprawozdawczym, **jeżeli jest to uzasadnione znacznymi inwestycjami władz lokalnych w infrastrukturę tankowania biometanu, które zostały dokonane lub co do których podjęto decyzję przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, z myślą o osiągnięciu celu państwa członkowskiego na mocy dyrektywy (UE) 2019/1161. Aby zakwalifikować się do takiego zwolnienia, pojazdy muszą być zasilane biometanem produkowanym w wyniku nienagannego procesu przetwarzania odpadów, takiego jak przetwarzanie obornika, odpadów komunalnych i ścieków komunalnych, gwarantowanym certyfikatami pochodzenia. Komisja przyznaje to zwolnienie, jeżeli stwierdzi, że warunki określone w niniejszym ustępie i w akcie delegowanym, o którym mowa w akapicie drugim, zostały spełnione. Wyłączenia takie przestają obowiązywać do 1 stycznia 2035 r.**

Poprawka 48

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 b – ustęp 2 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu określenia maksymalnej części pojazdów, które państwo członkowskie

Poprawka

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu określenia maksymalnej części pojazdów, które państwo członkowskie

może wyłączyć, oraz *społecznych i gospodarczych kosztów i korzyści w związku z warunkami morfologii terenu i meteorologicznymi uzasadniającymi* wyłączenie, o którym mowa w poprzednim akapicie.

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 c – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 c – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające *udzielają zamówień publicznych na zakup lub użytkowanie* pojazdów, o których mowa w art. 3b, *zgodnie z właściwymi przepisami prawa międzynarodowego, na podstawie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie, o najkorzystniejszym stosunku ceny do jakości oraz wkładzie w zapewnienie* bezpieczeństwa dostaw.

może wyłączyć, oraz *rodzaju informacji, które musi dostarczyć państwo członkowskie, aby otrzymać* wyłączenie, o którym mowa w poprzednim akapicie.

Poprawka

Zapewnienie zrównoważonych i odpornych łańcuchów dostaw autobusów miejskich w ramach postępowań o udzielenie zamówienia publicznego

Poprawka

1. Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające, *zawierając umowy zakupu, leasingu, najmu lub dzierżawy* pojazdów, o których mowa w art. 3b, *lub powiązanej infrastruktury ładowania, uwzględniają wpływ tych pojazdów na energię i środowisko w całym okresie ich eksploatacji, a także bezpieczeństwo dostaw związane z tymi pojazdami i ich częściami zamiennymi. Dokonują tego przez uwzględnienie w ofercie kryteriów zrównoważonego rozwoju i* bezpieczeństwa dostaw, *zgodnie z właściwymi przepisami prawa międzynarodowego.*

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) dostępności niezbędnych części zamiennych zapewniających funkcjonowanie sprzętu będącego przedmiotem oferty;

Poprawka

c) **bieżącej i szacowanej przyszłej** dostępności niezbędnych części zamiennych zapewniających funkcjonowanie sprzętu będącego przedmiotem oferty;

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 c – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Wkład oferty w zapewnienie zrównoważonego charakteru ocenia się między innymi na podstawie:

a) zrównoważenia środowiskowego wykraczającego poza minimalne wymogi określone w mających zastosowanie przepisach, w szczególności w zakresie recyklingu i pozyskiwania akumulatorów;

b) efektywności energetycznej pojazdów;

c) potencjału zmniejszenia zużycia zasobów naturalnych i materiałów, na przykład poprzez modernizację istniejących pojazdów do bezemisyjnych układów napędowych.

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 c – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Zgodnie z art. 3b wkładowi oferty w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw przypisuje się wagę od 15 do 40 % w ramach kryteriów udzielenia zamówienia. ;

Poprawka

3. Zgodnie z art. 3b wkładowi oferty w zapewnienie **zrównoważonego charakteru przypisuje się wagę od 15 do 35 % w ramach kryteriów udzielenia zamówienia, a wkładowi oferty w zapewnienie** bezpieczeństwa dostaw **również** przypisuje się wagę od 15 do 40 % w ramach kryteriów udzielenia zamówienia. **Pozostaje to bez uszczerbku dla stosowania art. 41 ust. 3 dyrektywy 2014/23/UE, art. 67 ust. 5 dyrektywy 2014/24/UE lub art. 82 ust. 5 dyrektywy 2014/25/UE w celu przypisania tym kryteriom większej wagi.**

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 c – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Proporcja produktów lub ofert pochodzących z państw trzecich, określona zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013, nie może przekraczać 50 % wartości oferty.

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 a (nowy)
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 3d

Forum bezemisyjnych pojazdów ciężkich

Do dnia ... [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], a następnie co rok Komisja zwołuje forum bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w skład którego wchodzi przedstawiciele operatorów publicznych stacji ładowania, operatorów systemów przesyłowych, przewoźników dalekobieżnych, operatorów logistyki miejskiej, operatorów transportu publicznego, organizacji społeczeństwa obywatelskiego i niezależnych ośrodków analitycznych, państw członkowskich i producentów, w celu współpracy w zakresie skutecznego i opłacalnego rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania w związku ze zwiększonym celem redukcji emisji CO₂ określonym w niniejszym rozporządzeniu.”

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 – litera a
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 5 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Wskaźnik emisji zerowej i niskiej uwzględnia liczbę pojazdów i emisje CO₂ ze wszystkich bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w parku pojazdów producenta.”;

Poprawka

Wskaźnik emisji zerowej i niskiej uwzględnia liczbę pojazdów i emisje CO₂ ze wszystkich bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich **kategorii N** w parku pojazdów producenta.

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 – litera b
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Dla okresów sprawozdawczych od 2025 do 2029 r. wskaźnik emisji zerowej i niskiej określa się na podstawie wartości odniesienia wynoszącej 2 % zgodnie z pkt 2.3.2 załącznika I.”;

Poprawka

3. Dla okresów sprawozdawczych od 2025 do 2029 r. wskaźnik emisji zerowej i niskiej **uwzględnia wyłącznie liczbę i emisje CO₂ wszystkich bezemisyjnych pojazdów ciężkich kategorii N we flocie producenta i** określa się na podstawie wartości odniesienia wynoszącej 8 % zgodnie z pkt 2.3.2 załącznika I;

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 6 a – ustęp 1 – akapit 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) w przypadku przenoszenia pojazdów bezemisyjnych między producentami nienależącymi do grupy producentów powiązanych: liczba pojazdów bezemisyjnych przenoszonych na producenta nie może przekraczać 5 % jego wszystkich nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w danym okresie sprawozdawczym.

Poprawka

c) w przypadku przenoszenia pojazdów bezemisyjnych między producentami nienależącymi do grupy producentów powiązanych **lub w przypadku przenoszenia istniejących pojazdów, które w wyniku modernizacji stały się pojazdami bezemisyjnymi;** liczba pojazdów bezemisyjnych przenoszonych na producenta nie może przekraczać 5 % jego wszystkich nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w danym okresie sprawozdawczym.

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera b a (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst obowiązujący

Poprawka

ba) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

Jednostki emisji są nabywane w okresach sprawozdawczych w latach 2019–**2029**. Jednostki emisji nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2019–2024 uwzględnia się **jednak** wyłącznie w celu ustalania zgodności producenta z docelowym indywidualnym poziomem emisji CO₂ na okres sprawozdawczy roku 2025.

„**Jednostki** emisji są nabywane w okresach sprawozdawczych w latach 2019–**2039** i uwzględnia się **je** wyłącznie w celu ustalania zgodności producenta z docelowym indywidualnym poziomem emisji CO₂ w dowolnym z pięciu lat następujących po roku, w którym zostały nabyte. **Jeżeli jednak** jednostki emisji zostały nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2019–2024, uwzględnia się **je** wyłącznie w celu ustalania zgodności producenta z docelowym indywidualnym poziomem emisji CO₂ na okres sprawozdawczy roku 2025.”

(32019R1242)

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera D
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit 4

Tekst proponowany przez Komisję

„**Jednostki emisji** i długi emisyjne nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039, w stosownych przypadkach, są przenoszone z jednego okresu sprawozdawczego na następny okres sprawozdawczy. Wszelkie pozostałe długi emisyjne zostaną jednak rozliczone w okresach sprawozdawczych roku 2029, 2034 i 2039.”;

Poprawka

Długi emisyjne nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039, w stosownych przypadkach, są przenoszone z jednego okresu sprawozdawczego na następny okres sprawozdawczy. Wszelkie pozostałe długi emisyjne zostaną jednak rozliczone w okresach sprawozdawczych roku 2029, 2034 i 2039.”;

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 13 C – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Rejestr ten jest publicznie dostępny,

PE746.858v02-00

Poprawka

Rejestr ten jest publicznie dostępny,

42/168

RR\1289315PL.docx

z wyjątkiem pozycji określonych w pkt 3.2.2 załącznika V.

z wyjątkiem pozycji określonych w pkt 3.2 załącznika V.

Uzasadnienie

Poprawka redakcyjna.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 17

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 14 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) kryteriów określania podgrup pojazdów określonych w pkt 1.1;

Poprawka

a) kryteriów określania podgrup pojazdów określonych w pkt 1.1, **w tym dodawania oddzielnych podgrup dla samochodów ciężarowych EHC**;

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 15 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

W 2028 r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu.

Poprawka

1. Nie później niż do 31 grudnia 2027 r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu. *W tym sprawozdaniu Komisja ocenia w szczególności:*

(i) liczbę rejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich w państwach członkowskich;

(ii) postępy w rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania odpowiedniej dla pojazdów ciężkich w państwach

członkowskich;

(iii) wyłącznie do celów niniejszego rozporządzenia – kwestie dotyczące pojazdów ciężkich oraz zespołów pojazdów z uwzględnieniem mas i wymiarów mających zastosowanie do transportu krajowego, na przykład koncepcji modułowych i intermodalnych, a także ewentualne aspekty bezpieczeństwa i skuteczności transportu oraz skutki intermodalne, ekologiczne i infrastrukturalne, efekt odbicia, jak również położenie geograficzne państw członkowskich;

(iv) wpływ na zatrudnienie, w szczególności na mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP), skuteczność środków wspierających przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji siły roboczej oraz znaczenie opłacalnego i społecznie sprawiedliwego przejścia na bezemisyjną mobilność drogową;

(v) czy utrzymanie zwolnienia dla producentów produkujących niewielką liczbę pojazdów, o którym mowa w art. 6b niniejszego rozporządzenia, jest nadal uzasadnione, mając na uwadze osiągnięcie najpóźniej do 2050 r. równowagi między emisjami i pochłanianiem gazów cieplarnianych we wszystkich sektorach w całej Unii, jak określono w rozporządzeniu (UE) 2021/1119.

(vi) skutki ustanowienia minimalnych progów efektywności energetycznej dla nowych bezemisyjnych pojazdów ciężkich wprowadzanych do obrotu w Unii;

(vii) skutki zapewnienia, aby pojazdy specjalnego przeznaczenia, pojazdy terenowe i pojazdy terenowe specjalnego przeznaczenia podlegały docelowym poziomom redukcji emisji CO₂;

(viii) wysokość opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO₂ w celu dopilnowania, by opłata przewyższała

*średnie koszty krańcowe technologii
niezbędnych do osiągnięcia docelowych
poziomów emisji CO₂;*

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 15 – akapit 1 a (nowy) – podpunkt ix

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*(ix) sprawozdanie oceniające
możliwość opracowania wspólnej unijnej
metody oceny i spójnej sprawozdawczości
w odniesieniu do danych dotyczących
emisji CO₂ w całym cyklu życia nowych
pojazdów ciężkich wprowadzonych do
obrotu na rynku Unii, o których mowa w
ust. 2;*

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 15 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*2a. Do 31 grudnia 2026 r. Komisja
opublikuje sprawozdanie oceniające
możliwość opracowania wspólnej unijnej
metody oceny i spójnej sprawozdawczości
w odniesieniu do danych dotyczących
emisji CO₂ w całym cyklu życia nowych
pojazdów ciężkich wprowadzonych do
obrotu na rynku Unii. Komisja przedkłada
to sprawozdanie Parlamentowi
Europejskiemu i Radzie.*

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 15 – akapit 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. *W ramach sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, Komisja ocenia, czy utworzenie nowych podgrup dla samochodów ciężarowych EHC doprowadziło do nieuzasadnionego zwiększenia mocy znamionowej silnika. Jeżeli Komisja stwierdzi, że we wszystkich lub niektórych zgłoszonych przypadkach moc znamionowa silnika została nienależnie zwiększona, przyjmuje akt delegowany zgodnie z art. 17 w celu zmiany kryteriów określonych w art. 3 ust. 1 pkt 24.*

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera a
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 17 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

„**Uprawnienia** do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3b, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 **i** art. 14 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].”;

Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3b **ust. 2, art. 3e**, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2, art. 14 ust. 1 **i art. 15 ust. 3**, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera b
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 17 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

„**Przekazanie** uprawnień, o którym mowa w art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. **14** ust. **1**, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.”;

Poprawka

Przekazanie uprawnień, o którym mowa w **art. 3b ust. 2, art. 3e**, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2, **art. 14 ust. 1** i art. **15** ust. **3**, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera c
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 17 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

c) w ust. 6 odesłanie do „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi i art. 14 ust. 1” otrzymuje brzmienie: „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13f ust. 2 i art. **14** ust. **1**”;

Poprawka

c) w ust. 6 odesłanie do „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi i art. 14 ust. 1” otrzymuje brzmienie: „art. **3b ust. 2, art. 3e, art.** 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13f ust. 2, **art. 14 ust. 1** i art. **15** ust. **3**”;

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – punkt 1 – punkt 1.1.1

Tekst proponowany przez Komisję

1.1.1. Dla pojazdów kategorii N podgrupę sg określono w następujący sposób:

Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Pojazd specjalistyczny zgodnie z art. 3 pkt 9 niniejszego rozporządzenia	Typ kabiny	Moc silnika	Zakres roboczy (OR)	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
53	Nie	Wszystkie			53
54	Nie	Wszystkie			54

1s	Nie	Wszystkie			1s
1	Nie	Wszystkie			1
2	Nie	Wszystkie			2
3	Nie	Wszystkie			3
4	Nie	Wszystkie	<170 kW	Wszystkie	4-UD
	Nie	Kabina dzienna	≥ 170 kW	Wszystkie	4-RD
	Nie	Kabina sypialna	≥ 170 kW i <265 kW		
	Nie	Kabina sypialna	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	9-RD
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	≥ 350 km	9-LH
5	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	5-RD
	Nie	Kabina sypialna	< 265 kW		
	Nie	Kabina sypialna	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	10-RD
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	≥ 350 km	10-LH
11	Nie	Wszystkie			11
12	Nie	Wszystkie			12
16	Nie	Wszystkie			16

<i>Poprawka</i>					
1.1.1. Dla pojazdów kategorii N podgrupę sg określono w następujący sposób:					
Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Pojazd specjalistyczny zgodnie z art. 3 pkt 9 niniejszego rozporządzenia	Typ kabiny	Moc silnika	Zakres roboczy (OR)	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
53	Nie	Wszystkie			53
54	Nie	Wszystkie			54
1s	Nie	Wszystkie			1s
1	Nie	Wszystkie			1
2	Nie	Wszystkie			2
3	Nie	Wszystkie			3
4	Nie	Wszystkie	<170 kW	Wszystkie	4-UD
	Nie	Kabina dzienna	≥170 kW	Wszystkie	4-RD
	Nie	Kabina sypialna	≥170 kW i <265 kW		
	Nie	Kabina sypialna	≥265 kW	< 350 km	4-LH
	Nie	Kabina sypialna	≥265 kW	≥ 350 km	
	Tak	Wszystkie			4v
9	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	9-RD
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	≥ 350 km	9-LH
	Tak	Wszystkie			9v
5	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	5-RD
	Nie	Kabina sypialna	< 265 kW		

	Nie	Kabina sypialna	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
	Tak	Wszystkie			5v
10	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	10-RD
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	≥ 350 km	10-LH
	Tak	Wszystkie			10v
11	Wszystkie				11
12	Wszystkie				12
16	Wszystkie				16

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 1 – punkt 1.1.1 –podpunkt 1.1.1. a (nowy)

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
<i>Poprawka</i>	
1.1.1a. Przypisanie małych i średnich samochodów ciężarowych kategorii N2 o masie maksymalnej poniżej 7,4 t, dla których określono poziom emisji CO2 zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858	
Cechy pojazdu	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
Kategoria N2, o maksymalnej masie całkowitej $\leq 7,4$ t	53

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 1 – punkt 1.1.2

Tekst proponowany przez Komisję

1.1.2. Dla pojazdów kategorii M podgrupę <i>sg</i> określono w następujący sposób:	
Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Podgrupa pojazdów (<i>sg</i>) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE

<i>Poprawka</i>	
1.1.2. Dla pojazdów kategorii M podgrupę <i>sg</i> określono w następujący sposób:	
Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Podgrupa pojazdów (<i>sg</i>) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2

33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 3 – podakapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

x wynosi 0,02

x wynosi 0,08

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 3 – podakapit 2 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

V_{in} oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych **niskoemisyjnych i** bezemisyjnych pojazdów ciężkich w podgrupach sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH, w **przypadku gdy każdy z nich liczy się jako** $ZLEV_{specific}$ **zgodnie z poniższym wzorem:**

V_{in} oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich w podgrupach sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 3 – akapit 2 – akapit 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$

skreśla się

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 3 – akapit 2 – akapit 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

CO_{2v} oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 w g/km bezemisyjnego i niskoemisyjnego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

skreśla się

Poprawka 77

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 3 – akapit 2 – akapit 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

LET_{sg} oznacza próg niskoemisyjny podgrupy sg, do której pojazd v należy zgodnie z definicją w pkt 2.3.4;

skreśla się

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 3 – akapit 2 – akapit 2 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

V_{out} oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich, które nie należą do podgrup, o których mowa w definicji V_{in} , przy maksymalnie 0,035 V_{total} ;

V_{out} oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich *kategori* N, które nie należą do podgrup, o których mowa w definicji V_{in} , przy maksymalnie 0,035 V_{total} ;

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – punkt 4.2

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>			
4.2. Podgrupy pojazdów uwzględniane przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ i docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów			
Następujące podgrupy <i>sg</i> uwzględnia się przy obliczaniu indywidualnego poziomu emisji CO ₂ CO ₂ (X), docelowych indywidualnych poziomów emisji T(X) i trajektorii emisji CO ₂ ET(X) _Y :			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
podgrupy pojazdów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. a)	podgrupy pojazdów do przewozu towarów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. b), c) i d) oraz art. 3a ust. 3	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. b), c) i d)	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji dla pojazdów bezemisyjnych zgodnie z art. 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Wszystkie podgrupy pojazdów, o których mowa w pkt 1.1.1 i 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

<i>Poprawka</i>			
4.2. Podgrupy pojazdów uwzględniane przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ i docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów			
Następujące podgrupy <i>sg</i> uwzględnia się przy obliczaniu indywidualnego poziomu emisji CO ₂ CO ₂ (X), docelowych indywidualnych poziomów emisji T(X) i trajektorii emisji CO ₂ ET(X) _Y :			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
podgrupy pojazdów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1	podgrupy pojazdów do przewozu towarów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji dla pojazdów bezemisyjnych zgodnie z art. 3b

lit. a)	art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d) oraz art. 3a ust. 3	lit. b), c) i d)	
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5- LH, 9-RD, 9- LH, 10-RD, 10- LH	Wszystkie podgrupy pojazdów, o których mowa w pkt 1.1.1 i 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – punkt 4.3. – podpunkt 4.3.1.

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>					
4.3.1. Następujące cele redukcji emisji CO ₂ rf_{sg} i rfp_{sg} , zgodnie z art. 3a, stosuje się do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:					
Cele redukcji emisji CO ₂ rf_{sg} i rfp_{sg}					
Podgrupy pojazdów sg	Okres sprawozdawczy w latach				
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Średnie samochody ciężarowe	53, 54	0	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o konfiguracjach osi 4x2 i 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH	15%	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o szczególnych konfiguracjach osi	11, 12, 16	0	43%	64%	90%

Autokary (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Pojazdy podstawowe autokarów (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Przyczepy		0	7,5%	7,5%	7,5%
Naczepy		0	15%	15%	15%

<i>Poprawka</i>					
4.3.1. Następujące cele redukcji emisji CO ₂ rf_{sg} i rfp_{sg} , zgodnie z art. 3a, stosuje się do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:					
Cele redukcji emisji CO ₂ rf_{sg} i rfp_{sg}					
Podgrupy pojazdów sg		Okres sprawozdawczy w latach			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Średnie samochody ciężarowe	53, 54	0	44%	70%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	44%	70%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o konfiguracjach osi 4x2 i 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH	15%	44%	70%	90%
Pojazdy specjalistyczne i ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o szczególnych konfiguracjach osi	4v, 5v, 9v, 10v, 11, 11v, 12, 12v, 16	0	44%	70%	90%
Autokary i	31-L2, 32-	0	44%	70%	90%

autobusy międzymiastowe (<i>rfs</i> g)	C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD				
Pojazdy podstawowe autokarów i autobusów międzymiastowych (<i>rfs</i> g)	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	44%	70%	90%
Przyczepy	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v, 622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	7,5%	7,5%	7,5%
Naczepy	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	0	12,5%	12,5%	12,5%

Poprawka 81

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 4 – punkt 4.3. – podpunkt 4.3.2.

Tekst proponowany przez Komisję

Następujące cele dotyczące pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$ zgodnie z art. 3b mają zastosowanie do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:					
Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$					
Podgrupy pojazdów sg		Okres sprawozdawczy w latach			
		przed 2030 r.	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Ciężkie autobusy miejskie	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100%	100%	100%

<i>Poprawka</i>					
Następujące cele dotyczące pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$ zgodnie z art. 3b mają zastosowanie do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:					
Następujące podgrupy sg uwzględnia się przy obliczaniu indywidualnego poziomu emisji CO ₂ CO ₂ (X), docelowych indywidualnych poziomów emisji T(X) i trajektorii emisji CO ₂ ET(X)Y:					
Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$					
Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$		Okres sprawozdawczy w latach			
		przed 2030 r.	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Ciężkie autobusy miejskie	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100%	100%	100%

Poprawka 82

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik III – punkt 1 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

oznacza emisje CO₂ w g/km **pojazdu podstawowego** nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i

Poprawka

oznacza emisje CO₂ w g/km nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i

zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b;

13b;

Uzasadnienie

Ta poprawka koryguje literówkę, definicja raportu CO₂_y_mp z załącznika III powinna odnosić się tylko do pojazdu skompletowanego. Emisje CO₂ pojazdów podstawowych nie są korygowane ze względu na liczbę pasażerów, ponieważ wszystkie pojazdy podstawowe danej podgrupy są symulowane z taką samą liczbą pasażerów. Jest to również widoczne w definicjach CO₂p_v_mp w punkcie 2.1 załącznika I, który nie odnosi się do załącznika III w celu korekty.

Poprawka 83

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik IV

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik IV – część A – punkt 1 – litera n a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

na) technicznie dopuszczalna maksymalna masa zespołu pojazdów ciężarowych kategorii N3 w bardzo ciężkim zestawie (EHC), o których mowa w art. 3 pkt 24, jak określono w pozycji 16.4 świadectwa zgodności lub świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu;

Poprawka 84

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik IV

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik IV – część A – punkt 1 – litera n b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

nb) maksymalna moc netto silnika określona w pozycji 27.1 świadectwa zgodności lub świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu;

UZASADNIENIE

Wniosek Komisji Europejskiej dotyczący przeglądu i wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich jest jednym z filarów pakietu „Gotowi na 55”. Te nowe przepisy są niezbędne, jeśli chcemy osiągnąć nasz cel neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r., zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza i chronić zdrowie Europejczyków, a także wprowadzać innowacje, aby utrzymać czołową pozycję europejskiego przemysłu na rynku pojazdów dostawczych, a jednocześnie obniżyć koszty operacyjne transportu.

Sprawozdawca pragnie podkreślić następujące główne elementy:

1/ Walka ze zmianą klimatu, zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i poprawa zdrowia naszych współobywateli

Pilny charakter zmiany klimatu jest oczywisty. Jej konsekwencje – susze, fale upałów, pożary, powodzie itp. – już teraz mają dramatyczny wpływ na Europę i resztę świata. IPCC właśnie nam o tym przypominał: w obliczu zmiany klimatu, jeśli nie podejmiemy działań na masową skalę, nawet przetrwanie ludzkości będzie zagrożone. Unia Europejska zobowiązała się do osiągnięcia neutralności klimatycznej tak szybko, jak to możliwe, najpóźniej do 2050 roku. Żaden sektor, a na pewno nie sektor transportu, w którym emisje stale rosną, nie może uciec od tego imperatywu i zbiorowej odpowiedzialności.

Pojazdy ciężkie, tj. pojazdy drogowe o masie powyżej 3,5 tony przewożące towary i pasażerów, stanowiące zaledwie 2 % pojazdów w ruchu w UE, są odpowiedzialne za 28 % emisji gazów cieplarnianych z transportu drogowego, tj. ponad 6 % całkowitych emisji w UE. Więcej niż transport lotniczy!

Oczywiste jest, że UE będzie musiała promować strategię mającą na celu zmniejszenie odległości pokonywanych przez towary, podobnie jak będzie musiała wzmocnić przesunięcie modalne w kierunku kolei i kolejowego transportu towarowego. Biorąc jednak pod uwagę, że średni okres eksploatacji samochodu ciężarowego wynosi 18 lat, a transport drogowy będzie nadal się rozwijał, konieczne jest, aby wszystkie nowe samochody dostawcze wprowadzane na rynek były bezemisyjne najpóźniej do 2040 r., a cele dotyczące emisji CO₂ na lata 2030 i 2035 należy wzmocnić, aby osiągnąć niezbędną trajektorię redukcji naszych emisji. W przeciwnym razie inne sektory i obywatele Europy będą musieli ponieść ciężar bolesnego, a dla niektórych niemożliwego, dodatkowego wysiłku.

Transport drogowy nie tylko przyczynia się do zmiany klimatu. Zanieczyszcza powietrze i szkodzi zdrowiu. Według Europejskiej Agencji Środowiska 97 % populacji miejskiej w Europie jest narażone na stężenia drobnych cząstek stałych przekraczające zalecenia WHO. Każdego roku w UE około 275 000 przedwczesnych zgonów jest powodowanych przez drobne cząstki stałe, a 64 000 przez dwutlenek azotu (EEA, 2022). Dlatego też 100 % autobusów wprowadzanych na rynek będzie musiało być bezemisyjnych, najpóźniej do 2030 roku.

Przeprowadzona przez Komisję analiza wpływu pokazuje, że cel 100 % redukcji emisji dla wszystkich nowych pojazdów ciężkich wprowadzanych na rynek do 2040 r. jest nie tylko niezbędny i korzystny dla klimatu i zanieczyszczenia powietrza, ale jest również wykonalny

pod względem technologicznym i przemysłowym.

Badanie pokazuje również, że taki scenariusz obniżyłby koszty użytkowania tych ciężarówek przez przewoźników, przynosząc oszczędności w wysokości ponad 45 000 EUR na ciężarówkę rocznie do 2040 r. Cel 100 % redukcji emisji do 2040 r. oznaczałby również więcej miejsc pracy w Europie w perspektywie średnio- i długoterminowej, w porównaniu z mniej ambitnymi celami.

2/ Innowacje i wzmocnienie konkurencyjnego przemysłu, który tworzy miejsca pracy

Europejska branża pojazdów dostawczych jest liderem na rynku europejskim i północnoamerykańskim. Ta korzystna sytuacja jest zagrożona przez chińską ofensywę na rynku elektrycznych ciężarówek i autobusów. Przede wszystkim coraz więcej miast i państw przyspiesza przejście na bezemisyjne samochody dostawcze. W Europie miasta takie jak Kopenhaga, Amsterdam, Berlin, Sofia, Ryga, Sztokholm, Dublin, Bruksela i Tallin itd. zobowiązały się do elektryfikacji całej swojej floty autobusowej. Dziesięć państw UE zobowiązało się już do osiągnięcia 100 % sprzedaży pojazdów bezemisyjnych do 2040 r. (AT, BE, HR, DK, FI, IE, LT, LU, NL i PT), podpisując globalne memorandum zainicjowane podczas COP 26 w Glasgow, wraz z około 15 innymi krajami (Zjednoczone Królestwo, Norwegia, Szwajcaria, Turcja, Kanada, USA itd.). Najbardziej imponującym przykładem jest z pewnością Kalifornia: jedna z wiodących gospodarek świata właśnie przyjęła najbardziej ambitne prawo na świecie, wymagające sprzedaży wyłącznie bezemisyjnych samochodów dostawczych od 2036 r.

Ta dynamika pobudzi rynek pojazdów bezemisyjnych, a obecność europejskich grup w Stanach Zjednoczonych zmusi je do przyspieszenia przejścia nowych samochodów dostawczych na napęd elektryczny i wodorowy.

Unia Europejska nie może pozostać w tyle. Istnieją już odpowiednie technologie. Główni producenci zobowiązali się do obniżenia emisyjności swoich flot do 2040 r. i wyznaczyli cele na lata 2030 i 2035, które są bardziej ambitne niż te zaproponowane przez Komisję.

Widzieliśmy powyżej, że propozycje Komisji Europejskiej nie spełniają imperatywów klimatycznych, które sobie wyznaczyliśmy, a nawet oznaczają krok wstecz w stosunku do analizy wpływu. Co więcej, wydają się mniej ambitne niż sam rynek. W naszym sprawozdaniu proponujemy zatem technologicznie i przemysłowo realistyczne cele, które będą chronić klimat, obniżą koszty operacyjne transportu drogowego i wzmocnią czołową pozycję europejskich producentów.

3/ Ustanowienie jasnych ram prawnych dla w stu procentach bezemisyjnego transportu drogowego

Europejski przemysł podjął już szereg zobowiązań i rozpoczął transformację w kierunku zerowej emisji. Ogólnie rzecz biorąc, jest gotowy do podjęcia niezbędnych wysiłków i inwestycji. Bezwzględnie potrzebne są jednak jasne i stabilne ramy prawne, z precyzyjnymi krótko-, średnio- i długoterminowymi celami, które jednoznacznie odnoszą się do technologii bezemisyjnych i rezultatu końcowego: do 2030 r. rynek europejski będzie w stu procentach

bezemisyjny w przypadku nowych autobusów, a do 2040 r. w przypadku nowych samochodów ciężarowych.

Chcemy również zapewnić, by ekosystem sprzyjał obniżeniu emisyjności sektora.

Więcej niż jeden autobus na cztery sprzedane jest już elektryczny. Aby osiągnąć cel, jakim jest wprowadzenie na rynek 100 % bezemisyjnych autobusów do 2030 r., w sprawozdaniu zaproponowano wzmocnienie kryteriów bezpieczeństwa dostaw w zamówieniach publicznych przez dodanie kryteriów zrównoważonego rozwoju, a tym samym promowanie autobusów wysokiej jakości i preferowanie autobusów elektrycznych wyprodukowanych w Europie. Zwiększając liczbę europejskich autobusów w ofercie, zmniejszamy również koszty produkcji i zakupu dla władz lokalnych.

Dostępne są liczne możliwości finansowania europejskiego w celu wsparcia transformacji sektora, takie jak Fundusze Spójności, i nadal są wolne środki budżetowe w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz nowego Społecznego Funduszu Klimatycznego. Możemy jedynie zachęcać państwa członkowskie do jeszcze większych inwestycji w bezemisyjny transport publiczny, a władze lokalne do łączenia sił w celu dokonywania wspólnych zakupów.

W trosce o spójność i zagwarantowanie większej pewności podmiotom działającym w tym sektorze w sprawozdaniu chcemy rozszerzyć cele w zakresie emisji CO₂ na pojazdy użytkowe i małe ciężarówki o masie poniżej 5 ton, aby nie pozostawić 20 % sprzedaży ciężarówek poza obowiązkiem redukcji emisji CO₂. W sprawozdaniu podkreślono także wartość modernizacji.

Jednakże podczas gdy przejście na pojazdy bezemisyjne musi rozpocząć się już teraz, nadal wyłączone z jego zakresu będzie ograniczona liczba typów pojazdów, takich jak niektóre ciągniki używane w sektorze rolniczym lub leśnym, lub pojazdy używane w zastosowaniach o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa, w przypadku których zastąpienie ich pojazdami bezemisyjnymi jest na tym etapie bardziej skomplikowane. Wyłączenie to będzie musiało zostać poddane ponownej ocenie w ramach przeglądu zaplanowanego na 2028 r., w szczególności w świetle celu osiągnięcia neutralności klimatycznej w Europie najpóźniej do 2050 r.

Na koniec należy powrócić do opracowania ścisłej i jasnej definicji tego, czym jest pojazd bezemisyjny, aby nie zagrażała postępowi technologicznemu i nagradzać tych, którzy wypełniają swoje zobowiązania.

4/ Forum „Bezemisyjne pojazdy dostawcze” w celu zagwarantowania dostępności infrastruktury ładowania

Przejściu do zerowej emisji musi towarzyszyć rozwój wydajnej i wystarczająco gęstej sieci ładowania. Należy jednak pamiętać, że do 2030 r., nawet przy bardzo ambitnym celu w zakresie emisji CO₂, mniej niż 10 % samochodów ciężarowych będzie napędzanych energią elektryczną lub wodorem.

Słyszymy jednak obawy producentów dotyczące konieczności jak najszybszego stworzenia

sieci ładowania i tankowania. W związku z tym w sprawozdaniu zaproponowano, aby natychmiast po wejściu w życie rozporządzenia Komisja Europejska utworzyła Forum „Bezemisyjne pojazdy dostawcze”, skupiające producentów, publicznych operatorów ładowania, operatorów elektrycznych, przewoźników, operatorów logistycznych, operatorów transportu publicznego, społeczeństwo obywatelskie i państwa członkowskie. Forum to ma na celu zorganizowanie konsultacji z myślą o zapewnieniu dostępności infrastruktury ładowania po przystępnych cenach. Powinno to również umożliwić konstruktywny dialog w celu zmiany rozporządzenia AFIR w 2026 r. i dostosowania ambicji AFIR do nowych norm redukcji emisji CO₂ dla pojazdów dostawczych.

Parlament ponosi ogromną odpowiedzialność za regulacje dotyczące emisji CO₂ przez pojazdy ciężarowe: musi pokazać, że walka ze zmianą klimatu i zanieczyszczeniem powietrza jest dźwignią innowacji i zapewnienia konkurencyjności europejskiego przemysłu. W czasie, gdy Chiny i Stany Zjednoczone rozpoczęły rywalizację przemysłową, Unia Europejska nie może zatrzymać się w połowie rozpoczętej rewolucji bezemisyjnej.

**ZAŁĄCZNIK: LIST OF ENTITIES OR PERSONS
FROM WHOM THE RAPPOREUR HAS RECEIVED INPUT**

The following list is drawn up on a purely voluntary basis under the exclusive responsibility of the rapporteur. The rapporteur has received input from the following entities in the preparation of the draft report:

Entity and/or person
ACEA
AVERE
CARB
Charge Point
Clean Air Task Force
Clean trucking alliance
Daimler
E-mobility platform
Enel X Way
GRDF
GEODIS
Iberdrola
ICCT
IKEA
IRU
LKW Walter
MAN Truck & Bus SE
Milence
Polis
Scania
TESLA
Transport and Environment
UTP (Union française des Transports Publics et ferroviaires)
UITP (Union Internationale des Transports Publics)
Volta Trucks
Volvo Group

13.10.2023

OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Miapetra Kumpula-Natri

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Sprawozdawczyni popiera wiele elementów wniosku Komisji dotyczącego zmiany rozporządzenia w sprawie norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich, w tym rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia w ten sposób, aby obejmowało ono również mniejsze pojazdy ciężarowe, autobusy dalekobieżne i przyczepy. Z zadowoleniem przyjmuje się także cel, jakim jest bezemisyjność nowych autobusów miejskich w UE, który ma być osiągnięty do 2030 r. Sektor transportu drogowego odpowiada w końcu za jedną piątą unijnych emisji gazów cieplarnianych i stanowi główne źródło zanieczyszczenia powietrza w miastach.

Sprawozdawczyni zgadza się z ambitnym celem, jakim jest redukcja o 90 %, wyznaczonym dla wszystkich podgrup pojazdów na okres sprawozdawczy przypadający począwszy od 2040 r., i uważa, że taki cel stanowi jasny sygnał dla rynków, który pokazuje, że Unia Europejska zmierza w kierunku przyszłości stojącej pod znakiem norm bezemisyjności. Przynosi to korzyść producentom, kupującym, a co najważniejsze – obywatelom, na których obecnie mają wpływ emisje pochodzące z sektora transportowego. Jednocześnie pozostawiono producentom pewne pole manewru w kwestii przestrzegania nowego rozporządzenia. Sprawozdawczyni proponuje jednak, aby wprowadzić nowe, bardziej rygorystyczne normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich na okresy sprawozdawcze przypadające w latach 2035–2039, w drodze zwiększenia poziomu docelowego o 10 %. Sprawozdawczyni uważa za ważne, by zwiększać liczbę nowych pojazdów bezemisyjnych w okresie poprzedzającym wspomniane okresy sprawozdawcze.

Co więcej, sprawozdawczyni proponuje ambitniejszą definicję pojazdu bezemisyjnego. Zgodnie z wnioskiem Komisji pojazd bezemisyjny będzie mógł emitować do 5 g CO₂/tkm, co stanowi równowartość 9 % emisji standardowego konwencjonalnego ciągnika z naczepą.

Takie uprawnienie do emisji ma umożliwić zaliczenie silników dwupaliwowych napędzanych mieszanką wodoru i oleju napędowego do kategorii silników bezemisyjnych. Zmiana poziomu „do 1 g CO₂/tkm” stanowi rozsądne rozwiązanie regulacyjne, ponieważ umożliwia zaliczenie jednopaliwowych wodorowych silników spalinowych do kategorii silników bezemisyjnych, a jednocześnie zapewnia odpowiednie uwzględnienie rzeczywistego udziału silników dwupaliwowych w redukcji emisji CO₂.

Ponadto we wniosku Komisji założono wyłączenie z wyznaczonych celów pewnych „pojazdów specjalistycznych”, takich jak śmieciarki. Ich poziom emisji CO₂ jest jednak przedmiotem certyfikacji w ramach narzędzia VECTO i monitorowany oraz podlega zgłaszaniu przez producentów pojazdów i państwa członkowskie UE. Ponieważ śmieciarki poruszają się głównie po miastach, mają one znaczący wpływ na jakość powietrza w miastach i powodują niepożądane zanieczyszczenie hałasem. Z tego względu śmieciarki należy uwzględnić w celach redukcji emisji CO₂.

Podobnie w grupie pojazdów o masie maksymalnej poniżej 5 ton znajduje się wiele miejskich ciężarówek dostawczych zaopatrujących sklepy takie jak miejskie supermarkety, a więc obniżenie emisyjności w ich przypadku przyczyni się do poprawy jakości powietrza w miastach. Małe samochody ciężarowe należałoby zatem objąć tymi samymi poziomami docelowymi CO₂ i przypisać je do odpowiednich podgrup stosownie do profili zadań, przebiegów i ładowności.

Sprawozdawczyni sugeruje, że do 2028 r. Komisja powinna przeprowadzić kompleksowy przegląd skuteczności i wpływu rozporządzenia oraz przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyniki. W razie potrzeby Komisja załącza do tego sprawozdania zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia. Do 2025 r. Komisja Europejska w porozumieniu z Komitetem ds. Zmian Klimatu powinna przedstawić roczny przegląd sytuacji pod względem warunków podstawowych w podziale na państwa członkowskie.

Sprawozdawczyni jest wreszcie zdania, że obliczanie emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich nie uwzględnia lepszej efektywności energetycznej bardzo ciężkich zestawów pojazdów, o maksymalnej dopuszczalnej masie powyżej 60 ton. Ponieważ ich zakładana ładowność jest taka sama jak ładowność znacznie mniejszych pojazdów ciężkich należących do tej samej podgrupy, ich wyliczone emisje CO₂ w przeliczeniu na tonokilometr nie będą odpowiadać faktycznemu ładunkowi przewożonemu takim bardzo ciężkim zestawem. Należałoby w odniesieniu do średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producentów zastosować współczynnik kompensacji, aby w ten sposób uwzględnić większy ładunek przewożony w zestawach bardzo ciężkich i wynikającą z tego lepszą efektywność energetyczną.

POPRAWKA

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę co następuje:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119¹¹ Unia utrzymała w prawodawstwie cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący cel Unii zakładający ograniczenie emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

Poprawka

(4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119¹¹ Unia utrzymała w prawodawstwie cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce ***jak najszybciej, a najpóźniej do 2050 r., oraz cel osiągnięcia ujemnych emisji w późniejszym okresie.*** W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący cel Unii zakładający ograniczenie emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r. ***W rozporządzeniu tym określono również, że Komisja powinna starać się dostosować wszystkie przyszłe wnioski ustawodawcze i budżetowe do celów i zadań określonych w tym rozporządzeniu, a w przypadku braku dostosowania, przedstawić uzasadnienie w ramach oceny skutków towarzyszącej tym wnioskowi.***

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego.

Poprawka

(5) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego, ***jedynego sektora w UE, w którym od lat 90. ubiegłego stulecia występuje tendencja wzrostowa emisji. W szczególności sektor pojazdów ciężkich odpowiada za ponad jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych z transportu drogowego w UE i za ponad 6 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE.***

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Aby przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., a także zgodnie z zasadą „efektywność energetyczna przede wszystkim”, należy zaostrzyć wymogi dotyczące redukcji określone w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 w odniesieniu do pojazdów ciężkich. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r.

Poprawka

(8) Aby przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., a także zgodnie z zasadą „efektywność energetyczna przede wszystkim”, należy zaostrzyć wymogi dotyczące redukcji określone w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 w odniesieniu do pojazdów ciężkich. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. ***Ambitne działania w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych są potrzebne w transporcie drogowym, ale redukcja emisji jest również konieczna w innych sektorach, w tym w sektorach, z których emisje trudno zredukować.***

Poprawka 4

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) Zaostrzenie wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂ w odniesieniu do pojazdów ciężkich oraz rozwój niezbędnej infrastruktury ładowania i tankowania odegra kluczową rolę w ograniczeniu emisji z całej floty pojazdów ciężkich, ale powinny mu również towarzyszyć inne inicjatywy służące przyspieszeniu przesunięcia międzygałęziowego z transportu drogowego na transport kolejowy oraz zwiększeniu kolejowych przewozów towarowych.

Poprawka 5

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem mają duży potencjał w zakresie dekarbonizacji niektórych segmentów sektora transportu ciężkiego, a ich rozwój powinien być wspierany.

Poprawka 6

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10) W związku z tym należy określić nowe, zwiększone cele redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich na okres od 2030 r. Te poziomy docelowe należy

(10) W związku z tym należy określić nowe, zwiększone cele redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich na okres od 2030 r. Te poziomy docelowe należy

określić na poziomie, który zostanie odczytany jako wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania pojazdów bezemisyjnych na rynek unijny **oraz do stymulowania** innowacji w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów.

określić na poziomie, który zostanie odczytany jako wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania pojazdów bezemisyjnych na rynek unijny, **i powinny one być spójne z dostępnością sprzyjających warunków, a mianowicie wystarczająco gęstej sieci infrastruktury paliw alternatywnych, w celu promowania** innowacji w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów. **Powinno to zagwarantować europejskim przedsiębiorstwom utrzymanie wiodącej pozycji na światowym rynku i przyczynić się do obniżenia kosztów bieżących przedsiębiorstw transportowych, zapewniając jednocześnie Unii realizację jej celów w zakresie klimatu i zanieczyszczenia powietrza.**

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) Narażenie na zanieczyszczenie powietrza, w tym spowodowane przez transport drogowy, ma duży wpływ na ludność miejską w Unii i wiąże się z przedwczesną śmiercią. Dzięki przyspieszeniu wprowadzania pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ przyczynią się również do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza z transportu drogowego.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 – akapit 1

W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej¹⁴ przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście opracowywana jest ścieżka transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. Ścieżka ta uwzględnia w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa działające w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także opiera się na europejskim programie na rzecz umiejętności, obejmującym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, który ma zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową, oraz na mechanizmie wspierania talentów w ramach inicjatywy „Wykorzystanie talentów w regionach Europy”. Ścieżka ta uwzględnia również odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Mogłoby to na przykład obejmować umożliwienie państwom członkowskim wykorzystania proponowanego Społecznego Funduszu Klimatycznego do wspierania mikroprzedsiębiorstw w zakupie bezemisyjnych pojazdów i samochodów ciężarowych.

¹⁴ Komunikat Komisji „Aktualizacja nowej

W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej¹⁴ przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście opracowywana jest ścieżka transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. Ścieżka ta uwzględnia w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa działające w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także opiera się na europejskim programie na rzecz umiejętności, obejmującym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, który ma zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową, oraz na mechanizmie wspierania talentów w ramach inicjatywy „Wykorzystanie talentów w regionach Europy”. Ścieżka ta uwzględnia również odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Mogłoby to na przykład obejmować umożliwienie państwom członkowskim wykorzystania proponowanego Społecznego Funduszu Klimatycznego do wspierania mikroprzedsiębiorstw w zakupie bezemisyjnych pojazdów i samochodów ciężarowych. ***Szczególną uwagę należy również zwrócić na wpływ, jaki transformacja ta będzie wywierać na MŚP w całym łańcuchu dostaw.***

¹⁴ Komunikat Komisji „Aktualizacja nowej

strategii przemysłowej z 2020 r. –
tworzenie silniejszego jednolitego rynku
sprzyjającego odbudowie Europy”,
COM(2021) 350 final z dnia 5 maja 2021 r.

strategii przemysłowej z 2020 r. –
tworzenie silniejszego jednolitego rynku
sprzyjającego odbudowie Europy”,
COM(2021) 350 final z dnia 5 maja 2021 r.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) ***Tym docelowym poziomem emisji dla unijnego parku pojazdów musi koniecznie towarzyszyć rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliwa, jak określono we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych***¹⁶.

¹⁶ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, COM(2021) 559 final z 14.7.2021.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Ponadto rozwój infrastruktury ładowania i tankowania jest również ważny na terenach prywatnych, takich jak prywatne zajezdnie, i w centrach logistycznych, aby zapewnić ładowanie nocne i w miejscu docelowym. Konieczne jest, aby nie pomijać żadnego europejskiego regionu i aby w odpowiedni sposób zająć się dysproporcjami regionalnymi w rozmieszczeniu infrastruktury paliw alternatywnych, w szczególności w regionach słabiej rozwiniętych lub o szczególnych potrzebach i warunkach, takich jak regiony wiejskie i słabo zaludnione, odległe i najbardziej oddalone, wyspiarskie i górskie. Ta publiczna i prywatna sieć stacji ładowania i tankowania stanowi dla producentów warunek podstawowy dla osiągnięcia celów redukcji CO2.

Poprawka 11

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12b) Aby być konkurencyjnym na skalę globalną, europejski przemysł musi być gotowy na stawianie czoła wyzwaniom i zapewnianie odpowiedniej infrastruktury. Z tych względów wymagana jest powszechnie dostępna i niezawodna sieć publicznych punktów ładowania, aby wspierać coraz większą liczbę pojazdów elektrycznych na drogach.

Poprawka 12

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12c) O ile bardziej ambitne normy emisji CO₂ są niezbędne, by zwiększyć rozpowszechnienie pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych poprzez zajęcie się stroną podażową, muszą je uzupełniać dodatkowe warunki po stronie popytu na bardziej paliwooszczędne pojazdy, w szczególności skuteczne środki wprowadzania opłat emisyjnych.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13) Transformacja w kierunku neutralności klimatycznej wymaga znacznych inwestycji w sieci elektroenergetyczne, w tym zwiększenia zdolności, odporności i możliwości magazynowania, a także dodatkowych połączeń. *Jeżeli chodzi o pojazdy ciężkie, przy docelowych poziomach emisji zaproponowanych w art. 3a na 2030 r. udział pojazdów bezemisyjnych w całym parku samochodów poruszających się po drogach, jak również zużycie energii elektrycznej w tym sektorze pozostaną ograniczone. W związku z tym powiązany wpływ na sieć elektroenergetyczną również pozostanie ograniczony.*

(13) Wdrożenie pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, pojazdów zasilanych wodorowymi ogniwami paliwowymi i innych pojazdów napędzanych wodorem będzie niewątpliwie wymagało znacznych inwestycji w sieci elektroenergetyczne, w tym zwiększenia zdolności, odporności i możliwości magazynowania, a także dodatkowych połączeń *i dostosowania zachowań, tak aby godziny szczytowego zapotrzebowania były obsługiwane bez ryzyka dla bezpieczeństwa dostaw.*

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14a) Dostęp do szkoleń i przekwalifikowania w wielu sektorach, w

tym w sektorze pojazdów ciężkich, który musi przejść fundamentalne zmiany, ma kluczowe znaczenie dla sprawiedliwej społecznie transformacji. Branża pojazdów ciężkich musi upewnić się, że pracownicy mają dostęp do możliwości przekwalifikowania się i są zachęceni do korzystania z nich bez ponoszenia własnych kosztów. Aby zapewnić sprawiedliwą i skuteczną transformację, kluczowe znaczenie ma mapowanie i analiza przewidywanych zmian na rynku pracy w branży pojazdów ciężarowych.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Ze względu na niejednorodną strukturę całego parku samochodowego nie można w pełni przewidzieć, czy w przypadku wszystkich zastosowań **niszowych** rozwój technologiczny będzie wystarczająco szybki, aby zagwarantować, że technologia bezemisyjnej rury wydechowej będzie opłacalnym wyborem. **Może to obejmować** takie zastosowania, jak pojazdy ciężkie do transportu dalekobieżnego w określonych warunkach morfologicznych i meteorologicznych, autokary i samochody ciężarowe do krytycznych zastosowań związanych z bezpieczeństwem i ochroną, których to zastosowań nie mogą zapewnić technologie bezemisyjnej rury wydechowej. Takie pojazdy powinny stanowić ograniczoną część całego parku pojazdów ciężkich. W związku z tym należy pozostawić pewien margines w celu na 2040 r., aby uwzględnić przyszły rozwój technologii.

Poprawka

(15) Ze względu na niejednorodną strukturę całego parku samochodowego nie można w pełni przewidzieć, czy w przypadku wszystkich zastosowań rozwój technologiczny będzie wystarczająco szybki, aby zagwarantować, że technologia bezemisyjnej rury wydechowej będzie opłacalnym wyborem. **Obejmuje to** takie zastosowania, jak pojazdy ciężkie do transportu dalekobieżnego w określonych warunkach morfologicznych i meteorologicznych, autokary i samochody ciężarowe do krytycznych zastosowań związanych z bezpieczeństwem i ochroną, których to zastosowań nie mogą zapewnić technologie bezemisyjnej rury wydechowej. **Autokary muszą być dostępne również ze względów związanych z bezpieczeństwem krajowym i ich potencjalnym zastosowaniem do ewakuacji ludności cywilnej.** Takie pojazdy powinny stanowić ograniczoną część całego parku pojazdów ciężkich. W związku z tym należy pozostawić pewien margines w celu na 2040 r., aby

uwzględnić przyszły rozwój technologii.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Unia Europejska musi nadal przyspieszać redukcję emisji CO₂ oraz osiągać redukcję emisji w każdym sektorze, każdego roku. Aby osiągnąć ambitne cele tego rozporządzenia, również biopaliwa i paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego, takie jak pochodne wodoru, muszą odgrywać ważną rolę w transformacji. Aby utorować drogę dla bezemisyjnych pojazdów elektrycznych lub napędzanych wodorem oraz zapewnić jasne rozporządzenie dla popytu na rynku, ważne jest ustanowienie ambitnego celu na poziomie 90 procent na 2040 r., gdyż obecnie tylko 1–2 % sprzedawanych pojazdów ciężarowych to pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15b) Po konsultacjach z zainteresowanymi stronami Komisja powinna opublikować sprawozdanie dotyczące rejestracji pojazdów ciężkich napędzanych wyłącznie paliwami odnawialnymi do celów zgodności z prawem UE i unijnym celem neutralności klimatycznej. Komisja powinna przedłożyć to sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w tym, w stosownych przypadkach, propozycje

środków następczych, takich jak wnioski ustawodawcze.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Samochody ciężarowe wszystkich największych zespołów przekraczających masę 70 ton są typowo wykorzystywane na długich dystansach i muszą zostać zaklasyfikowane do specjalnej podgrupy, gdyż obliczenia ich emisji CO₂ muszą być dostosowane do ich szczególnych cech, aby uwzględnić ich faktyczną ładowność i prawidłowy cykl jazdy.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 – akapit 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Ponieważ w przypadku niektórych grup pojazdów, które uzyskały homologację typu, nie określono jeszcze z przyczyn technicznych emisji CO₂, pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu. Są to na przykład pojazdy specjalnego przeznaczenia, takie jak żurawie samochodowe, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu hydraulicznego, pojazdy do przewożenia ładunków nienormatywnych, pojazdy terenowe, takie jak niektóre pojazdy używane na potrzeby górnictwa, leśnictwa i rolnictwa, a także inne pojazdy o niestandardowej konfiguracji osi, takie jak pojazdy mające więcej niż cztery osie lub więcej niż dwie osie napędzane, małe autobusy o masie maksymalnej poniżej 7,5 t i małe

Ponieważ w przypadku niektórych grup pojazdów, które uzyskały homologację typu, nie określono jeszcze z przyczyn technicznych emisji CO₂, pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu. Są to na przykład pojazdy specjalnego przeznaczenia, takie jak żurawie samochodowe, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu hydraulicznego, pojazdy do przewożenia ładunków nienormatywnych, pojazdy terenowe, takie jak niektóre pojazdy używane na potrzeby górnictwa, leśnictwa i rolnictwa, a także inne pojazdy o niestandardowej konfiguracji osi, takie jak pojazdy mające więcej niż cztery osie lub więcej niż dwie osie napędzane **oraz** małe autobusy o masie maksymalnej poniżej 7,5 t i małe

samochody ciężarowe o masie maksymalnej poniżej 5 t.

samochody ciężarowe o masie maksymalnej poniżej 5 t.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 – akapit 5

Tekst proponowany przez Komisję

Pojazdy specjalistyczne, **takie jak śmieciarki**, wywrotki lub mieszalniki do betonu, powinny nadal być zwolnione z obowiązku obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ przez producentów.

Poprawka

Pojazdy specjalistyczne, wywrotki lub mieszalniki do betonu, powinny nadal być zwolnione z obowiązku obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ przez producentów.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

(30) W celu zwiększenia rozwoju nowych technologii bezemisyjnych w wyspecjalizowanych małych i średnich przedsiębiorstwach powinno ponadto być możliwe przenoszenie pojazdów bezemisyjnych między podmiotami niepowiązanymi.

Poprawka

(30) W celu zwiększenia rozwoju nowych technologii bezemisyjnych w wyspecjalizowanych małych i średnich przedsiębiorstwach powinno ponadto być możliwe przenoszenie pojazdów bezemisyjnych między podmiotami niepowiązanymi **oraz przenoszenie istniejących pojazdów zmodernizowanych do pojazdów bezemisyjnych. Modernizacja istniejących pojazdów stanowi doskonałą okazję do przyspieszenia przejścia na mobilność bezemisyjną w sposób efektywny kosztowo i zasobooszczędny.**

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 Rozporządzenie (UE) 2019/1242 Artykuł 1 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich, które przyczyniają się do realizacji unijnego celu **redukcji emisji gazów cieplarnianych określonego** w rozporządzeniu (UE) 2018/842²³, a także do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego²⁴ i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

²³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 16 z 19.6.2018, s. 26).

²⁴ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera c
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 1 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Pojazdy inne niż te, o których mowa w ust. 4, zarejestrowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego, siły zbrojne lub służby udzielające pilnej opieki medycznej nie podlegają docelowym poziomom emisji CO₂ określonym

Poprawka

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich, które przyczyniają się do realizacji unijnego celu **neutralności klimatycznej i pośrednich celów klimatycznych Unii określonych** w rozporządzeniu (UE) 2018/842²³, a także do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego²⁴ i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

²³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 16 z 19.6.2018, s. 26).

²⁴ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

Poprawka

5. Pojazdy inne niż te, o których mowa w ust. 4, zarejestrowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego, siły zbrojne lub służby udzielające pilnej opieki medycznej, **lub pojazdy ciężarowe kategorii N3 w grupie 11, 12 lub 16,**

w art. 3a, jeżeli państwo członkowskie wskaże ten fakt w procesie rejestracji i sprawozdawczości, potwierdzając tym samym w danych zgłoszonych zgodnie z częścią A załącznika IV, że cel użytkowania pojazdu nie może być w równym stopniu osiągnięty przez pojazd bezemisyjny, a zatem zarejestrowanie pojazdu z silnikiem spalinowym do realizacji tego celu leży w interesie publicznym.

dopuszczone do użytku w państwie rejestracji na potrzeby zespołów ciągnących o maksymalnej dopuszczalnej masie powyżej 70 ton, nie podlegają docelowym poziomom emisji CO₂ określonym w art. 3a, jeżeli państwo członkowskie wskaże ten fakt w procesie rejestracji i sprawozdawczości, potwierdzając tym samym w danych zgłoszonych zgodnie z częścią A załącznika IV, że cel użytkowania pojazdu nie może być w równym stopniu osiągnięty przez pojazd bezemisyjny, a zatem zarejestrowanie pojazdu z silnikiem spalinowym do realizacji tego celu leży w interesie publicznym.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera i

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 – punkt 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

23a) „paliwa kwalifikujące się do współczynnika CCF” oznaczają biogaz zdefiniowany w art. 2 pkt 28 dyrektywy (UE) 2018/2001, zaawansowane biopaliwa zdefiniowane w art. 2 pkt 34 dyrektywy (UE) 2018/2001 oraz paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego zdefiniowane w art. 2 pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001, które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 29 dyrektywy (UE) 2018/2001.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera i

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 – punkt 23 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

23b) „współczynnik korekcji emisji dwutlenku węgla (CCF)” oznacza współczynnik, który stosuje korektę emisji CO₂ z rury wydechowej pojazdów do celów oceny zgodności, w celu odzwierciedlenia intensywności emisji gazów cieplarnianych i udziału paliw kwalifikujących się do współczynnika CCF, zgodnie z definicją w art. 3 pkt 24 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera i
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 – punkt 23 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

23c) „bardzo ciężkie zestawy pojazdów” oznaczają pojazdy o maksymalnej dopuszczalnej masie ponad 60 ton, w porównaniu z unijną średnią wynoszącą 40 ton. Jako że wzór na obliczenie emisji CO₂ zakłada taką samą ładowność jak w przypadku o wiele mniejszych pojazdów ciężkich, wzór należy zmodyfikować, aby uwzględnić zwiększoną efektywność energetyczną tych bardzo ciężkich zestawów pojazdów, aby lepiej odzwierciedlać ich emisje zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 a – ustęp 1 – punkt 3a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. *Zgodnie z załącznikiem I pkt 1.1.4 na potrzeby oceny przestrzegania przez producentów przepisów dotyczących celów redukcji określonych w ust. 1 należy brać pod uwagę pojazdy ciężkie nieprzypisane do żadnej z podgrup wymienionych w załączniku I pkt 1.1.*

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 b – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W przypadku pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I, producenci przestrzegają minimalnych wielkości udziału pojazdów bezemisyjnych w parku nowych pojazdów ciężkich, jak określono w pkt 4.3 załącznika I. W przypadku nowych autobusów miejskich od okresu sprawozdawczego roku 2030 udział pojazdów bezemisyjnych wynosi 100 %;

Poprawka

1. W przypadku pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I, producenci przestrzegają minimalnych wielkości udziału pojazdów bezemisyjnych w parku nowych pojazdów ciężkich, jak określono w pkt 4.3 załącznika I. W przypadku nowych autobusów miejskich od okresu sprawozdawczego roku 2030 udział pojazdów bezemisyjnych wynosi **90 %, zaś od okresu sprawozdawczego roku 2035 – 100 %.**

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 b – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie mogą zdecydować o wyłączeniu z obowiązku wynikającego z niniejszego artykułu ograniczonej części autobusów miejskich zarejestrowanych w każdym okresie sprawozdawczym, **co**

Poprawka

Państwa członkowskie mogą zdecydować o wyłączeniu z obowiązku wynikającego z niniejszego artykułu ograniczonej części autobusów miejskich zarejestrowanych w każdym okresie sprawozdawczym, **ze**

oznacza potwierdzenie, że cel użytkowania danego pojazdu nie może być w równym stopniu osiągnięty przez pojazd bezemisyjny, a zatem zarejestrowanie pojazdu innego niż zeroemisyjny do realizacji tego celu leży w interesie publicznym ze względu na społeczne i gospodarcze koszty i korzyści w związku ze szczególnymi warunkami morfologii terenu lub meteorologicznymi.

względu na interes publiczny, ze względu na społeczne i gospodarcze koszty i korzyści w związku ze szczególnymi warunkami morfologii terenu lub meteorologicznymi oraz ze względów bezpieczeństwa narodowego i w celu przeciwdziałania klęskom żywiołowym.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 c – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające udzielają zamówień publicznych na zakup lub użytkowanie pojazdów, o których mowa w art. 3b, zgodnie z właściwymi przepisami prawa międzynarodowego, na podstawie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie, o najkorzystniejszym stosunku ceny do jakości oraz wkładzie w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw.

Poprawka

1. Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające udzielają zamówień publicznych na zakup lub użytkowanie pojazdów, o których mowa w art. 3b, zgodnie z właściwymi przepisami prawa międzynarodowego, na podstawie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie, o najkorzystniejszym stosunku ceny do jakości oraz wkładzie w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw **oraz spełniających kryteria społeczne i środowiskowe.**

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 4 – akapit 1 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) w art. 4 akapit pierwszy dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) zastosowanie współczynnika korekcji emisji dwutlenku węgla (CCF) począwszy od 2030 r., określonego zgodnie z pkt 2.1

załącznika I.

Wpływ współczynnika CCF jest ograniczony, tak aby uwzględniane były jedynie dodatkowe ilości paliw przekraczające wiążący łączny cel częściowy dla zaawansowanych biopaliw i paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w udziale energii odnawialnej dostarczanej do sektora transportowego, zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001.

Należy ustanowić pułap w celu zapewnienia, że dzięki wpływowi współczynnika korekcji emisji dwutlenku węgla można osiągnąć nie więcej niż 10 punktów procentowych celów redukcji emisji CO₂ na lata 2030, 2035 i 2040. W związku z tym należy ustanowić pułap na lata 2030–2034, tak aby we współczynniku uwzględniany był udział do 12,5 % paliw kwalifikujących się do współczynnika CCF, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 niniejszego rozporządzenia. W latach 2035–2039 udział wynosi do 17 %, a począwszy od 2040 r. – do 40 %.”

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 – litera b a (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 5 – akapit 3 – punkt 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) w art. 5 akapit trzeci dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) Współczynnik kompensacyjny przypisywany pojazdom ciężarowym N3 zarejestrowanym po raz pierwszy w okresie sprawozdawczym i dopuszczonym do użytku w państwach członkowskich z wyższą masą całkowitego zespołu pojazdów obowiązującą w odniesieniu do transportu zestawami bardzo ciężkimi, a

więc powyżej 60 ton. W kwestii współczynnika kompensacyjnego, o którym mowa w niniejszym artykule, Komisja do 31 grudnia 2024 r. przyjmie akt delegowany zgodnie z art. 17, aby poprawić wzór stosowany do obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO2 producentów zawarty w załączniku I pkt 2.7 w celu uwzględnienia wyższej efektywności energetycznej zestawów bardzo ciężkich i wyeliminowania zakłóceń w obliczanych emisjach.”

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera d
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit 4

Tekst proponowany przez Komisję

Jednostki emisji i długi emisyjne nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039, w stosownych przypadkach, są przenoszone z jednego okresu sprawozdawczego na następny okres sprawozdawczy. Wszelkie pozostałe długi emisyjne zostaną jednak rozliczone w *okresach sprawozdawczych* roku 2029, 2034 i 2039.;

Poprawka

Jednostki emisji i długi emisyjne nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039, w stosownych przypadkach, są przenoszone z jednego okresu sprawozdawczego na następny okres sprawozdawczy. Wszelkie pozostałe długi emisyjne zostaną jednak rozliczone w *okresie sprawozdawczym* roku 2039.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 15 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

W 2028 r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego

Poprawka

W 2027 r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego

przeгляdu.

przeгляdu.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 15 – akapit 3 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W sprawozdaniu należy ocenić możliwość włączenia do zakresu stosowania pojazdów ciężarowych kategorii N3 w grupach 11, 12 i 16, dopuszczonych do użytku w państwie rejestracji na potrzeby zestawu ciągnącego o maksymalnej dopuszczalnej masie powyżej 70 ton, o ile opracowano sposób obliczenia emisji dla tych pojazdów uwzględniający ich specyfikę jako ciągników zestawów ciężkich.

Do 31 grudnia 2025 r., a następnie co roku, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stanu podstawowych warunków wprowadzania na rynek bezemisyjnych pojazdów ciężkich w Unii. W sprawozdaniu tym Komisja ocenia w szczególności, ale nie wyłącznie, następujące elementy:

a) liczbę rejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich w państwach członkowskich,

b) rozwój infrastruktury ładowania i tankowania odpowiedniej dla pojazdów ciężkich w państwach członkowskich,

c) wprowadzenie w państwach członkowskich opłat dla użytkowników dróg w zależności od emisji CO₂,

d) średnią cenę uprawnień w nowym systemie handlu uprawnieniami do emisji obejmującym transport drogowy,

e) inne środki wspierające upowszechnienie bezemisyjnych pojazdów

ciężkich.

Jeżeli ze sprawozdania wynika, że warunki podstawowe, w szczególności przewidziane w lit. b), c) lub d), nie są zgodne z celami przewidzianymi dla producentów pojazdów w art. 3a i 3b niniejszego rozporządzenia, ustalenia zawarte w sprawozdaniu są brane pod uwagę przy przyszłych zmianach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362 oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE.

Nie później niż 31 grudnia 2026 r. Komisja publikuje sprawozdanie określające metodykę oceny oraz spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO₂ w całym cyklu życia pojazdów ciężkich wprowadzonych do obrotu na rynku unijnym. Komisja przedkłada to sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w tym, w stosownych przypadkach, propozycje środków następczych, takich jak wnioski ustawodawcze.

Poprawka 36

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – 1.1.4 (nowy)**

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
<i>Poprawka</i>	
<p>1.1.4. Nowe małe samochody ciężarowe kategorii N2, które nie należą do żadnej z podgrup wymienionych w pkt 1.1.1 i 1.1.2 i dla których z przyczyn technicznych nie określono jeszcze emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400, ale zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego lub rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i środkami wykonawczymi do niego, przypisuje się następującym podgrupom do celów niniejszego rozporządzenia:</p>	
<i>Cechy pojazdu</i>	<i>Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia</i>
Kategoria N; TPMLM* ≤ 5 t	53

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 1.2

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>		
1.2. Pojazdy specjalistyczne określono na podstawie następujących kryteriów:		
Kategoria pojazdu	Konfiguracja podwozia	Kryteria dotyczące pojazdów specjalistycznych
N	Pojazd jednoczłonowy	Oprócz kodu nadwozia określonego w pozycji 38 świadectwa zgodności podaje się jedną z następujących cyfr uzupełniających wymienionych w dodatku 2 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18 , 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Ciągnik	Prędkość maksymalna nieprzekraczająca 79 km/h
<i>Poprawka</i>		

1.2. Pojazdy specjalistyczne określono na podstawie następujących kryteriów:		
Kategoria pojazdu	Konfiguracja podwozia	Kryteria dotyczące pojazdów specjalistycznych
N	Pojazd jednoczłonowy	Oprócz kodu nadwozia określonego w pozycji 38 świadectwa zgodności podaje się jedną z następujących cyfr uzupełniających wymienionych w dodatku 2 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Ciągnik	Prędkość maksymalna nieprzekraczająca 79 km/h

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I - punkt 2.1

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik I – punkt 2.1

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
2.1. Obliczanie indywidualnego poziomu emisji CO ₂ dla nowego pojazdu ciężkiego	
Indywidualny poziom emisji w g/km nowego pojazdu ciężkiego v przypisanego do podgrupy sg lub do jego pojazdu podstawowego oblicza się zgodnie z następującym wzorem:	
$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$ $CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$	
gdzie:	
\sum_{mp}	oznacza sumę wszystkich profili zadań mp wymienionych w tabeli 2;
sg	oznacza podgrupę, do której przypisano nowy pojazd ciężki v zgodnie z sekcją 1 niniejszego załącznika;
$W_{sg,mp}$	oznacza wagę profilu zadań określoną w pkt 2.1.1–2.1.3;
$CO2_{v,mp}$	oznacza emisję CO ₂ w g/km nowego pojazdu ciężkiego v określone

$CO2p_{v,mp}$	<p>dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b oraz znormalizowane zgodnie z załącznikiem III;</p> <p>oznacza emisje CO_2 w g/km pojazdu podstawowego nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b.</p> <p>W przypadku bezemisyjnych pojazdów silnikowych wartości $CO2_{v,mp}$ oraz $CO2p_{v,mp}$ ustala się na poziomie 0.</p>
<i>Poprawka</i>	
2.1. Obliczanie indywidualnego poziomu emisji CO_2 dla nowego pojazdu ciężkiego	
<p>Indywidualny poziom emisji w g/km nowego pojazdu ciężkiego v przypisanego do podgrupy sg lub do jego pojazdu podstawowego oblicza się zgodnie z następującym wzorem:</p> $CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$ $CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$ <p>gdzie:</p> <p>\sum_{mp} oznacza sumę wszystkich profili zadań mp wymienionych w tabeli 2;</p> <p>sg oznacza podgrupę, do której przypisano nowy pojazd ciężki v zgodnie z sekcją 1 niniejszego załącznika;</p> <p>$W_{sg,mp}$ oznacza wagę profilu zadań określoną w pkt 2.1.1–2.1.3;</p> <p>$CO2_{v,mp}$ oznacza emisje CO_2 w g/km nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b oraz znormalizowane zgodnie z załącznikiem III;</p> <p>$CO2p_{v,mp}$ oznacza emisje CO_2 w g/km pojazdu podstawowego nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b.</p> <p>CCF_i oznacza współczynnik korygujący emisji dwutlenku węgla dla używanego paliwa lub mieszanki paliw określony w art. 3 pkt (25) i obliczony zgodnie z ust. 7 niniejszego załącznika ze skutkiem od 2030 r.</p>	

W przypadku bezemisyjnych pojazdów silnikowych wartości $CO2_{v,mp}$ oraz $CO2p_{v,mp}$ ustala się na poziomie 0.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2.7.2

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
2.7.2. dla okresów sprawozdawczych począwszy od 2025 r.	
$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$	
$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$	
$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$	
$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$	
gdzie	
\sum_{sg}	oznacza sumę tych podgrup, które są uwzględniane przy obliczaniu konkretnego średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ zgodnie z pkt 4.2;
$ZLEV$	określono w pkt 2.3;
$share_{sg}$	określono w pkt 2.4;
zev_{sg}	określono w pkt 2.4;
pv_{sg}	określono w pkt 2.4;
MPW_{sg}	określono w pkt 2.6;
$avgCO2_{sg}$	określono w pkt 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	określono w pkt 2.2;
$rCO2_{sg}$	określono w pkt 3.1.2.
<i>Poprawka</i>	
2.7.2. dla okresów sprawozdawczych począwszy od 2025 r.	
$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$	
$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$	
$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$	
$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$	

gdzie

\sum_{sg}	oznacza sumę tych podgrup, które są uwzględniane przy obliczaniu konkretnego średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ zgodnie z pkt 4.2;
$ZLEV$	określono w pkt 2.3;
$share_{sg}$	określono w pkt 2.4;
zev_{sg}	określono w pkt 2.4;
pv_{sg}	określono w pkt 2.4;
MPW_{sg}	określono w pkt 2.6;
$avgCO2_{sg}$	określono w pkt 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	określono w pkt 2.2;
$rCO2_{sg}$	określono w pkt 3.1.2.

share_{sgEHC} to udział w podgrupie sg nowych pojazdów ciężarowych kategorii N3 producenta, które mogą być używane w bardzo ciężkich zestawach

α_{sg} to współczynnik kompensacyjny służący do dostosowania wpływu większej ładowności bardzo ciężkich zestawów na samochody ciężarowe producenta, w zależności od średniej maksymalnej dopuszczalnej masy zestawu, przy użyciu wartości ważonej wyniku poniższych wzorów:

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb 8x4} - 30) / 100$, dla ciężarówek typu bardzo ciężki zestaw z napędem 8x4

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb other} + 19) / 100$, dla innych samochodów ciężarowych typu bardzo ciężki zestaw

avgGVW_{sg comb} to średnia dla danego producenta w kraju rejestracji dla maksymalnej dopuszczalnej masy zespołu pojazdów (w tonach) dla danych samochodów ciężarowych typu bardzo ciężki zestaw w podgrupie sg, gdy spełniony jest następujący warunek:

do celów obliczania emisji CO₂ samochód ciężarowy objęty niniejszym rozporządzeniem uznaje się za część bardzo ciężkiego zestawu, jeżeli samochód ciężarowy należy do kategorii N3, a maksymalna dopuszczalna masa zespołu pojazdów w kraju rejestracji wynosi ponad 60 ton i został on przetransportowany zgodnie z załącznikiem IV część A lit. qa).

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – punkt 4.1 – tabela 4.2

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik I – tabela 4.2

Tekst proponowany przez Komisję

4.2. Podgrupy pojazdów uwzględniane przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ i docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów

X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
podgrupy pojazdów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. a)	podgrupy pojazdów do przewozu towarów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d) oraz art. 3a ust. 3	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d)	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji dla pojazdów bezemisyjnych zgodnie z art. 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Wszystkie podgrupy pojazdów, o których mowa w pkt 1.1.1 i 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

Poprawka

4.2. Podgrupy pojazdów uwzględniane przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ i docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów

X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
podgrupy pojazdów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. a)	podgrupy pojazdów do przewozu towarów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d) oraz art. 3a ust. 3	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d)	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji dla pojazdów bezemisyjnych zgodnie z art. 3b

4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Wszystkie podgrupy pojazdów, o których mowa w pkt 1.1.1 i 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE
--	--	---	--

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – punkt 4.3 – tabela 4.3.1

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik I – tabela 4.3.1

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>					
4.3.1. Następujące cele redukcji emisji CO ₂ rf_{sg} i rfp_{sg} , zgodnie z art. 3a, stosuje się do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:					
Cele redukcji emisji CO ₂ rf_{sg} i rfp_{sg}					
Podgrupy pojazdów sg		Okres sprawozdawczy w latach			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Średnie samochody ciężarowe	53, 54	0	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o konfiguracjach osi 4x2 i 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH	15%	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o szczególnych konfiguracjach osi	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Autokary (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD,	0	43%	64%	90%

	34-C2, 34-C3, 34-DD				
Pojazdy podstawowe autokarów ($r_{fp_{sg}}$)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Przyczepy		0	7,5%	7,5%	7,5%
Naczepy		0	15%	15%	15%
<i>Poprawka</i>					
4.3.1. Następujące cele redukcji emisji CO ₂ $r_{f_{sg}}$ i $r_{fp_{sg}}$, zgodnie z art. 3a, stosuje się do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:					
Cele redukcji emisji CO ₂ $r_{f_{sg}}$ i $r_{fp_{sg}}$					
Podgrupy pojazdów sg		Okres sprawozdawczy w latach			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Od 2040 r.
Średnie samochody ciężarowe	53, 54	0	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o konfiguracjach osi 4x2 i 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH	15%	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o szczególnych konfiguracjach osi	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Autokary i autobusy międzymiastowe ($r_{f_{sg}}$)	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-	0	43%	64%	90%

	DD				
Pojazdy podstawowe autokarów autobusów międzymiastowych (r _{fp_{sg}})	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Przyczepy	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Naczepy	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Naczepy	131, 131V, 132, 132V, 133	0	5,0%	7,5%	7,5%

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4.3.2

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>
4.3.2. Następujące cele dotyczące pojazdów bezemisyjnych z _{evM_{sg}} zgodnie z art. 3b mają zastosowanie do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:
Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych z _{evM_{sg}}

Podgrupy pojazdów sg		Okres sprawozdawczy w latach			
		przed 2030 r.	2030–2034	2035–2039	Od 2040 r.
Ciężkie autobusy miejskie	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100%	100%	100%
<i>Poprawka</i>					
4.3.2. Następujące cele dotyczące pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$ zgodnie z art. 3b mają zastosowanie do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:					
Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$					
Podgrupy pojazdów sg		Okres sprawozdawczy w latach			
		przed 2030 r.	2030–2034	2035–2039	Od 2040 r.
Ciężkie autobusy miejskie	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100%	100%	100%

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 6 a (nowy) Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik I – punkt 7 (nowy)

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>
<i>Poprawka</i>
<p>7. OBLICZANIE WSPÓŁCZYNNIKA KORYGUJĄCEGO EMISJI DWUTLENKU WĘGLA (CCF)</p> <p><i>Dla każdego paliwa lub mieszanki paliw i CCF oblicza się zgodnie z następującą metodą:</i></p> <p><i>Dla paliw kwalifikujących się do CCF, zdefiniowanych w art. 3 pkt (25), $CCFi = 1$.</i></p> <p><i>Dla paliw konwencjonalnych i kopalnych $CCFi = 0$.</i></p>

Dla mieszanek paliw konwencjonalnych i paliw kwalifikujących się do CCF CCF oblicza się według wzoru:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$$

gdzie:

CCFi oznacza współczynnik korygujący emisji dwutlenku węgla dla konkretnej mieszanki paliwa konwencjonalnego i oraz wszystkich paliw kwalifikujących się do CCF, które można wykorzystać do jego zastąpienia

SHARESn,i oznacza odsetek paliw odnawialnych zgłoszonych w bazie danych Shares podany w ostatnim dostępnym okresie sprawozdawczym n i obliczony jako średni udział we wszystkich państwach członkowskich UE

SHARESn - 1,i oznacza odsetek paliw odnawialnych zgłoszonych w bazie danych Shares podany w przedostatnim dostępnym okresie sprawozdawczym n i obliczony jako średni udział we wszystkich państwach członkowskich UE

SHARESn - 2,i oznacza odsetek paliw odnawialnych zgłoszonych w bazie danych Shares podany w trzecim od końca dostępnym okresie sprawozdawczym n i obliczony jako średni udział we wszystkich państwach członkowskich UE.

Baza danych Shares jest dostępna na stronie:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik IV – część A – litera q a (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik IV – (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

qa) maksymalna masa dla samochodu ciężarowego kategorii N3 w bardzo ciężkim zestawie, o którym mowa w załączniku I pkt 2.7.2. w kraju rejestracji samochodu ciężarowego, gdy samochód ciężarowy jest sprzężony z co najmniej jedną naczepą/przyczepą z holem sztywnym.

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Zmiana rozporządzenia (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO2 dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylenie rozporządzenia (UE) 2018/956
Odsyłacze	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 29.3.2023
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 29.3.2023
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
Rozpatrzenie w komisji	29.6.2023
Data przyjęcia	12.10.2023
Wynik głosowania końcowego	+: 31 -: 3 0: 4
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skyttedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

19.9.2023

OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Andris Ameriks

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Chociaż polityka klimatyczna i energetyczna UE prowadzi do znacznego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych we wszystkich sektorach, emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportu w UE nadal rosną – stanowią ćwierć łącznej emisji gazów cieplarnianych w Europie. Najwięcej emituje transport drogowy (ponad 70 %), z czego ponad 27 % pojazdy ciężkie. Kluczowym czynnikiem był tu wzrost popytu na transport towarowy od 2000 r. Popyt ten ma zresztą w przyszłości dalej rosnąć.

Dlatego też zmiana obowiązujących wiążących celów redukcji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich posłuży osiągnięciu celów zielonej transformacji, również w obecnej sytuacji geopolitycznej: jak podkreślono w planie REPowerEU, rosyjska inwazja na Ukrainę rzeczywiście spowodowała, że zmniejszenie zależności UE od paliw kopalnych jest ważniejsze niż kiedykolwiek wcześniej.

Po drugie, reforma może przynieść korzyści przewoźnikom i użytkownikom. Powszechniejsze wykorzystywanie bardziej energooszczędnych pojazdów dzięki zachęceniu producentów do zwiększenia dostaw pojazdów bezemisyjnych pozwoli stworzyć przystępniejsze cenowo modele pojazdów bezemisyjnych i ogólnie zmniejszyć łączne koszty własności takich pojazdów.

Po trzecie, reforma może pomóc w umacnianiu pierwszoplanowej pozycji UE w dziedzinie technologii i innowacji w przemyśle, zwłaszcza w związku z trwającą globalną transformacją w kierunku mobilności bezemisyjnej, gdyż przekieruje inwestycje na technologie bezemisyjne.

Cennym elementem wniosku Komisji jest objęcie rozporządzeniem zmieniającym autobusów miejskich. Redukcja emisji CO₂ na obszarach miejskich przyniesie szereg pozytywnych skutków, gdyż poprawi jakość powietrza w miastach i stan zdrowia mieszkańców Europy. W związku z tym oraz w odniesieniu do możliwości wyłączenia pewnej liczby autobusów zgodnie z art. 3b ust. 2 wniosku sprawozdawca podkreśla, że trzeba skrócić termin przyjmowania przez

Komisję aktów delegowanych w tej konkretnej sprawie, aby dać podmiotom gospodarczym pewność planowania.

Z drugiej strony przejście z pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi na pojazdy bezemisyjne musi uwzględniać skutki społeczne i gospodarcze, by nikt nie został pominięty w procesie transformacji w kierunku Europy neutralnej dla klimatu. Nierówności w dostępie do sieci transportowych wpływają na codzienne życie milionów ludzi, zwłaszcza na osoby mniej zarabiające, mające specjalne potrzeby lub mieszkające na obszarach peryferyjnych. Ściśle z tym wiąże się kwestia łączności między obszarami wiejskimi, podmiejskimi i miejskimi, zwłaszcza specyficznych geograficznie, np. na wyspach, w regionach i na terytoriach najbardziej oddalonych, na obszarach wiejskich lub oddalonych, mniej dostępnych obszarach peryferyjnych i górskich. Dlatego droga do dekarbonizacji transportu musi obejmować odpowiednie środki zapewniające przystępność cenową i dostępność transportu, aby uniknąć ubóstwa transportowego i zapewnić równy dostęp do ośrodków miejskich.

Ponadto sprawozdawca podkreśla, że należy poważnie wziąć pod uwagę społeczne skutki transformacji również w sektorze motoryzacyjnym, umożliwiając stopniowe wycofywanie pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi w połączeniu ze środkami wsparcia pracowników w tym sektorze. Środki te należy zapisać w planach sprawiedliwej transformacji i planach społeczno-klimatycznych. Sprawozdawca proponuje zatem, by dochody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji i z grzywnien administracyjnych przeznaczyć na niedawno powstały Społeczny Fundusz Klimatyczny i w ten sposób przyczynić się do sprawiedliwej społecznie transformacji w kierunku neutralności klimatycznej.

W opinii tej sprawozdawca chce zapewnić, by przyszła flota pojazdów ciężkich odegrała właściwą rolę w osiągnięciu do 2050 r. redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu o 90 % w stosunku do poziomów z 1990 r., zgodnie z Europejskim Zielonym Ładem, a jednocześnie by zapewnić europejskim przewoźnikom i użytkownikom, z których większość to MŚP, korzyści z szerszego stosowania bardziej energooszczędnych pojazdów.

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 co następuje:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego, przyjętego w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.¹⁰ Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia oraz dobrobytu gospodarczego obywateli Unii.

¹⁰ Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

Poprawka

(1) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego, przyjętego w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.¹⁰ Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia oraz dobrobytu gospodarczego obywateli Unii **oraz wpływu nielegalnej, niesprowokowanej i nieuzasadnionej wojny Rosji przeciwko Ukrainie, w tym odbudowy Ukrainy po wojnie.**

¹⁰ Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie

Poprawka

(2) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie

wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w Unii do 2050 r. Ponadto określono w nim nową strategię mającą na celu przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, którego gospodarka będzie nowoczesna, zasobooszczędna i konkurencyjna i w której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane, do których należą m.in. osoby starsze, osoby **niepełnosprawne** oraz osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie przebiegać w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób, tak by nikt nie został pominięty.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego.

wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w Unii do 2050 r. Ponadto określono w nim nową strategię mającą na celu przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, którego gospodarka będzie nowoczesna, zasobooszczędna i konkurencyjna i w której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane, do których należą m.in. **mieszkańcy obszarów peryferyjnych i wiejskich oraz regionów najbardziej oddalonych**, osoby starsze, osoby z **niepełnosprawnościami** oraz osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie przebiegać w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób, tak by nikt nie został pominięty.

Poprawka

(5) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego, **jedynego sektora w UE, w którym od lat 90. ubiegłego stulecia występuje tendencja wzrostowa emisji. W szczególności sektor pojazdów ciężkich odpowiada za ponad jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych z transportu drogowego w UE i za ponad 6 % całkowitych emisji**

gazów cieplarnianych w UE.
Przyspieszenie obniżenia emisyjności jest jeszcze ważniejsze ze względu na fakt, że oczekuje się, że aktywność samochodów ciężarowych w UE wzrośnie o 40 % w latach 2019–2050, podczas gdy aktywność autobusów i autokarów wzrośnie o 10 % w tym samym okresie.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) W komunikacie w sprawie nowych unijnych ram mobilności miejskiej^{1a} podkreślono, że organy publiczne powinny zapewnić dostępność wydajnej, interoperacyjnej i przyjaznej dla użytkownika infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych. Dostępność takiej infrastruktury ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celu, jakim jest obniżenie emisyjności mobilności w miastach. Prowadząc przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia, Komisja powinna również wziąć pod uwagę rozwój odpowiedniej dla pojazdów ciężkich infrastruktury ładowania i tankowania w państwach członkowskich.

^{1a} Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Nowe unijne ramy mobilności miejskiej – COM(2021)0811 final z 14.12.2021.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5b) *W komunikacie w sprawie nowych unijnych ram mobilności miejskiej^{4a} podkreślono, że organy publiczne powinny zapewnić dostępność wydajnej, interoperacyjnej i przyjaznej dla użytkownika infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych. Dostępność takiej infrastruktury ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celu, jakim jest obniżenie emisyjności mobilności w miastach. Prowadząc przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia, Komisja powinna również wziąć pod uwagę rozwój odpowiedniej dla pojazdów ciężkich infrastruktury ładowania i tankowania w państwach członkowskich.*

^{41a} Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Nowe unijne ramy mobilności miejskiej – COM(2021)0811 final z 14.12.2021.

Poprawka 6

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5c) *Inwestycje w dekarbonizację transportu pasażerskiego nie powinny mieć negatywnego wpływu na dostęp do mobilności, gdyż groziłoby to zwiększeniem problemu ubóstwa transportowego i wykluczenia rzadko zaludnionych obszarów.*

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5d) *Chociaż przegląd niniejszego rozporządzenia^{1a} wpisuje się w realizację celów środowiskowych, a mianowicie obniżenia emisyjności transportu drogowego w celu przeciwdziałania zmianie klimatu, powinien on również uwzględniać istotne konsekwencje przemysłowe i społeczne, aby zapewnić zatrudnienie i mobilność dostępną dla wszystkich.*

^{1a} Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Plan REPowerEU”, COM(2022) 230 final z 18.5.2022.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8) Aby przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., a także zgodnie z zasadą „efektywność energetyczna przede wszystkim”, należy **zaostrzyć** wymogi dotyczące redukcji określone w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 w odniesieniu do pojazdów ciężkich. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r.

(8) Aby przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., a także zgodnie z zasadą „efektywność energetyczna przede wszystkim”, należy **poddać ocenie** wymogi dotyczące redukcji określone w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 w odniesieniu do pojazdów ciężkich. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych, przynosząc jednocześnie korzyści **użytkownikom** i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza i większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością. Pojazdy bezemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami.

Poprawka

(9) Zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych **i niskoemisyjnych**, przynosząc jednocześnie korzyści **konsumentom** i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza i większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością. ***W UE przemysł motoryzacyjny pozostaje jednym z filarów gospodarki, wytwarzając 7 % unijnego PKB, zapewniając 4,6 mln miejsc pracy i utrzymując się w czołówce innowacji technologicznych dzięki inwestycjom w badania i rozwój wynoszącym co roku 60 mld EUR. Należy wspierać tę branżę w jej transformacji ekologicznej i cyfrowej, ponieważ europejscy producenci stoją obecnie w obliczu potrójnie trudnej sytuacji, na którą składają się zaostrzone przepisy dotyczące ochrony środowiska, rosnące potrzeby inwestycyjne w zakresie innowacji oraz nasilona konkurencja międzynarodowa. Zaostrzone normy redukcji emisji CO₂ muszą pozostać neutralne pod względem technologicznym, jeśli chodzi o osiągnięcie wyznaczonych w nich docelowych poziomów emisji dla parku pojazdów. Pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne napędzane zaawansowanymi biopaliwami lub paliwami syntetycznymi zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie (UE)^{1a}. Pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi***

technologiami.

1a Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (wersja przekształcona).

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem mają duży potencjał w zakresie dekarbonizacji niektórych segmentów sektora transportu ciężkiego, a ich rozwój powinien być wspierany, przy jednoczesnym uwzględnieniu faktu, że żadna technologia nie pozostaje bez wpływu na środowisko. Tam, gdzie elektryfikacja nie jest możliwa lub jest mniej wydajna, a pojazdy napędzane wodorem nie są odpowiednie lub konkurencyjne cenowo, zasada neutralności technologicznej pozwala na zapewnienie równych szans z innymi technologiami, które są bardziej dojrzałe.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9b) Po konsultacjach z zainteresowanymi stronami, najpóźniej rok po wejściu w życie rozporządzenia, Komisja powinna przedstawić wniosek

dotyczący rejestracji pojazdów ciężkich napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO₂ do celów zgodności z prawem UE i unijnym celem neutralności klimatycznej.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) W związku z tym należy określić nowe, **zwiększone** cele redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich na okres od 2030 r. Te poziomy docelowe **należy określić na poziomie, który zostanie odczytany jako wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania** pojazdów bezemisyjnych na rynek unijny oraz **do stymulowania innowacji** w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Poprawka

(10) W związku z tym należy określić nowe cele redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich na okres od 2030 r. Te poziomy docelowe **powinny być spójne z dostępnością warunków podstawowych, a mianowicie wystarczająco gęstej sieci infrastruktury paliw alternatywnych, by promować wprowadzanie** pojazdów bezemisyjnych na rynek unijny oraz **stymulować innowacje** w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

(10a) Zasada neutralności pod względem technologicznym ma podstawowe znaczenie dla zagwarantowania efektywności i szerokiego wyboru rozwiązań, utrzymania i przyspieszenia innowacji i rozwoju, w tym w zakresie technologii przełomowych, oraz zapewnienia elastyczności rynku i spełnienia różnorodnych oczekiwań społecznych. Ważne jest zatem, aby nie ograniczać restrykcyjnie transportu drogowego do jednej technologii, lecz by wspierać innowacje i komplementarność

Poprawka

wysokowydajnych technologii alternatywnych, np. przez równoczesne wykorzystanie pojazdów hybrydowych i paliw niskoemisyjnych. Ponadto uniwersalne podejście („one size fits all”) na poziomie europejskim byłoby skazane na porażkę ze względu na duże zróżnicowanie gospodarcze, społeczne, geograficzne i infrastrukturalne w państwach członkowskich i pomiędzy nimi, podczas gdy połączenie wzajemnie się uzupełniających technologii pozwala każdemu regionowi na wdrożenie rozwiązań, które najlepiej odpowiadają jego potrzebom w zakresie redukcji emisji.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10b) Uzupełniając wysiłki podejmowane w ramach tego rozporządzenia w celu zwiększenia dostępności i upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych, należy wprowadzić współczynnik korekcji emisji dwutlenku węgla, aby odpowiednio odzwierciedlić wkład stosowania paliw neutralnych pod względem emisji CO₂, takich jak biopaliwa, biogaz, paliwa z biomasy i paliwa syntetyczne, przy ocenie zgodności z redukcjami emisji CO₂ nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej¹⁴ przewidziano

W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej¹⁴ przewidziano

współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście opracowywana jest ścieżka transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. Ścieżka ta uwzględnia w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa działające w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także opiera się na europejskim programie na rzecz umiejętności, obejmującym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, który ma zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową, oraz na mechanizmie wspierania talentów w ramach inicjatywy „Wykorzystanie talentów w regionach Europy”. Ścieżka ta uwzględnia również odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Mogłoby to na przykład obejmować umożliwienie państwom członkowskim wykorzystania proponowanego Społecznego Funduszu Klimatycznego do wspierania mikroprzedsiębiorstw w zakupie bezemisyjnych pojazdów i samochodów ciężarowych.

¹⁴ Komunikat Komisji „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy”, COM(2021) 350 final z dnia 5 maja 2021 r.

współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście opracowywana jest ścieżka transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. Ścieżka ta uwzględnia w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa działające w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także opiera się na europejskim programie na rzecz umiejętności, obejmującym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, który ma zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową, oraz na mechanizmie wspierania talentów w ramach inicjatywy „Wykorzystanie talentów w regionach Europy”. Ścieżka ta uwzględnia również odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Mogłoby to na przykład obejmować umożliwienie państwom członkowskim wykorzystania proponowanego Społecznego Funduszu Klimatycznego do wspierania mikroprzedsiębiorstw w zakupie bezemisyjnych pojazdów i samochodów ciężarowych. ***Szczególną uwagę należy również zwrócić na wpływ, jaki transformacja ta będzie wywierać na MŚP w całym łańcuchu dostaw.***

¹⁴ Komunikat Komisji „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy”, COM(2021) 350 final z dnia 5 maja 2021 r.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) Szybkie wprowadzenie infrastruktury ładowania i tankowania wymaga dostępności wykwalifikowanych instalatorów. Inwestycje w przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji będą kamieniem węgielnym w realizacji celów tego rozporządzenia i zapewnią sprawiedliwą transformację w sektorze produkcji samochodów ciężarowych.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12) Tym docelowym poziomem emisji dla unijnego parku pojazdów musi koniecznie towarzyszyć rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliwa, jak określono we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych¹⁶.

(12) Tym docelowym poziomem emisji dla unijnego parku pojazdów musi koniecznie towarzyszyć rozwój **publicznie dostępnej** infrastruktury ładowania i tankowania paliwa, jak określono we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych¹⁶. **Rozwój infrastruktury ładowania i tankowania jest równie ważny na terenach prywatnych, takich jak prywatne zajezdnie, i w centrach logistycznych, aby zapewnić ładowanie nocne i w miejscu docelowym. Konieczne jest, aby nie pomijać żadnego europejskiego regionu i aby w odpowiedni sposób zająć się dysproporcjami regionalnymi w rozmieszczeniu infrastruktury paliw alternatywnych, w szczególności w regionach słabiej rozwiniętych lub o szczególnych potrzebach i warunkach,**

takich jak regiony wiejskie i słabo zaludnione, odległe i najbardziej oddalone, wyspiarskie i górskie. Wszystkie te inicjatywy przyczynią się do niezbędnego rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania w całej Unii.

¹⁶ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, COM(2021) 559 final z 14.7.2021.

¹⁶ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, COM(2021) 559 final z 14.7.2021.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Właściwe wdrożenie infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych jest niezbędnym warunkiem rozwoju rynku pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, a tym samym warunkiem powodzenia niniejszego rozporządzenia; dlatego wszystkie ambitniejsze cele niniejszego rozporządzenia w zakresie redukcji emisji, w tym cele przejściowe, powinny być skorelowane z bardziej ambitnymi celami wdrażania w kontekście przeglądu dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W związku z tym należy koniecznie utrzymywać i zwiększać inwestycje na rzecz wdrażania tej infrastruktury. Państwa członkowskie powinny otrzymać wystarczające wsparcie i pomoc w osiągnięciu tego celu ze względu na ich znaczące potrzeby inwestycyjne w dekadzie, w której ich straty podatkowe i transfery dochodów podatkowych na paliwa alternatywne wzrosną. W tym kontekście należy podkreślić, że kwestia

uzupełniania paliwa jest nierozzerwalnie związana z kwestią zasięgu pojazdów, ponieważ im większy jest zasięg, tym mniejsze jest zapotrzebowanie na częste uzupełnianie paliwa, dlatego przy wdrażaniu infrastruktury Komisja powinna mieć na uwadze rozwój technologii, w szczególności w zakresie czasu pracy akumulatorów.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12b) Minimalne wymagania dotyczące infrastruktury ładowania pojazdów ciężkich określone w rozporządzeniu w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych mogą nie spełniać zaostrzonych norm emisji CO₂. Dlatego niezwykle ważne jest, aby unijne i krajowe instrumenty finansowania priorytetowo traktowały wsparcie dla dalszego rozwoju projektów infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*(13) Transformacja w kierunku neutralności klimatycznej wymaga znacznych inwestycji w sieci elektroenergetyczne, w tym zwiększenia zdolności, odporności i możliwości magazynowania, a także dodatkowych połączeń. **Jeżeli chodzi o pojazdy ciężkie, przy docelowych poziomach emisji zaproponowanych w art. 3a na 2030 r. udział pojazdów bezemisyjnych w całym***

*(13) **Wdrożenie pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, pojazdów zasilanych wodorowymi ogniwami paliwowymi i innych pojazdów napędzanych wodorem będzie niewątpliwie wymagało** znacznych inwestycji w sieci elektroenergetyczne, w tym zwiększenia zdolności, odporności i możliwości magazynowania, a także dodatkowych połączeń **i dostosowania***

parku samochodów poruszających się po drogach, jak również zużycie energii elektrycznej w tym sektorze pozostaną ograniczone. W związku z tym powiązany wpływ na sieć elektroenergetyczną również pozostanie ograniczony.

zachowań, tak aby godziny szczytowego zapotrzebowania były obsługiwane bez ryzyka dla bezpieczeństwa dostaw.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13a) Wprowadzanie na rynek bezemisyjnych pojazdów ciężkich zależy od warunków podstawowych, które umożliwią przewoźnikom drogowym bezproblemową eksploatację tych pojazdów bardziej opłacalną niż w przypadku konwencjonalnych samochodów ciężarowych z silnikiem Diesla. Dostępność infrastruktury ładowania i tankowania, skuteczne środki ustalania cen emisji dwutlenku węgla, w tym opłaty dla użytkowników dróg zróżnicowane w zależności od emisji CO₂, oraz wspierające i dobrze zsynchronizowane przepisy dotyczące pojazdów to kluczowe warunki podstawowe, które są poza bezpośrednią kontrolą producentów pojazdów. W związku z tym stan najważniejszych warunków podstawowych powinien być monitorowany co roku. Jeśli okaże się, że jeden lub więcej warunków podstawowych nie jest zgodny z celami dotyczącymi emisji CO₂ dla producentów pojazdów, cele te powinny zostać poddane przeglądowi, a kary finansowe (opłaty z tytułu przekroczenia emisji CO₂) dla producentów pojazdów powinny zostać zniesione.

Poprawka 22

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13b) Pewne warunki umożliwiające przewoźnikom drogowym bezproblemową eksploatację bezemisyjnych pojazdów ciężkich mają kluczowe znaczenie dla wczesnego wprowadzenia takich pojazdów na rynek. W związku z tym stan najważniejszych warunków podstawowych, takich jak optymalna przepustowość sieci, infrastruktura magazynowania, ładowania i tankowania oraz skuteczne środki ustalania cen emisji dwutlenku węgla, powinien być regularnie monitorowany i uwzględniany w przeglądzie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 23

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14) Aby producenci mogli w sposób racjonalny pod względem kosztów poradzić sobie z przejściem na pojazdy bezemisyjne, należy im zapewnić odpowiednią elastyczność, która pozwoli im stopniowo dostosować ich parki pojazdów, **a więc** należy dalej stosować podejście polegające na zmniejszaniu poziomów docelowych co pięć lat.

(14) Aby producenci mogli w sposób racjonalny pod względem kosztów poradzić sobie z przejściem na pojazdy bezemisyjne **i niskoemisyjne**, należy im zapewnić odpowiednią elastyczność, która pozwoli im stopniowo dostosować ich parki pojazdów. **Stopniowo coraz ambitniejsze cele redukcji emisji zwiększyły koszty zgodności z przepisami ponoszone przez producentów.** Należy **zatem** dalej stosować podejście polegające na zmniejszaniu poziomów docelowych co pięć lat.

Poprawka 24

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 a (nowy)**

(14a) Niniejsze rozporządzenie ma na celu przyspieszenie transformacji ku mobilności neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla zgodnie z zasadą neutralności technologicznej. Jako uzupełnienie wysiłków zmierzających do zwiększenia dostępności pojazdów bezemisyjnych wprowadza się mechanizm oparty na współczynniku korekcji emisji w celu rozliczenia wkładu wynikającego z zastosowania zrównoważonych paliw odnawialnych przy ocenie zgodności nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich z wymogami w zakresie redukcji emisji CO₂. Niniejsze rozporządzenie ma na celu przyspieszenie transformacji ku mobilności neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla zgodnie z zasadą neutralności technologicznej. Jako uzupełnienie wysiłków zmierzających do zwiększenia dostępności pojazdów bezemisyjnych wprowadza się mechanizm oparty na współczynniku korekcji emisji w celu rozliczenia wkładu wynikającego z zastosowania zrównoważonych paliw odnawialnych przy ocenie zgodności nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich z wymogami w zakresie redukcji emisji CO₂.

Poprawka 25

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 b (nowy)**

(14b) Niniejsze rozporządzenie ma na celu przyspieszenie transformacji ku mobilności neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla zgodnie z zasadą neutralności technologicznej. Jako uzupełnienie wysiłków zmierzających do zwiększenia dostępności pojazdów bezemisyjnych wprowadza się mechanizm

oparty na współczynniku korekcji emisji w celu rozliczenia wkładu wynikającego z zastosowania zrównoważonych paliw odnawialnych przy ocenie zgodności nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich z wymogami w zakresie redukcji emisji CO₂.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14c) W odróżnieniu od sektora samochodów osobowych pojazdy użytkowe to zasadnicze i elastyczne narzędzia do przewozu towarów i osób i mają zasadnicze znaczenie dla gospodarki europejskiej. Przystępność cenowa dla klientów, krótsze dystanse przewozu, długi czas ładowania i ograniczona ładowność to elementy mogące utrudnić szybkie przejście na technologie bezemisyjne.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14d) Trzeba opracować pełen zestaw kluczowych warunków podstawowych, by podtrzymać szybkie przechodzenie na zeroemisyjność. Podstawowe czynniki, które to umożliwią, to: danie klientom odpowiedniego poziomu zasobów, by zniwelować różnice cenowe w stosunku do pojazdów konwencjonalnych, oraz dostępność wystarczająco gęstej infrastruktury ładowania i tankowania odpowiedniej dla pojazdów ciężkich.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14e) Zielona transformacja powinna też uwzględniać wymiar społeczny, by nowe technologie nie zmniejszały przystępności cenowej i dostępności dla wszystkich. Przyjmując nowe normy dotyczące CO₂ dla pojazdów ciężkich, należy też uwzględnić istotne skutki gospodarcze i społeczne transformacji ekologicznej oraz potrzebę ochrony zatrudnienia i zachowania konkurencyjności unijnego przemysłu.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 f (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14f) Szczególną uwagę należy zwrócić na wpływ, jaki transformacja ta będzie wywierać na mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) w całym łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym oraz na te regiony i społeczności, które ucierpiały w wyniku transformacji i mogą być bardziej narażone ze względu na obecność rozbudowanego przemysłu motoryzacyjnego.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15) Ze względu na niejednorodną strukturę całego parku samochodowego nie

(15) Ze względu na niejednorodną strukturę całego parku samochodowego nie

można w pełni przewidzieć, czy w przypadku wszystkich zastosowań niszowych rozwój technologiczny będzie wystarczająco szybki, aby zagwarantować, że technologia bezemisyjnej rury wydechowej będzie opłacalnym wyborem. Może to obejmować takie zastosowania, jak pojazdy ciężkie do transportu dalekobieżnego w określonych warunkach morfologicznych i meteorologicznych, autokary i samochody ciężarowe do krytycznych zastosowań związanych z bezpieczeństwem i ochroną, których to zastosowań nie mogą zapewnić technologie bezemisyjnej rury wydechowej. Takie pojazdy powinny stanowić ograniczoną część całego parku pojazdów ciężkich. W związku z tym należy *pozostawić pewien margines* w celu na 2040 r., *aby uwzględnić przyszły rozwój technologii*.

można w pełni przewidzieć, czy w przypadku wszystkich zastosowań niszowych rozwój technologiczny będzie wystarczająco szybki, aby zagwarantować, że technologia bezemisyjnej rury wydechowej będzie opłacalnym wyborem. Może to obejmować takie zastosowania, jak pojazdy ***bardzo ciężkie i pojazdy*** ciężkie do transportu dalekobieżnego w określonych warunkach morfologicznych i meteorologicznych, autokary i samochody ciężarowe do krytycznych zastosowań związanych z bezpieczeństwem i ochroną, których to zastosowań nie mogą zapewnić technologie bezemisyjnej rury wydechowej. Takie pojazdy powinny stanowić ograniczoną część całego parku pojazdów ciężkich. W związku z tym ***przegląd tego rozporządzenia powinien uwzględniać rozwój technologiczny tych pojazdów w ewentualnym przeglądzie celów. Należy ocenić pełny cykl życia emisji CO2 pochodzących z pojazdów ciężkich na poziomie Unii. W tym celu, nie później niż rok po wejściu w życie rozporządzenia, Komisja powinna przeanalizować możliwość opracowania wspólnej unijnej metody oceny oraz spójnej sprawozdawczości danych dotyczących emisji CO2 w całym cyklu życia pojazdów ciężkich wprowadzonych do obrotu na rynku Unii. Komisja powinna przyjąć środki następcze, w tym, w stosownych przypadkach, wnioski ustawodawcze.***

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Bardzo ciężkie zestawy to pojazdy o ponadstandardowej masie, a często także wymiarach. Mają one większą wydajność energetyczną i mniejsze względne zużycie

paliwa ze względu na większą ładowność w porównaniu z przeciętnymi ciężarówkami w UE. Jednak w obecnym wzorze obliczeniowym związanym z celami CO2 dla pojazdów ciężkich nie jest to uwzględniane. Aby to skorygować i bardziej realistycznie odzwierciedlić emisje bardzo ciężkich zestawów, należy odpowiednio zmodyfikować formułę obliczeniową.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15b) Po konsultacjach z zainteresowanymi stronami, najpóźniej rok po wejściu w życie rozporządzenia, Komisja powinna przedstawić wniosek dotyczący rejestracji pojazdów ciężkich napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO2 do celów zgodności z prawem UE i unijnym celem neutralności klimatycznej.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15c) Paliwa neutralne pod względem emisji CO2, takie jak biogaz, biopaliwa lub paliwa syntetyczne, mogą już dziś przyczynić się do znacznej redukcji emisji CO2 i poprawy jakości powietrza, a także odegrać kluczową rolę w transformacji. Jednocześnie mogą one stanowić część przyszłego rozwiązania w przypadkach, w których zastosowanie elektrycznego lub wodorowego pojazdu ciężarowego jest niemożliwe lub trudne.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15d) Biorąc pod uwagę fakt, że znaczna część ciężarówek produkowanych w UE jest eksportowana na cały świat i że sektor ten jest narażony na silną międzynarodową konkurencję, wiodąca pozycja przemysłowa europejskich producentów i dostawców działających na całym świecie powinna być chroniona i wzmacniana poprzez przestrzeganie w jak największym stopniu zasady neutralności technologicznej, która jest niezbędna do zagwarantowania zdolności do innowacji i konkurencyjności.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15e) Niniejsze przepisy odgrywają kluczową rolę w zapewnieniu przewagi konkurencyjnej pojazdom bezemisyjnym nad pojazdami napędzanymi paliwami kopalnymi, stopniowo zmniejszając różnice ekonomiczne między nimi. Jednak odpowiednie wsparcie ze strony innych przepisów unijnych i krajowych, a także mechanizmów finansowych i funduszy ma kluczowe znaczenie dla obniżenia kosztów i uczynienia transportu bezemisyjnego opłacalnym z komercyjnego punktu widzenia.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(17) W związku z bardziej rygorystycznymi docelowymi poziomami emisji dla unijnego parku pojazdów od 2030 r. producenci będą musieli wprowadzić na rynek unijny znacznie więcej pojazdów bezemisyjnych. W tym kontekście mechanizm zachęt dotyczący pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych („ZLEV”) nie spełniałby już swojego pierwotnego celu i groziłby zmniejszeniem skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/1242. W związku z tym mechanizm zachęt dotyczący ZLEV powinien zostać zlikwidowany od 2030 r.

skreśla się

Uzasadnienie

Pozostawienie mechanizmu ZLEV.

Poprawka 37

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(18) Zgodnie z wymogami art. 15 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/1242 przeprowadzono ocenę możliwości przydzielenia dochodu z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na specjalny fundusz lub odpowiedni program i stwierdzono, że znacznie zwiększyłyby to obciążenie administracyjne, a jednocześnie nie pomogłoby bezpośrednio przemysłowi motoryzacyjnemu w przeprowadzeniu transformacji. Dochody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji należy zatem nadal uznawać za dochody budżetu ogólnego Unii zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/1242.

(18) Dochody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji należy traktować jak dochód przypisany do specjalnej linii budżetowej Społecznego Funduszu Klimatycznego „wsparcie dla sektora motoryzacyjnego”, przeznaczony na zapewnienie sprawiedliwej transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu, w szczególności łagodzenia wszelkiego negatywnego wpływu transformacji na zatrudnienie w przemyśle motoryzacyjnym we wszystkich państwach członkowskich, które odczuwają skutki transformacji, a zwłaszcza w regionach i społecznościach, które odczuwają je najsilniej.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku pojazdów, które nie są objęte zakresem prawodawstwa dotyczącego homologacji typu pojazdu, takich jak ciągniki rolnicze i leśne, pojazdy **zaprojektowane i** zbudowane do użytku przez siły zbrojne i pojazdy gaśnicowe, nie określa się emisji CO₂, w związku z czym pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Poprawka

W przypadku pojazdów, które nie są objęte zakresem prawodawstwa dotyczącego homologacji typu pojazdu, takich jak ciągniki rolnicze i leśne, pojazdy zbudowane do użytku przez siły zbrojne **i siły bezpieczeństwa** i pojazdy gaśnicowe, nie określa się emisji CO₂, w związku z czym pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 – akapit 5

Tekst proponowany przez Komisję

Pojazdy specjalistyczne, takie jak śmieciarki, wywrotki lub mieszalniki do betonu, powinny nadal być zwolnione z obowiązku obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ przez producentów.

Poprawka

Pojazdy specjalistyczne, takie jak śmieciarki, wywrotki lub mieszalniki do betonu, powinny nadal być zwolnione z obowiązku obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ przez producentów. **Z drugiej strony, pojazdy specjalistyczne o zerowej i niskiej emisji mogą być wykorzystywane do celów niniejszego rozporządzenia oraz do celów określenia zgodności producenta z jego konkretnymi docelowymi poziomami emisji CO₂.**

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(23) Na potrzeby nowo wprowadzonego przenoszenia pojazdów między producentami oraz w celu ustanowienia zwolnienia dla producentów wytwarzających niewielką liczbę pojazdów w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 należy dodać definicję terminu „grupa podmiotów powiązanych”, o treści zgodnej z terminologią stosowaną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631²⁰ w odniesieniu do pojazdów lekkich.

skreśla się

²⁰ **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).**

Uzasadnienie

Wdrożenie mechanizmu przenoszenia, zgodnie z propozycją, między firmami spełniającymi kryteria „grupy podmiotów powiązanych” spowodowałoby potencjalne zakłócenia na rynku, ponieważ tylko niektórzy europejscy producenci skorzystaliby z tego przepisu. Ponadto metoda ta stworzyłaby dwie potencjalne dominujące pozycje rynkowe.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(24) W celu określenia obowiązków indywidualnych producentów należy przełożyć cele redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku samochodów dotyczące parku nowych pojazdów ciężkich na indywidualne docelowe poziomy redukcji

(24) W celu określenia obowiązków indywidualnych producentów należy przełożyć cele redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku samochodów dotyczące parku nowych pojazdów ciężkich na indywidualne docelowe poziomy redukcji

emisji dla podgrup, które należy określić na podstawie charakterystyki technicznej pojazdów wchodzących w skład tych podgrup.

emisji dla podgrup, które należy określić na podstawie charakterystyki technicznej pojazdów wchodzących w skład tych podgrup, **ale z uwzględnieniem możliwych opóźnień w dostawach i opóźnień we wprowadzaniu na rynek niektórych grup pojazdów, na które wpływ mają trudności w dostawach niektórych komponentów i które są zewnętrzne w stosunku do producentów.**

Uzasadnienie

Producenci nie powinni być pociągani do odpowiedzialności, jeśli zewnętrzne trudności w dostawach (dotyczące na przykład półprzewodników) opóźniają wprowadzenie na rynek niektórych modeli pojazdów i wpływają tym samym na dostawy ekologicznie czystych europejskich pojazdów ciężarowych.

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 27 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(27a) Autobusy niskopodłogowe, które są zarejestrowane tylko w klasie II, są przeznaczone do przewozów międzymiastowych i można je wyraźnie zidentyfikować. Ze względu na swój międzymiastowy profil zadań nie powinny one podlegać wymogowi zerowej emisji dla autobusów miejskich. Zamiast tego pojazdy niskopodłogowe klasy II powinny być traktowane jako wysokopodłogowe pojazdy międzymiastowe i autokary.

Uzasadnienie

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately

1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję

(28) Wskaźnik emisji zerowej i niskiej powinien być stosowany po raz ostatni w okresie sprawozdawczym roku **2029**, **ponieważ po upływie tego okresu nie jest już uznawany za niezbędny jako zachęta mająca na celu promowanie wprowadzania na rynek pojazdów bezemisyjnych.**

Poprawka

(28) Wskaźnik emisji zerowej i niskiej powinien być stosowany po raz ostatni w okresie sprawozdawczym roku **2039**, **w celu dalszego promowania wprowadzania na rynek pojazdów bezemisyjnych w sektorze pojazdów ciężkich.**

Uzasadnienie

Penetracja rynku technologii bezemisyjnych w sektorze pojazdów ciężkich jest niepewna i ściśle związana z dostępnością sprzyjających warunków ramowych i akceptacją ze strony klientów. Rozporządzenie powinno nadal przewidywać pewną elastyczność pomagającą producentom pojazdów w promowaniu i sprzedaży nowych pojazdów bezemisyjnych. Z tych powodów współczynnik ZLEV powinien zostać przedłużony na cały okres obowiązywania tego rozporządzenia.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

(30) W celu zwiększenia rozwoju nowych technologii bezemisyjnych w wyspecjalizowanych małych i średnich przedsiębiorstwach powinno ponadto być możliwe przenoszenie pojazdów bezemisyjnych między podmiotami niepowiązanymi.

Poprawka

(30) W celu zwiększenia rozwoju nowych technologii bezemisyjnych w wyspecjalizowanych małych i średnich przedsiębiorstwach powinno ponadto być możliwe przenoszenie pojazdów bezemisyjnych między podmiotami niepowiązanymi **oraz przenoszenie**

istniejących pojazdów zmodernizowanych do pojazdów bezemisyjnych. Modernizacja istniejących pojazdów stanowi doskonałą okazję do przyspieszenia przejścia na mobilność bezemisyjną w sposób efektywny kosztowo i zasobooszczędny.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 42 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(42a) Niniejsze rozporządzenie ma na celu przyspieszenie transformacji ku mobilności neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla w sposób neutralny technologicznie. Jako uzupełnienie wysiłków zmierzających do zwiększenia dostępności pojazdów bezemisyjnych wprowadza się mechanizm oparty na współczynniku korekcji emisji w celu rozliczenia wkładu wynikającego z zastosowania zrównoważonych paliw odnawialnych przy ocenie zgodności nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich z wymogami w zakresie redukcji emisji CO₂.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 42 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(42b) W celu przyspieszenia transformacji wprowadzono mechanizm oparty na współczynniku korekcji emisji dwutlenku węgla, który odzwierciedla intensywność emisji CO₂ i udział paliw neutralnych pod względem emisji CO₂.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 42 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(42c) wprowadzono nową definicję „paliw neutralnych pod względem emisji CO₂”, aby umożliwić stosowanie paliw odnawialnych zdefiniowanych w dyrektywie (UE) 2018/2001, w tym biopaliw, biogazu, biopłynów, paliw z biomasy i paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego lub paliw węglowych pochodzących z recyklingu.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera a
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 2 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) N₁ *nieobjętych rozporządzeniem (UE) 2019/631, N₂ i N₃;*

b) N₂ *o maksymalnej masie całkowitej powyżej 5 ton i N₃;*

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera a
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 2 – ustęp 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) Do celów niniejszego rozporządzenia ma ono również zastosowanie do pojazdów specjalistycznych o zerowej lub niskiej emisji.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera c
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 2 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Grupy pojazdów 11, 12 i 16 z kategorii N3 nie podlegają docelowym poziomom emisji CO₂ określonym w art. 3a niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera i
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 – punkt 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

23a) „paliwa neutralne pod względem emisji CO₂” oznaczają wszystkie paliwa, w przypadku których przyjmuje się, że emisje spowodowane stosowanym paliwem (e u) wynoszą zero netto, a zatem paliwa te nie powodują emisji netto gazów cieplarnianych ani śladu węglowego, a także są zgodne z zasadą neutralności technologicznej i kryteriami zrównoważonego rozwoju określonymi w dyrektywie 2018/2001 i powiązanych aktach delegowanych. Paliwa te obejmują biopaliwa, biogaz, biopłynny, paliwa z biomasy i paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego lub pochodzące z recyklingu paliwa węglowe.

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera i
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 – punkt 23 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

23b) „współczynnik korekcji emisji dwutlenku węgla (CCF)” oznacza współczynnik, który stosuje korektę emisji CO₂ z rury wydechowej pojazdów do celów oceny zgodności, w celu odzwierciedlenia intensywności emisji gazów cieplarnianych i udziału paliw neutralnych pod względem emisji CO₂, zgodnie z definicją w art. 3 ust. 23a niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 b – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. W przypadku pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I, producenci przestrzegają minimalnych wielkości udziału pojazdów bezemisyjnych w parku nowych pojazdów ciężkich, jak określono w pkt 4.3 załącznika I. W przypadku nowych autobusów miejskich od okresu sprawozdawczego roku 2030 udział pojazdów bezemisyjnych wynosi 100 %.

1. W przypadku pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I, producenci przestrzegają minimalnych wielkości udziału pojazdów bezemisyjnych w parku nowych pojazdów ciężkich, jak określono w pkt 4.3 załącznika I. W przypadku nowych autobusów miejskich od okresu sprawozdawczego roku 2030 udział pojazdów bezemisyjnych wynosi **80 % i stopniowo osiąga 100 % zgodnie z rynkiem i sprzyjającymi warunkami;**

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów

b) dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów

sprawozdawczych w latach od 2030
 do 2034 r. – o **45** %,

sprawozdawczych w latach od 2030
 do 2034 r. – o **30** %,

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) dla wszystkich podgrup pojazdów
 w odniesieniu do okresów
 sprawozdawczych w latach od 2035
 do 2039 r. – o **65** %,

c) dla wszystkich podgrup pojazdów
 w odniesieniu do okresów
 sprawozdawczych w latach od 2035
 do 2039 r. – o **50** %,

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) dla wszystkich podgrup pojazdów
 w odniesieniu do okresów
 sprawozdawczych począwszy od roku
 2040 – o **90** %.

d) dla wszystkich podgrup pojazdów
 w odniesieniu do okresów
 sprawozdawczych począwszy od roku
 2040 – o **75** %.

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 3c

skreśla się

Uzasadnienie

Treść art. 3c jest niejasna z punktu widzenia podmiotów udzielających zamówień publicznych.

Zamówienia publiczne nie powinny być dodatkowo komplikowane w sytuacji, gdy władze publiczne już dążą do zielonej transformacji. Proponowane wymogi są niejasne i nieproporcjonalne w stosunku do zadań i uprawnień podmiotów udzielających zamówień publicznych. Władze transportu publicznego mają bardzo ograniczone możliwości wpływania na przykład na niezawodność dostaw lub dostępność części zamiennych.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 4 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) dane przekazywane w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich producenta zarejestrowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym; oraz

Poprawka

a) dane przekazywane w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich producenta zarejestrowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym, **w tym pojazdów specjalistycznych o zerowej i niskiej emisji zanieczyszczeń**; oraz

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – ustęp 1 – punkt 5 a (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 4 – akapit 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a) w art. 4 ust. 1 dodaje się lit. ba) w brzmieniu:

ba) zastosowanie współczynnika korygującego CO₂ (CCF), określonego zgodnie z ust. 7 załącznika I.

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 b (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5b) Metodyka rejestracji pojazdów ciężarowych napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO₂

dodaje się art. 4a w brzmieniu:

Artykuł 4a

Po konsultacjach z zainteresowanymi stronami, najpóźniej rok po wejściu w życie rozporządzenia, Komisja powinna opracować metodykę rejestracji pojazdów ciężkich napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO₂ do celów zgodności z prawem UE i unijnym celem neutralności klimatycznej.

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 – litera a
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 5 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Począwszy od 1 lipca 2020 r.
i w odniesieniu do każdego następnego
okresu sprawozdawczego **roku 2029**
Komisja określa dla każdego producenta
wskaźnik emisji zerowej i niskiej za
poprzedni okres sprawozdawczy.

Poprawka

Począwszy od 1 lipca 2020 r. i w
odniesieniu do każdego następnego okresu
sprawozdawczego Komisja określa dla
każdego producenta wskaźnik emisji
zerowej i niskiej za poprzedni okres
sprawozdawczy.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 – litera c
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Wskaźnik emisji zerowej i niskiej
zmniejsza średni indywidualny poziom

Poprawka

4. Wskaźnik emisji zerowej i niskiej
zmniejsza średni indywidualny poziom

emisji CO₂ producenta maksymalnie o **3** %. Wkład bezemisyjnych pojazdów kategorii N, innych niż pojazdy z podgrup 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, w ten wskaźnik zmniejsza średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta maksymalnie o **1,5** %.”;

emisji CO₂ producenta maksymalnie o **10** %. Wkład bezemisyjnych pojazdów kategorii N, innych niż pojazdy z podgrup 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, w ten wskaźnik zmniejsza średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta maksymalnie o **3** %.”;

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera d
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit 4

Tekst proponowany przez Komisję

„Jednostki emisji i długi emisyjne nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039, w stosownych przypadkach, są przenoszone z jednego okresu sprawozdawczego na następny okres sprawozdawczy. **Wszelkie pozostałe długi emisyjne zostaną jednak rozliczone w okresach sprawozdawczych roku 2029, 2034 i 2039.**”;

Poprawka

„Jednostki emisji i długi emisyjne nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039, w stosownych przypadkach, są przenoszone z jednego okresu sprawozdawczego na następny okres sprawozdawczy.

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera c
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 8 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) jeżeli w **dowolnym z okresów sprawozdawczych w latach 2025–2028, 2030–2033, 2035–2038** suma długu emisyjnego pomniejszona o sumę jednostek emisji przekracza limit długu emisyjnego, o którym mowa w art. 7 ust. 1 akapit trzeci;

Poprawka

a) jeżeli w **dowolnym okresie sprawozdawczym** suma długu emisyjnego pomniejszona o sumę jednostek emisji przekracza limit długu emisyjnego, o którym mowa w art. 7 ust. 1 akapit trzeci;

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera c
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 8 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) jeżeli w okresie sprawozdawczym lat 2029, 2034, 2039 i 2040 suma długów emisyjnych pomniejszona o sumę jednostek emisji jest dodatnia; **skreśla się**

Uzasadnienie

Biorąc pod uwagę niezwykle wysoki poziom kar przewidzianych w tym rozporządzeniu, należy zapewnić producentom elastyczność w przenoszeniu nie tylko kredytów, ale także długów, bez nakładania obowiązkowego 5-letniego rozliczenia długów.

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 13 f (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Kwoty grzywien administracyjnych uznaje się za dochody **budżetu ogólnego Unii.**

4. Kwoty grzywien administracyjnych uznaje się za dochody **specjalnej linii budżetowej „Wsparcie sektora motoryzacyjnego” w Społecznym Funduszu Klimatycznym.**

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 15 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W **2028** r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego

Najpóźniej w **2027** r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności

rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu.

i wpływu niniejszego rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu.

Do sprawozdania dołącza się, w stosownych przypadkach, wniosek w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia. Do dnia 31 grudnia 2025 r., a następnie co roku, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stanu podstawowych warunków wprowadzania na rynek bezemisyjnych pojazdów ciężkich w Unii. W sprawozdaniu tym Komisja ocenia w szczególności, ale nie wyłącznie, następujące elementy:

- a) liczbę rejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich w państwach członkowskich,***
- b) rozwój infrastruktury ładowania i tankowania odpowiedniej dla pojazdów ciężkich w państwach członkowskich,***
- c) wprowadzenie w państwach członkowskich opłat dla użytkowników dróg w zależności od emisji CO₂,***
- d) średnią cenę uprawnień w nowym systemie handlu uprawnieniami do emisji obejmującym transport drogowy,***
- e) inne środki wspierające upowszechnienie bezemisyjnych pojazdów ciężkich.***

Jeżeli okaże się, że jeden lub więcej warunków podstawowych, w szczególności zgodnie z lit. b), c) lub d), nie jest zgodny z docelowymi poziomami dla producentów pojazdów określonymi w art. 3a i b niniejszego rozporządzenia, cele te poddaje się przeglądowi, a opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO₂ zgodnie z art. 8 niniejszego rozporządzenia zostają uchylone.

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 15 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisja opublikuje jak najwcześniej – ale nie później niż dnia 31 grudnia 2026 r. – sprawozdanie określające wspólną unijną metodykę oceny i spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO₂ w całym cyklu życia nowych pojazdów ciężkich wprowadzanych do obrotu na rynku unijnym. Komisja przekaże tę ocenę Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, a wraz z nią, w stosownych przypadkach, propozycje środków następczych, takich jak wnioski ustawodawcze.

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera a
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3b, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].;

Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3b, art. **4a**, **art.** 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia];

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera a
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 17– ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3b, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].;

Poprawka

Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3b, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Komisja przyjmuje akty delegowane, o których mowa w art. 3b ust. 2, nie później niż 18 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

Uzasadnienie

Poprawka niezbędna, by dać pewność przy zakupie autobusów miejskich.

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera b
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 17 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

„Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.”;

Poprawka

„Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. **4a**, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.”;

Uzasadnienie

Komisji powierzono zadanie opracowania metodyki umożliwiającej rejestrację pojazdów ciężkich napędzanych paliwami neutralnymi pod względem emisji CO2 do celów zgodności.

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera c
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 17 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

c) w ust. 6 odesłanie do „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi i art. 14 ust. 1” otrzymuje brzmienie: „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1”;

Poprawka

c) w ust. 6 odesłanie do „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi i art. 14 ust. 1” otrzymuje brzmienie: „art. **4a**, **art. 11** ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1”;

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – punkt 1 – podpunkt 1.1.2 – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD

34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE
<i>Poprawka</i>	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Uzasadnienie

Poprawka ta poprawia literówkę. Grupa pojazdów 35c w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2017/2400 byłaby błędnie przypisana do dwóch różnych podgrup, 35-FE i 39 FE, w niniejszym rozporządzeniu. Zamiast tego grupa pojazdów 39c powinna być przypisana wyłącznie do podgrupy pojazdów 39-FE.

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 1 – podpunkt 1.2

Kategoria pojazdu	<i>Tekst proponowany przez Komisję</i> Konfiguracja podwozia	Kryteria dotyczące pojazdów specjalistycznych
N	Pojazd jednoczłonowy	Oprócz kodu nadwozia określonego w pozycji 38 świadectwa zgodności podaje się jedną z następujących cyfr uzupełniających wymienionych w dodatku 2 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; Prędkość maksymalna nieprzekraczająca 79 km/h
	Ciągnik	

Poprawka

Kategoria pojazdu	Konfiguracja podwozia	Kryteria dotyczące pojazdów specjalistycznych
N	Pojazd jednoczłonowy	Oprócz kodu nadwozia określonego w pozycji 38 świadectwa zgodności podaje się jedną z następujących cyfr uzupełniających wymienionych w dodatku

2 do załącznika I do
rozporządzenia (UE)
2018/858:
09, 10, 15, 16, **17**, 18, 19,
20, 23, 24, 25, 26, 27, 28,
31;

Uzasadnienie

Add body work code “17 Timber” according to (EU) No 678/2011 in order to fulfil recital (21) where vehicles for forestry are stated to be exempted from having to meet the CO2 targets.

Recital (21): As for certain vehicle groups, which are type-approved, CO2 emissions are not determined yet for technical reasons, these vehicles do not have to meet the CO2 targets set by this Regulation. These are for example special purpose vehicles, such as mobile cranes, carriers of hydraulic multi-equipment or exceptional load transport vehicles, off-road vehicles, such as certain vehicles used for mining, forestry and agricultural purposes

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.1
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Załącznik I – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

1. Obliczanie indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla nowego pojazdu ciężkiego

Indywidualny poziom emisji w g/km nowego pojazdu ciężkiego v przypisanego do podgrupy sg lub do jego pojazdu podstawowego oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

gdzie

\sum_{mp} oznacza sumę wszystkich profili zadań mp wymienionych w tabeli 2;

sg oznacza podgrupę, do której przypisano nowy pojazd ciężki v zgodnie z sekcją 1 niniejszego załącznika;

$W_{sg,mp}$ oznacza wagę profilu zadań określoną w pkt 2.1.1–2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ oznacza emisje CO₂ w g/km nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b oraz znormalizowane zgodnie z załącznikiem III;

$CO2p_{v,mp}$ oznacza emisje CO₂ w g/km pojazdu podstawowego nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b.

W przypadku bezemisyjnych pojazdów silnikowych wartości $CO2_{v,mp}$ oraz $CO2p_{v,mp}$ ustala się na poziomie 0.

Poprawka

2.1. Obliczanie indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla nowego pojazdu ciężkiego

Indywidualny poziom emisji w g/km nowego pojazdu ciężkiego v przypisanego do podgrupy sg lub do jego pojazdu podstawowego oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

gdzie

\sum_{mp} oznacza sumę wszystkich profili zadań mp wymienionych w tabeli 2;

sg oznacza podgrupę, do której przypisano nowy pojazd ciężki v zgodnie z

sekcją 1 niniejszego załącznika;

- $W_{sg,mp}$ oznacza wagę profilu zadań określoną w pkt 2.1.1–2.1.3;
- $CO2_{v,mp}$ oznacza emisje CO₂ w g/km nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b oraz znormalizowane zgodnie z załącznikiem III;
- $CO2_{p,v,mp}$ oznacza emisje CO₂ w g/km pojazdu podstawowego nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b.
- CCF_i** to współczynnik korygujący CO₂ dla paliwa lub mieszanki paliw w użyciu i , określony w art. 3 ust. 25 i obliczony zgodnie z pkt 7 niniejszego załącznika.

W przypadku bezemisyjnych pojazdów silnikowych wartości $CO2_{v,mp}$ oraz $CO2_{p,v,mp}$ ustala się na poziomie 0.

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.1.1

Tekst proponowany przez Komisję											
Podgrupa pojazdów (sg)*	Profil zadań (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
Poprawka											
Podgrupa pojazdów (sg)*	Profil zadań (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR

53	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0
54	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0

Uzasadnienie

Wagi profilu zadań (Wsg,mp) grup 53 (średnie samochody ciężarowe typu kabina) i 54 (średnie samochody ciężarowe typu van) zostały zmienione, aby lepiej odzwierciedlały typowe użytkowanie tych pojazdów. Dane z terenu pokazują, że regionalne profile dystrybucji mają większy udział w porównaniu z czasem, jaki pojazdy te spędzają w miejskich cyklach dystrybucji.

Poprawka 77

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

gdzie

Σ_v

oznacza sumę wszystkich nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg, z zastrzeżeniem przepisów art. 7b;

CO_{2v}

oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ nowego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

CO_{2pv}

oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu podstawowego nowego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

V_{sg}

oznacza liczbę

gdzie

Σ_v

oznacza sumę wszystkich nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg, **łącznie z pojazdami specjalistycznymi o zerowej i niskiej emisji**, z zastrzeżeniem przepisów art. 7b;

CO_{2v}

oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ nowego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

CO_{2pv}

oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu podstawowego nowego pojazdu

	nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie <i>sg</i> ;		ciężkiego <i>v</i> określony zgodnie z pkt 2.1;
$V_{pv_{sg}}$	oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich w podgrupie <i>sg</i> , które zgodnie z art. 7b uwzględnia się wraz z emisjami CO ₂ ich pojazdów podstawowych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ , o którym mowa w pkt 2.2.3;	V_{sg}	oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta, łącznie z pojazdami specjalistycznymi o zerowej i niskiej emisji , w podgrupie <i>sg</i> ;
PL_{sg}	oznacza średnią ładowność pojazdów w podgrupie <i>sg</i> , jak określono w pkt 2.5.	$V_{pv_{sg}}$	oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich w podgrupie <i>sg</i> , które zgodnie z art. 7b uwzględnia się wraz z emisjami CO ₂ ich pojazdów podstawowych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ , o którym mowa w pkt 2.2.3;
PN_{sg}	oznacza średnią liczbę pasażerów w podgrupie <i>sg</i> , jak określono w pkt 2.5.	PL_{sg}	oznacza średnią ładowność pojazdów w podgrupie <i>sg</i> , jak określono w pkt 2.5.
		PN_{sg}	oznacza średnią liczbę pasażerów w podgrupie <i>sg</i> , jak określono w pkt 2.5.

Uzasadnienie

Pojazdy specjalistyczne powinny pozostać wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia. Z drugiej strony zakres rozporządzenia powinien zostać zmodyfikowany w taki sposób, aby bezemisyjne pojazdy specjalistyczne mogły być uwzględniane w konkretnych wynikach emisji CO₂ producenta w danym okresie sprawozdawczym.

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2.3.2 Okresy sprawozdawcze od 2025
do 2029 r.
[...]

2.3.2 Okresy sprawozdawcze **poczawszy**
od 2025 r.
[...]

Uzasadnienie

Należy zauważyć, że penetracja rynku technologii bezemisyjnych w sektorze pojazdów ciężkich jest nadal niepewna w związku z dostępnością sprzyjających warunków ramowych i akceptacją ze strony klientów. Rozporządzenie powinno przewidywać pewną elastyczność pomagającą producentom pojazdów w promowaniu i sprzedaży nowych pojazdów bezemisyjnych. Z tych powodów współczynnik ZLEV powinien zostać przedłużony na czas trwania regulacji, a maksymalny wkład współczynnika ZLEV powinien zostać zwiększony.

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.3 – podpunkt 2.3.3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2.3.3 Okresy sprawozdawcze począwszy
od 2030 r.
ZLEV = 1

skreśla się

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.4

Tekst proponowany przez Komisję

[...]

gdzie

$V_{zev_{sg}}$ oznacza liczbę nowych bezemisyjnych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg ;

$V_{pv_{sg}}$ oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich w podgrupie sg , które zgodnie z art. 7b uwzględnia się wraz z emisjami CO₂ ich pojazdów podstawowych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂, o którym mowa w pkt 2.2;

V_{sg} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg ;

V oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta.

Poprawka

[...]

gdzie

$V_{zev_{sg}}$ oznacza liczbę nowych bezemisyjnych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie *sg*;

$V_{pv_{sg}}$ oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich w podgrupie *sg*, które zgodnie z art. 7b uwzględnia się wraz z emisjami CO₂ ich pojazdów podstawowych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂, o którym mowa w pkt 2.2;

V_{sg} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta, **łącznie z pojazdami specjalistycznymi o zerowej i niskiej emisji**, w podgrupie *sg*;

V oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta, **łącznie z pojazdami specjalistycznymi o zerowej i niskiej emisji**.

Uzasadnienie

Pojazdy specjalistyczne powinny nadal być wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia. Jeśli jednak chodzi o technologie bezemisyjne, to właśnie te pojazdy będą wprowadzane na rynek jako pierwsze (na przykład do zbiórki odpadów komunalnych). W tym celu zakres rozporządzenia powinien zostać rozszerzony w taki sposób, aby bezemisyjne pojazdy specjalistyczne mogły być uwzględniane w konkretnych wynikach emisji CO₂ producenta w danym okresie sprawozdawczym.

Poprawka 81

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.7

Tekst proponowany przez Komisję

2.7. Średni indywidualny poziom emisji CO₂ producentów, o których mowa w art. 4

Dla każdego producenta oblicza się następujące średnie indywidualne poziomy emisji CO₂:

2.7.1. Dla okresów sprawozdawczych od 2019 do 2029 r.:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. dla okresów sprawozdawczych począwszy od 2025 r.

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

gdzie

\sum_{sg}	oznacza sumę tych podgrup, które są uwzględniane przy obliczaniu konkretnego średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ zgodnie z pkt 4.2;
$ZLEV$	określono w pkt 2.3;
$share_{sg}$	określono w pkt 2.4.
zev_{sg}	określono w pkt 2.4.
pv_{sg}	określono w pkt 2.4.
MPW_{sg}	określono w pkt 2.6.
$avgCO2_{sg}$	określono w pkt 2.2.
$avgCO2p_{sg}$	określono w pkt 2.2.
$rCO2_{sg}$	określono w pkt 3.1.2.

Poprawka

Średni indywidualny poziom emisji CO₂ producentów, o których mowa w art. 4

Dla każdego producenta oblicza się następujące średnie indywidualne poziomy emisji CO₂:

2.7.1. Dla okresów sprawozdawczych od 2019 do 2029 r.:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. dla okresów sprawozdawczych począwszy od 2025 r.

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

gdzie

\sum_{sg} oznacza sumę tych podgrup, które są uwzględniane przy obliczaniu konkretnego średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ zgodnie z pkt 4.2;

$ZLEV$ określono w pkt 2.3;

$share_{sg}$ określono w pkt 2.4.

zev_{sg} określono w pkt 2.4.

pv_{sg} określono w pkt 2.4.

MPW_{sg} określono w pkt 2.6.

$avgCO2_{sg}$ określono w pkt 2.2.

$avgCO2p_{sg}$ określono w pkt 2.2.

$rCO2_{sg}$ określono w pkt 3.1.2.

$share_{sgEHC}$ *to udział w podgrupie sg nowych pojazdów ciężarowych kategorii N3 producenta, które mogą być używane w bardzo ciężkich zestawach*

α_{sg} *to współczynnik kompensacyjny służący do dostosowania wpływu większej ładowności bardzo ciężkich zestawów na ciężarówkę producenta, w zależności od średniej maksymalnej dopuszczalnej masy zestawu, przy użyciu wartości ważonej wyniku poniższych wzorów:*

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb 8x4-30})/100$, dla ciężarówek typu *bardzo ciężki zestaw z napędem 8x4*

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb other+19})/100$, dla pozostałych ciężarówek typu *bardzo ciężki zestaw*

$avgGVW_{sg comb}$ *to średnia dla danego producenta w kraju rejestracji dla maksymalnej dopuszczalnej masy zespołu pojazdów (w tonach) dla danych samochodów ciężarowych typu bardzo ciężki zestaw w podgrupie sg, gdy spełniony jest następujący warunek:*

Do celów obliczania emisji CO2 samochód ciężarowy objęty niniejszym rozporządzeniem uznaje się za część bardzo ciężkiego zestawu, jeżeli samochód ciężarowy należy do kategorii N3, a maksymalna dopuszczalna masa zespołu pojazdów w kraju rejestracji wynosi ponad 60 ton i został on przetransportowany zgodnie z załącznikiem IV część A lit. r).

Poprawka 82

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 3 – podpunkt 3.2 – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Okresy odniesienia mające zastosowanie do podgrup	
Następujące okresy sprawozdawcze stosuje się jako okresy odniesienia dla podgrup pojazdów:	
Podgrupa pojazdów sg	Okres sprawozdawczy roku stosowany jako okres odniesienia
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
Wszystkie pozostałe	2025
<i>Poprawka</i>	
Okresy odniesienia mające zastosowanie do podgrup	
Następujące okresy sprawozdawcze stosuje się jako okresy odniesienia dla podgrup pojazdów:	
Podgrupa pojazdów sg	Okres sprawozdawczy roku stosowany jako okres odniesienia
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<i>1s, 1,2, 3, 11, 12, 16</i>	<i>2020</i>
Wszystkie pozostałe	2025

Poprawka 83

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – podpunkt 4.2

Tekst proponowany przez Komisję

4.2 Podgrupy pojazdów uwzględniane przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu

emisji CO₂ i docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów

Następujące podgrupy *sg* uwzględnia się przy obliczaniu indywidualnego poziomu emisji CO₂ CO₂(X), docelowych indywidualnych poziomów emisji T(X) i trajektorii emisji CO₂ ET(X)_Y:

X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
podgrupy pojazdów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. a)	podgrupy pojazdów do przewozu towarów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d) oraz art. 3a ust. 3	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d)	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji dla pojazdów bezemisyjnych zgodnie z art. 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Wszystkie podgrupy pojazdów, o których mowa w pkt 1.1.1 i 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

Poprawka

4.2 Podgrupy pojazdów uwzględniane przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ i docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów

Następujące podgrupy *sg* uwzględnia się przy obliczaniu indywidualnego poziomu emisji CO₂ CO₂(X), docelowych indywidualnych poziomów emisji T(X) i trajektorii emisji CO₂ ET(X)_Y:

X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
podgrupy pojazdów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. a)	podgrupy pojazdów do przewozu towarów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji dla pojazdów bezemisyjnych zgodnie z art. 3b

	art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d) oraz art. 3a ust. 3	lit. b), c) i d)	
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Wszystkie podgrupy pojazdów, o których mowa w pkt 1.1.1 i 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Uzasadnienie

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.

Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.

Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Poprawka 84

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – podpunkt 4.3.1 – tabela

Tekst proponowany przez Komisję

Cele redukcji emisji CO ₂ $r_{f_{sg}}$ i $r_{fp_{sg}}$						
Podgrupy pojazdów sg	Okres sprawozdawczy w latach					
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.	
Średnie samochody ciężarowe	53, 54	0	43%	64%	90%	
Ciężkie samochody	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%	

ciężarowe > 7,4 t					
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o konfiguracjach osi 4x2 i 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o szczególnych konfiguracjach osi	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Autokary <i>i autobusy międzymiastowe</i> ($r_{f_{sg}}$)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43%	64%	90%
Pojazdy podstawowe autokarów ($r_{fp_{sg}}$)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Przyczepy		0	7,5%	7,5%	7,5%
Naczepy		0	15%	15%	15%

Poprawka

Cele redukcji emisji CO ₂ $r_{f_{sg}}$ i $r_{fp_{sg}}$					
Podgrupy pojazdów $_{sg}$		Okres sprawozdawczy w latach			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Średnie samochody ciężarowe	53, 54	0	15%	50%	70%
Ciężkie samochody ciężarowe > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	30%	50%	70%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o konfiguracjach osi 4x2 i 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	30%	50%	70%

Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o szczególnych konfiguracjach osi	11, 12, 16	0	30%	50%	70%
Autokary ($r_{f_{sg}}$)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15%	50%	70%
Pojazdy podstawowe autokarów ($r_{fp_{sg}}$)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15%	50%	70%
Przyczepy		0	7,5%	7,5%	7,5%
Naczepy		0	15%	15%	15%

Uzasadnienie

Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate. Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation.

In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.

Poprawka 85

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – podpunkt 4.3.2 – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$	
	Okres sprawozdawczy w latach

PC		przed 2030 r.	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Ciężkie autobusy miejskie	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100%	100%	100%
<i>Poprawka</i>					
Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych zevM _{sg}					
Podgrupy pojazdów sg		Okres sprawozdawczy w latach			
		przed 2030 r.	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Ciężkie autobusy miejskie	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	80%	100%	100%

Uzasadnienie

A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in place at depots. It risks overstressing the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.

In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.

Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban buses and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment

Poprawka 86

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 7 (nowy)

Poprawka

7. OBLICZANIE WSPÓŁCZYNNIKA KOREKCJI EMISJI DWUTLENKU WĘGLA (CCF)

Dla każdego paliwa lub mieszanki paliw *i*, CCF oblicza się zgodnie z następującą metodą:

7.1. W przypadku paliw neutralnych pod względem emisji CO₂, zdefiniowanych w art. 3 pkt (25) i stosowanych zgodnie z art. 4 bis, CCF_i = 1; CCF_i = 1. , CCF_i = 1;

7.2. Dla paliw innych niż paliwa neutralne pod względem emisji CO₂, CCF_i = 0;

7.3. W przypadku mieszanek paliw neutralnych pod względem emisji CO₂ i paliw innych niż paliwa neutralne pod względem emisji CO₂ CCF oblicza się według następującego wzoru:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

gdzie:

CCF_i to współczynnik korekcji emisji dwutlenku węgla dla określonej mieszanki konwencjonalnej i

Paliwo neutralne pod względem emisji CO₂ i

SHARES_{n,i} procent paliwa odnawialnego i zgłoszony w bazie danych Shares, w odniesieniu do

ostatniego dostępnego okresu sprawozdawczego *n* i obliczany jako średni udział we

wszystkich państwach członkowskich

SHARES_{n-1,i} procent paliwa odnawialnego i zgłoszony w bazie danych Shares, w odniesieniu do

przedostatniego dostępnego okresu sprawozdawczego *n* i obliczany jako średni udział

we wszystkich państwach członkowskich UE.

Baza danych Shares jest dostępna pod adresem:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

Uzasadnienie

Rozporządzenie powinno wprowadzić solidny i przejrzysty współczynnik korekcji emisji dwutlenku węgla dla paliw zero- i niskoemisyjnych. Nie zmieniłoby to ogólnego podejścia rozporządzenia, ale pomogłoby zaradzić niedociągnięciom podejścia opartego wyłącznie na spalinach i uznać rzeczywisty ślad emisji gazów cieplarnianych przez pojazdy i wykorzystywane przez nie paliwa.

Poprawka 87

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik III – punkt 1 – podpunkt 2 – akapit 9

Tekst proponowany przez Komisję

oznacza emisje CO₂ w g/km pojazdu **podstawowego** nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b;

Poprawka

oznacza emisje CO₂ w g/km pojazdu nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b;

Uzasadnienie

Ta poprawka koryguje literówkę, definicja raportu CO₂ v mp z załącznika III powinna odnosić się tylko do pojazdu skompletowanego. Emisje CO₂ pojazdów podstawowych nie są korygowane ze względu na liczbę pasażerów, ponieważ wszystkie pojazdy podstawowe danej podgrupy są symulowane z taką samą liczbą pasażerów. Jest to również widoczne w definicjach CO₂p v mp w punkcie 2.1 załącznika I, który nie odnosi się do załącznika III w celu korekty.

Poprawka 88

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik IV – część A – litera q a (nowa) Rozporządzenie (UE) 2019/1242 Załącznik IV – litera q a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

qa) maksymalna masa dla samochodu ciężarowego kategorii N3 w bardzo ciężkim zestawie, o którym mowa w załączniku I pkt 2.7.2. w kraju rejestracji samochodu ciężarowego, gdy samochód ciężarowy jest sprzężony z co najmniej jedną naczepą/przyczepą z holem

sztywnym;

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Zmiana rozporządzenia (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO2 dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylene rozporządzenia (UE) 2018/956
Odsyłacze	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 29.3.2023
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 29.3.2023
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Andris Ameriks 19.4.2023
Rozpatrzenie w komisji	24.5.2023
Data przyjęcia	19.9.2023
Wynik głosowania końcowego	+ : 29 - : 11 0 : 3
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

Tytuł	Zmiana rozporządzenia (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO ₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylenie rozporządzenia (UE) 2018/956			
Odsyłacze	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)			
Data przedstawienia w PE	15.2.2023			
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 29.3.2023			
Komisje opiniodawcze Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 29.3.2023	IMCO 29.3.2023	TRAN 29.3.2023	AGRI 29.3.2023
Opinia niewydana Data decyzji	IMCO 28.3.2023	AGRI 28.2.2023		
Sprawozdawcy Data powołania	Bas Eickhout 1.10.2023			
Poprzedni sprawozdawcy	Yannick Jadot, Bas Eickhout			
Rozpatrzenie w komisji	26.4.2023	26.6.2023		
Data przyjęcia	24.10.2023			
Wynik głosowania końcowego	+: -: 0:	48 36 1		
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	João Albuquerque, Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Pietro Fiocchi, Heléne Fritzson, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsik, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Lydie Massard, Liudas Mažylis, Marina Measure, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Nikos Papandreou, Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Silvia Sardone, Christine Schneider, Ivan Vilibor Sinčić, Maria Spyraiki, Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska			
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Mercedes Bresso, Christophe Clergeau, Jens Gieseke, Martin Häusling, Stelios Kympouropoulos, Massimiliano Salini, Christel Schaldemose, Annalisa Tardino, Róza Thun und Hohenstein, Grzegorz Tobiszowski, Marie Toussaint, Nikolaj Villumsen, Sarah Wiener			
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Marie Dauchy, Carlo Fidanza, Niels Fuglsang, Georg Mayer, Maria Noichl, Rob Rooker			

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

48	+
NI	Maria Angela Danzi
PPE	Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Karin Karlsbro, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Róza Thun und Hohenstein, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Mercedes Bresso, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Cyrus Engerer, Helène Fritzon, Niels Fuglsang, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Maria Noichl, Nikos Papandreou, Christel Schaldemose, Achille Variati, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Marina Measure, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Michael Bloss, Bas Eickhout, Malte Gallée, Martin Häusling, Pär Holmgren, Lydie Massard, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Marie Toussaint, Sarah Wiener

36	-
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Focchi, Teuvo Hakkarainen, Joanna Kopcińska, Rob Rooker, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Marie Dauchy, Gianna Gancia, Sylvia Limmer, Georg Mayer, Silvia Sardone, Annalisa Tardino
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Stelios Kympouropoulos, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Christine Schneider, Maria Spyrali, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glueck

1	0
PPE	Nathalie Colin-Oesterlé

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się