

Środa, 14 listopada 2018 r.

P8_TA(2018)0455

Normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich ***I

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 14 listopada 2018 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD)) ⁽¹⁾

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2020/C 363/35)

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (2) W następstwie strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej Komisja przyjęła w maju ⁽¹⁹⁾ i listopadzie 2017 r. dwa pakiety dotyczące mobilności ⁽²⁰⁾. W ramach tych pakietów określono pozytywny program działań strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej oraz zapewniono sprawne przejście do **czystej**, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich.

- (2) W następstwie strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej Komisja przyjęła w maju ⁽¹⁹⁾ i listopadzie 2017 r. dwa pakiety dotyczące mobilności ⁽²⁰⁾. W ramach tych pakietów określono pozytywny program działań strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej oraz zapewniono sprawne przejście do **bezemisyjnej**, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich.

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

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

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

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

⁽¹⁾ Sprawa została odesłana do właściwej komisji w celu ponownego rozpatrzenia zgodnie z art. 59 ust. 4 akapit czwarty regulaminu (A8-0354/2018).

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

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

Poprawka

- (3) Niniejsze rozporządzenie jest częścią trzeciego pakietu „Europa w ruchu”, który wypełnia założenia nowej strategii dotyczącej polityki przemysłowej z września 2017 r.⁽²¹⁾ i ma na celu zakończenie procesu umożliwiającego Unii czerpanie pełnych korzyści z obniżenia emisyjności i modernizacji mobilności. Cele pakietu to: bezpieczniejsza i bardziej dostępna mobilność w Europie, bardziej konkurencyjny przemysł europejski, większe bezpieczeństwo europejskich miejsc pracy oraz **konsekwentne dążenie sektora do zerowego poziomu emisji do połowy tego stulecia i pełnej zgodności z postanowieniami porozumienia paryskiego. Znalezienie właściwej równowagi między wzmocnieniem** wysiłków na rzecz ograniczenia emisji CO₂ i zanieczyszczenia powietrza, **stymulowaniem innowacji w unijnym przemyśle motoryzacyjnym i zwiększaniem konkurencyjności Unii wymaga pełnego zaangażowania Unii, państw członkowskich i zainteresowanych stron.**

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

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

⁽²²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... w sprawie ustanowienia norm emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007, (Dz.U. L [...] z [...], s. [...]).

Poprawka

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

⁽²²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... w sprawie ustanowienia norm emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007, (Dz.U. L [...] z [...], s. [...]).

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5) W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. poparto ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o 30 % w stosunku do 2005 r. w odniesieniu do sektorów, które nie są objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji. Transport drogowy **odpowiada za znaczną część emisji z tych sektorów**, a emisje te utrzymują się znacznie powyżej poziomów z roku 1990. Jeżeli emisje z sektora transportu drogowego będą w dalszym ciągu rosnać, zniwelują one redukcję osiągniętą przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.
- (5) W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. poparto ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o 30 % w stosunku do 2005 r. w odniesieniu do sektorów, które nie są objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji. Transport drogowy **odpowiadał w 2016 r. za 25 % emisji gazów cieplarnianych w Unii**, a emisje te **wzrosły już trzeci rok z rzędu i utrzymują się znacznie powyżej poziomów z roku 1990**. Jeżeli emisje z sektora transportu drogowego będą w dalszym ciągu rosnać, zniwelują one redukcję osiągniętą przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 9**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 9***Tekst proponowany przez Komisję*

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

Poprawka

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

Poprawka 10**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 10***Tekst proponowany przez Komisję*

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

Poprawka

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 12 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 14
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 15
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 16
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 17
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

(Zmiana dotyczy całości tekstu; jej przyjęcie wymaga zmian technicznych w całym tekście.)

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

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 18**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 15**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 19**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 16**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

- (16) **Zgodnie z ambicjami, na których opiera się niniejsze rozporządzenie, wydajna, neutralna technologicznie i wystarczająca infrastruktura uzupełniania paliwa i ładowania, powinna być rozwijana w ramach krajowej polityki dotyczącej infrastruktury paliw alternatywnych.**

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 17 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

- (21) **W przeciwieństwie do samochodów osobowych i dostawczych na rynku nie są jeszcze dostępne bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie, z wyjątkiem autobusów. W celu ułatwienia** sprawnego przejścia na mobilność bezemisyjną **należy zatem wprowadzić specjalny mechanizm w postaci superjednostek. Zachęci on** do rozwoju i wprowadzania na **rynku unijnym** bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, uzupełniając instrumenty po stronie popytu, takie jak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów ⁽²⁶⁾.

⁽²⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego zmieniona dyrektywą .../.../UE [COM(2017)0653] (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

Poprawka

- (21) W celu **zapewnienia** sprawnego przejścia na mobilność bezemisyjną **oraz zachęcenia** do rozwoju i wprowadzania na **rynek unijny** bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, uzupełniając instrumenty po stronie popytu, takie jak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE w sprawie ekologicznie czystych pojazdów ⁽²⁶⁾, **na 2025 r. i 2030 r. należy określić poziom odniesienia dla udziału bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w parku pojazdów producenta.**

⁽²⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego zmieniona dyrektywą .../.../UE [COM(2017)0653] (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 21 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

- (29) Komisja powinna nałożyć karę finansową w postaci opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji, w przypadku gdy stwierdzono, że producent przekracza określony poziom emisji, biorąc pod uwagę jednostki i długi emisyjne. Aby wystarczająco zachęcić producentów do podejmowania działań w celu ograniczenia indywidualnego poziomu emisji CO₂ z pojazdów ciężkich, **ważne jest, by opłata ta zawsze przekraczała** średnie koszty krańcowe technologii niezbędnych do osiągnięcia celów. Wpływy z opłat **z tytułu przekroczenia poziomu emisji** powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii. **Wpływy te powinny być wykorzystywane w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi i właściwymi organami w celu wsparcia sprawiedliwego przejścia sektora motoryzacyjnego na mobilność bezemisyjną oraz sprzyjania innowacyjnym rozwiązaniom, które zachęcają do szybkiego wprowadzania na rynek bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich.** Sposób poboru opłat powinien zostać określony w drodze aktu wykonawczego, z uwzględnieniem metodyki przyjętej zgodnie z rozporządzeniem **Parlamentu Europejskiego i Rady** (WE) nr 443/2009 ^(1a).

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

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 30**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 31**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 31**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 33**

Tekst proponowany przez Komisję

- (33) Skuteczność określonych w niniejszym rozporządzeniu celów w zakresie obniżenia emisji CO₂ jest w dużym stopniu zależna od reprezentatywności metodyki stosowanej do określania emisji CO₂. Zgodnie z opinią mechanizmu doradztwa naukowego (SAM)⁽²⁷⁾ w odniesieniu do pojazdów lekkich, również w przypadku pojazdów ciężkich należy wprowadzić mechanizm oceny reprezentatywności dla rzeczywistych warunków jazdy wartości emisji CO₂ i zużycia energii określonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400. Komisja powinna mieć uprawnienia do zapewnienia publicznej dostępności takich danych oraz, w razie konieczności, opracowania procedur koniecznych do określania i gromadzenia danych niezbędnych do przeprowadzania takich ocen.

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

Poprawka

- (33) Skuteczność określonych w niniejszym rozporządzeniu celów w zakresie obniżenia emisji CO₂ jest w dużym stopniu zależna od reprezentatywności metodyki stosowanej do określania emisji CO₂. Zgodnie z opinią mechanizmu doradztwa naukowego (SAM)⁽²⁷⁾ w odniesieniu do pojazdów lekkich, również w przypadku pojazdów ciężkich należy wprowadzić mechanizm oceny reprezentatywności dla rzeczywistych warunków jazdy wartości emisji CO₂ i zużycia energii określonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400. Komisja powinna mieć uprawnienia do zapewnienia publicznej dostępności takich danych oraz, w razie konieczności, opracowania procedur koniecznych do określania i gromadzenia danych niezbędnych do przeprowadzania takich ocen. **W przypadku stwierdzenia znacznej rozbieżności między wartościami emisji w rzeczywistych warunkach jazdy a wartościami określonymi na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/2400 Komisja powinna być uprawniona do odpowiedniego dostosowania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta, dostosowując w odpowiednich przypadkach emisje odniesienia CO₂ na 2019 r. do celów zgodności z niniejszym rozporządzeniem.**

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 32
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 34 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 33
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (36) **Uprawnienia wykonawcze odnoszące się do art. 8 ust. 3, art. 9 ust. 3, art. 11 ust. 3 i art. 12 ust. 2 powinny być wykonywane** zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽²⁸⁾.

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

- (36) *W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określania sposobów pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, przyjmowania szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania odchyień emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów ciężkich, publikowania danych, przyjmowania szczegółowych przepisów dotyczących procedur przekazywania danych z liczników zużycia paliwa, a także ustanowienia metody definiowania jednego lub większej liczby pojazdów reprezentatywnych w podgrupie pojazdów. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽²⁸⁾.*

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 34**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 37**

Tekst proponowany przez Komisję

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

⁽²⁹⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

Poprawka

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

⁽²⁹⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

Poprawka 35**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 36**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – litera a***Tekst proponowany przez Komisję*

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

Poprawka

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

Poprawka 37**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – litera b***Tekst proponowany przez Komisję*

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

Poprawka

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

Poprawka 38**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 2 a (nowy)***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

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

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

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

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – akapit 1 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – akapit 1 – litera k

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 4 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreśla się

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

od 2025 r.: co najmniej 5 %;

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

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreśla się

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 1 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreśla się

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

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

Poprawka

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

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreśla się

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 7 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 53
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 7a
Grupy producentów

1. Powiązani producenci mogą powołać grupę do celów wypełnienia obowiązków, o których mowa w art. 5.
2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych na podstawie art. 15 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia ustanowieniem szczegółowych zasad i warunków, które umożliwiają powiązanim producentom tworzenie grup w oparciu o otwarte, przejrzyste i niedyskryminujące zasady.

Poprawki 74 i 75
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

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

w latach 2025–2029

(opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji) = (nadwyżka emisji x **5 000** EUR/g CO₂/tkm)

od 2030 r.

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

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 55**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 8 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 56**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 9 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 57**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 9 – ustęp 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 10 – ustęp 1 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 11

Tekst proponowany przez Komisję

Artykuł 11

Emisje CO₂ i zużycie energii w rzeczywistych warunkach jazdy

1. Komisja monitoruje i ocenia reprezentatywność dla rzeczywistych warunków jazdy wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400. **Zapewnia ona informowanie społeczeństwa o zmianach tej reprezentatywności w czasie.**

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

Poprawka

Artykuł 11

Emisje CO₂ i zużycie energii w rzeczywistych warunkach jazdy

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

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

2b. **Komisja informuje opinię publiczną o ewolucji w czasie rzeczywistej reprezentatywności, o której mowa w ust. 1.**

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

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 12 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 13 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat skuteczności niniejszego rozporządzenia, celu redukcji emisji CO₂, **który zostanie określony** na 2030 r. na podstawie art. 1, oraz ustalenia celów redukcji emisji CO₂ dla innych typów pojazdów ciężkich, w tym przyczep. Sprawozdanie to zawiera również ocenę skuteczności sposobów rozwiązywania kwestii dotyczących w szczególności pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, zwłaszcza autobusów, biorąc pod uwagę cele określone w dyrektywie 2009/33/WE⁽³⁰⁾, a także system uprawnień do emisji CO₂, jak również zasadność przedłużenia stosowania tych środków w 2030 r. i w kolejnych latach **oraz, w stosownych przypadkach, towarzyszy mu** wniosek **dotyczący zmiany** niniejszego rozporządzenia.

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

Poprawka

Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat skuteczności niniejszego rozporządzenia, **konieczności korekty** celu redukcji emisji CO₂ na 2030 r. na podstawie art. 1, **konieczności korekty poziomu odniesienia dla udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na 2030 r. zgodnie z art. 5** oraz ustalenia celów redukcji emisji CO₂ dla innych typów pojazdów ciężkich, w tym przyczep **oraz pojazdów specjalistycznych takich jak śmieciarki**. Sprawozdanie to zawiera również ocenę skuteczności sposobów rozwiązywania kwestii dotyczących w szczególności **wprowadzenia na rynek** pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, zwłaszcza autobusów, biorąc pod uwagę cele określone w dyrektywie 2009/33/WE⁽³⁰⁾, a także system uprawnień do emisji CO₂, jak również zasadność przedłużenia stosowania tych środków w 2030 r. i w kolejnych latach, **rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa, możliwość wprowadzenia norm CO₂ dotyczących silnika**, zwłaszcza w **przypadku pojazdów specjalistycznych, różnych zestawów pojazdów przekraczających standardowe wymiary stosowane w odniesieniu do transportu krajowego, takie jak koncepcje modułowe, reprezentatywność dla rzeczywistych warunków jazdy wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400, a także ocenę aktualizacji narzędzia symulacyjnego VECTO**. Do sprawozdania dołącza się, w stosownych przypadkach, wniosek o zmianę niniejszego rozporządzenia.

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

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 13 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Najpóźniej do 31 grudnia 2020 r. Komisja opracuje szczegółową metodę uwzględnienia przy obliczaniu średniego poziomu emisji parku pojazdów skutków stosowania zaawansowanych i odnawialnych gazowych paliw transportowych – zgodnie z kryteriami zrównoważonego rozwoju określonymi w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii – w odniesieniu do instalacji CNG i LNG. Metodzie towarzyszy, w stosownych przypadkach, wniosek o zmianę niniejszego rozporządzenia.

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 13 – akapit 1b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisja ocenia następnie możliwość opracowania metodyki oceniania emisji CO₂ w całym cyklu życia wszystkich pojazdów ciężkich wprowadzanych do obrotu w Unii. Na podstawie tej oceny Komisja, w stosownych przypadkach, przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek ustawodawczy w celu nałożenia na producentów obowiązku sprawozdawczości w zakresie emisji w cyklu życia oraz określenia niezbędnych zasad i procedur tej sprawozdawczości.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 14 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

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

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 15 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 15 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 15 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 66**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 16 – akapit 1**

Rozporządzenie (WE) nr 595/2009

Artykuł 5 – ustęp 4 – litera l

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

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

Poprawka 77**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 16 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 16a**Zmiana w dyrektywie Rady 96/53/WE**

w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE ^(1a) po pkt 2.2.4.4 dodaje się punkty w brzmieniu:

„2.2.5 Maksymalną dopuszczalną masę zestawów pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym określonych w art. 5 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) .../2018 [wniosek w sprawie rozporządzenia COM(2018)0284] zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych nieprzekraczającą 1 tony.

Środa, 14 listopada 2018 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2.2.6 Maksymalną dopuszczalną masę zestawów pojazdów bezemisyjnych zwiększa się o dodatkową masę wymaganą technologią bezemisyjną, która zależy od bezemisyjnego zasięgu pojazdy i wynosi nie więcej niż 2 tony. Do 1 lipca 2019 r. Komisja przyjmie wzór na obliczanie wymaganej masy.”.

^(1a) Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreśla się

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

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

gdzie:

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

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

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

gdzie:

null

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

null

$CO2_v$ oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 w g/km bezemisyjnego i niskoemisyjnego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

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

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 68**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.7 – wzór***Tekst proponowany przez Komisję*

$$\text{CO}_2 = \text{ZLEV} \times \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times \text{avgCO}_2_{\text{sg}}$$

gdzie:

 \sum_{sg} oznacza sumę wszystkich podgrup;**ZLEV określono w pkt 2.3;**share_{sg} określono w pkt 2.4;MPW_{sg} określono w pkt 2.6;avgCO_{2sg} określono w pkt 2.2.*Poprawka*

$$\text{CO}_2 = \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times \text{avgCO}_2_{\text{sg}}$$

gdzie:

 \sum_{sg} oznacza sumę wszystkich podgrup;share_{sg} określono w pkt 2.4;MPW_{sg} określono w pkt 2.6;avgCO_{2sg} określono w pkt 2.2.**Poprawka 69****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik I – punkt 4 – akapit 1 – wzór – wiersz 1***Tekst proponowany przez Komisję*

$$T = \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_2_{\text{sg}}$$

Poprawka

$$T = \text{współczynnik odniesienia ZLEV} * \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_2_{\text{sg}}$$

Poprawka 70**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik I – punkt 4 – akapit 1 – wzór – wiersz 4***Tekst proponowany przez Komisję*rf oznacza cel redukcji emisji CO₂ (w %) określony w art. 1 lit. a) i b) dla danego roku kalendarzowego;*Poprawka*rf oznacza cel redukcji emisji CO₂ (w %) określony w art. 1 **akapit pierwszy** lit. a) i b) dla danego roku kalendarzowego;

Środa, 14 listopada 2018 r.

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Gdzie:

 x wynosi 5 %;

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

$$\text{ZLEV_specific} = 1 - (\text{CO}_{2v} / (0,5 * r\text{CO}_{2sg})), \text{ gdzie:}$$

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

 $r\text{CO}_{2sg}$ wynosi jak określono w sekcji 3.

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – akapit 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W roku 2030 współczynnik odniesienia ZLEV jest równy $(1+y-x)$, chyba że ta wartość jest większa niż 1,05, w którym to przypadku ustala się jego wartość na 1,05;

Środa, 14 listopada 2018 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Gdzie:

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

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

$ZLEV_specific = 1 - (CO2_v / (0,5 * rCO2_{sg}))$, gdzie:

$CO2_v$ oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 w g/km bezemisyjnego i niskoemisyjnego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

$rCO2_{sg}$ wynosi jak określono w sekcji 3.