



PARLAMENT EUROPEJSKI

2014 - 2019

Komisja Transportu i Turystyki

2014/0012(COD)

19.6.2015

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 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009
w odniesieniu do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe
(COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

I. Wniosek Komisji

Celem przedmiotowego wniosku jest wprowadzenie szeregu zmian do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i rozporządzenia (WE) nr 595/2009 w zakresie zmniejszania emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe. We wniosku przedstawiono pięć środków zmierzających do zapewnienia realizacji następujących celów:

- zapobieżenie temu, by obecne ograniczenia dotyczące amoniaku (NH_3) w przypadku pojazdów ciężarowych utrudniały wprowadzanie na rynek niektórych pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym, w szczególności pojazdów napędzanych gazem ziemnym;
- podwyższenie górnego limitu masy z rozporządzenia (WE) nr 715/2007, aby umożliwić producentom homologację typu zgodnie z przepisami dotyczącymi pojazdów dostawczych lub osobowych (LD) lub pojazdów ciężarowych (HD), zależnie od wyboru dokonanego przez producenta;
- uprawnienie Komisji do wprowadzenia ostrzejszych limitów emisji w niskiej temperaturze w przypadku pojazdów LD kategorii Euro 6;
- uprawnienie Komisji do wprowadzenia limitów emisji NO_2 w przypadku pojazdów LD kategorii Euro 6;
- uprawnienie Komisji do zaproponowania deregulacji emisji metanu (CH_4) w ramach przepisów dotyczących pojazdów LD, pod warunkiem że emisja metanu, wyrażona jako równoważnik CO_2 , zostanie włączona do przepisów UE określających obowiązkowe poziomy docelowe emisji CO_2 dla samochodów osobowych i pojazdów dostawczych.

II. Ogólne stanowisko sprawozdawczyni

Sprawozdawczyni z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji, w szczególności zawarte w nim przepisy mające na celu wprowadzenie limitów emisji NO_2 i bardziej rygorystycznych limitów emisji w niskiej temperaturze w przypadku pojazdów LD oraz likwidację zbędnych obciążeń administracyjnych dotyczących homologacji typu pojazdu, które nie mają pozytywnego wpływu na środowisko.

Zanieczyszczenie powietrza, zarówno w pomieszczeniach, jak i na zewnątrz, stanowi poważne zagrożenie środowiskowe dla zdrowia ludzkiego. Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) szacuje, że samo zanieczyszczenie powietrza na zewnątrz na obszarach miejskich powoduje 1,3 mln zgonów rocznie na świecie. Narażenie długoterminowe i narażenie szczytowe może prowadzić do różnego rodzaju konsekwencji zdrowotnych, od nieznacznego wpływu na układ oddechowy, aż do przedwczesnej śmierci. Ogólnie za najbardziej problematyczne uważa się dwie substancje zanieczyszczające – ozon w warstwie przyziemnej (O_3) i drobne cząstki stałe ($\text{PM}_{2.5}$). Samemu tylko wysokiemu stężeniu ozonu przypisuje się 21 000 przedwczesnych zgonów rocznie w UE. Według WHO narażenie na cząstki stałe obniża oczekiwaną długość życia każdego mieszkańca Europy o średnio niemal 1 rok.

Emisja spalin z pojazdów LD i HD znacznie przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza. Jest to szczególnie problematyczne na obszarach miejskich o wyższym zagęszczeniu pojazdów silnikowych i ludności. Transport drogowy odpowiada za ponad 40% emisji NO_x. NO₂ – składnik NO_x – oprócz tego, że bezpośrednio wpływa na zdrowie, jest też głównym źródłem aerozoli azotanowych, które stanowią znaczny odsetek cząstek stałych, a także, w obecności światła ultrafioletowego, O₃. Ze względu na ten mechanizm emisja NO₂ pogłębia problemy związane z zanieczyszczeniem O₃ i PM_{2.5}. Nowe pojazdy silnikowe charakteryzują się, średnio, wyższą efektywnością energetyczną i emitują mniej substancji zanieczyszczających niż pojazdy starsze. Jednakże z uwagi na stały wzrost wolumenu transportu drogowego nie przekłada się to na równoważne zmniejszenie emisji substancji zanieczyszczających atmosferę i gazów cieplarnianych z transportu drogowego.

Co interesujące, wniosek Komisji ma na celu rozwiązanie niektórych z tych problemów poprzez złagodzenie limitów emisji amoniaku (NH₃) z pojazdów HD o zapłonie iskrowym oraz limitów emisji metanu (CH₄) z pojazdów LD o zapłonie iskrowym. Celem tych przepisów jest promowanie wprowadzania na rynek pojazdów napędzanych gazem ziemnym, w przypadku których istnieją trudności ze spełnieniem obecnych limitów emisji NH₃ i CH₄. Planuje się, że zastąpienie na szerszą skalę pojazdów na olej napędowy pojazdami na gaz ziemny, w szczególności na obszarach miejskich, wywarłoby istotny pozytywny wpływ na środowisko pod względem emisji NO_x and CO₂.

Komisja proponuje jednak zrównoważenie tego pozytywnego wpływu na środowisko potencjalnie nieco wyższą emisją NH₃ (amoniaku) i CH₄ (metanu). Ocena skutków wykazała, że wzrost emisji NH₃ w wyniku zniesienia wartości granicznej w przypadku pojazdów HD napędzanych gazem ziemnym byłby zdecydowanie niewielki. Dlatego ogólny wpływ tego wariantu na środowisko można by uznać za pozytywny, biorąc pod uwagę niższą emisję NO_x i CO₂ w wyniku przewidywanego szerszego wykorzystywania pojazdów na gaz ziemny, które obecnie stanowią marginalną część rynku. Co do emisji metanu – Komisja powinna podwyższyć wartość graniczną całkowitej emisji węglowodorów (THC) w przypadku pojazdów LD tylko wówczas, gdyby zostało to skompensowane ogólnym zmniejszeniem efektu cieplarnianego wynikającego z łącznej całkowitej emisji CO₂ i metanu. Sprawozdawczyni pragnie podkreślić, że Komisja powinna nadal monitorować ewolucję emisji amoniaku i metanu z pojazdów o zapłonie iskrowym wprowadzanych na rynek i w razie konieczności zaproponować odpowiednie środki.

Wreszcie, co nie mniej ważne, sprawozdawczyni uważa, że należy zadbać o to, by nowe pojazdy silnikowe były wyposażone w systemy pomagające kierowcom w ekologicznej jeździe, aby ograniczyć zużycie paliwa, a tym samym emisję substancji zanieczyszczających i gazów cieplarnianych. W ocenie skutków Komisja szczegółowo oceniła zalety wyposażania nowych samochodów w liczniki zużycia paliwa (FCM) i sygnalizatory zmiany biegów (GSI) minimalnym kosztem. Dlatego sprawozdawczyni za niezbędne uważa wprowadzenie tych systemów jako standardowego elementu nowych pojazdów zgodnie z ustaleniami z oceny skutków przeprowadzonej przez Komisję.

POPRAWKI

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

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Chociaż nie wiadomo nic na temat bezpośredniego szkodliwego wpływu emisji metanu na zdrowie ludzi, metan jest silnym gazem cieplarnianym. W związku z tym, zgodnie z komunikatem Komisji w sprawie zastosowania i przyszłego rozwoju prawodawstwa wspólnotowego dotyczącego emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów lekkich oraz dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów (Euro V i VI)² oraz art. 14 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady³, Komisja powinna rozważyć uwzględnienie emisji metanu w obliczaniu emisji CO₂.

² Dz.U. C 182 z 19.7.2008, s. 17.

³ Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

Poprawka

(2) Chociaż nie wiadomo nic na temat bezpośredniego szkodliwego wpływu emisji metanu na zdrowie ludzi, metan jest silnym gazem cieplarnianym. W związku z tym, zgodnie z komunikatem Komisji w sprawie zastosowania i przyszłego rozwoju prawodawstwa wspólnotowego dotyczącego emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów lekkich oraz dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów (Euro 5 i 6)² oraz art. 14 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady³, Komisja powinna rozważyć uwzględnienie emisji metanu w obliczaniu emisji CO₂ **po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz oceny wpływu, jeżeli takowa jest konieczna, w kontekście przeglądu rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz rozporządzenia (UE) nr 510/2011.**

² Dz.U. C 182 z 19.7.2008, s. 17.

³ Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) Aby ułatwić wprowadzanie pojazdów napędzanych gazem ziemnym, należy zwiększyć obecną dopuszczalną wielkość emisji sumy węglowodorów (THC).
Należy także uwzględnić skutki emisji metanu i wyrazić je w postaci równoważnika CO₂ na potrzeby regulacji i do celów informacji dla konsumentów.

Poprawka

(3) Aby ułatwić wprowadzanie pojazdów napędzanych gazem ziemnym, należy zwiększyć obecną dopuszczalną wielkość emisji sumy węglowodorów (THC).
Maksymalną dopuszczalną emisję THC należy jednak ograniczyć do poziomu gwarantującego, że ewentualne zwiększenie emisji metanu z pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym zostanie skompensowane ogólnym zmniejszeniem efektu cieplarnianego wynikającego z łącznej emisji CO₂ i metanu z tych pojazdów.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Wyniki procedury badawczej, która stanowi podstawę przepisów dotyczących homologacji typu WE pod kątem poziomu emisji, powinny odzwierciedlać poziomy emisji zaobserwowane w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego oraz uwzględniać wyniki i oceny pochodzące z finansowanego ze środków unijnych projektu ARTEMIS. Dlatego też systemy kontroli emisji i cykle badań powinny być opracowywane w taki sposób, aby odzwierciedlać rzeczywiste warunki ruchu drogowego, szczególnie na obszarach zurbanizowanych, gdzie warunki ruchu drogowego są bardziej przejściowe niż w regulacyjnym cyklu badań.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3b) Aby osiągnąć cel, jakim jest zmniejszenie oddziaływania na środowisko emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego, paliwa o wysokiej emisji dwutlenku węgla powinny być stopniowo zastępowane paliwami o niższej emisji, jak np. gaz ziemny, chociaż w dłuższej perspektywie proces nadawania transportowi drogowemu prawdziwie zrównoważonego pod względem środowiskowym charakteru wymaga stosowania nowych technologii o niewielkim oddziaływaniu na środowisko, jak np. pojazdy zasilane energią elektryczną, wodorem lub sprężonym powietrzem.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) Wysokiego poziomu zanieczyszczenia powietrza spowodowanego emisjami prekursorów O₃ (wysokie stężenie ozonu oraz wysokie temperatury w lecie) oraz cząstkami stałymi z silników Diesla, a także emisjami innych substancji (które wraz z tzw. inwersją prowadzą do powstawania smogu zimą) powinno się unikać za pomocą środków zabezpieczających. Do punktualnego wprowadzania właściwych środków powinna prowadzić w szczególności ścisła współpraca ze służbami meteorologicznymi.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Potencjał tzw. ekologicznego stylu jazdy – pozwalającego ograniczyć zużycie paliwa, a tym samym emisję substancji zanieczyszczających i gazów cieplarnianych – nie jest dostatecznie wykorzystywany. Wynika to głównie z tego, że kierowcom brakuje informacji lub wiedzy na temat efektywnej jazdy. Środki techniczne sprzyjające ekologicznemu stylowi jazdy to głównie dwójakiego rodzaju systemy instalowane w pojazdach: liczniki zużycia paliwa (FCM) i sygnalizatory zmiany biegów (GSI). FCM to urządzenie dostarczające kierowcy dokładne informacje na temat rzeczywistego zużycia paliwa przez pojazd, średniego zużycia paliwa, zużycia paliwa na biegu jałowym, zużycia paliwa przez cały okres użytkowania pojazdu, a także szacunkowego zasięgu pojazdu w oparciu o aktualny poziom paliwa. GSI wskazuje optymalny bieg, gdy jest on inny niż bieg wybrany, oraz informuje, co kierowca powinien zrobić (zmienić bieg na wyższy czy niższy), aby zmniejszyć zużycie paliwa. Sygnalizator ten ma wizualnie ostrzegać kierowcę pojazdu z ręczną skrzynią biegów, gdy konieczna jest zmiana biegu. GSI są już obowiązkowe w nowych samochodach osobowych kategorii M₁ z ręczną skrzynią biegów, jednak nie we wszelkiego rodzaju innych pojazdach silnikowych, takich jak pojazdy dostawcze, ciężarówki lub autobusy. Nie ma natomiast obecnie wymogu prawnego, by wyposażać jakąkolwiek kategorię pojazdów silnikowych w FCM. Badania pokazują, że potencjał ekologicznego stylu jazdy można lepiej wykorzystywać, używając obu systemów jednocześnie. Ponadto FCM mogłyby pomagać

konsumantom w zakupie pojazdów o niższym zużyciu paliwa. Mialoby to istotne znaczenie w szczególności w przypadku pojazdów ciężarowych, w odniesieniu do których obecnie nie istnieje wymóg prawny, by przy ich sprzedaży podawać informacje o efektywności paliwowej i emisji CO₂. FCM i GSI można instalować przy niskim koszcie dla producenta, jednak obecnie są one często niedostępne lub sprzedawane jako część pakietów opcjonalnych, co stanowi przeszkodę w ich powszechnym stosowaniu. Ponadto takie urządzenia, gdy dostępne, są często instalowane w sposób niedostosowany do tego, by sprzyjać ekologicznemu stylowi jazdy (np. brak stałej widoczności, brak informacji o chwilowym zużyciu paliwa, rozbieżność między wyświetlanym a faktycznym zużyciem paliwa).

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Aby osiągnąć cele UE w zakresie jakości powietrza i zapewnić ciągłość działań na rzecz ograniczenia emisji przez pojazdy, należy zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu UE (TFUE) przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych odnoszących się do szczegółowych przepisów w zakresie stosowania rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w odniesieniu do pojazdów z kategorii M₁, M₂, N₁ oraz N₂ o masie referencyjnej powyżej 2 610 kg, przy **łącznej** masie **pojazdu** nieprzekraczającej 5 000 kg; szczegółowych procedur, prób i wymagań związanych z homologacją typu; wymagań dotyczących wdrażania zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania

Poprawka

(7) Aby osiągnąć cele UE w zakresie jakości powietrza i zapewnić ciągłość działań na rzecz ograniczenia emisji przez pojazdy, należy zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu UE (TFUE) przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych odnoszących się do szczegółowych przepisów w zakresie stosowania rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w odniesieniu do pojazdów z kategorii M₁, M₂, N₁ oraz N₂ o masie referencyjnej powyżej 2 610 kg, przy **maksymalnej** masie **całkowitej** nieprzekraczającej 7500 kg; szczegółowych procedur, prób i wymagań związanych z homologacją typu; wymagań dotyczących wdrażania zakazu stosowania urządzeń ograniczających skuteczność

systemów kontroli emisji; pomiarów niezbędnych do wprowadzania obowiązku zapewnienia przez producenta nieograniczonego i znormalizowanego dostępu do informacji dotyczących napraw i konserwacji pojazdów; zastąpienia informacji na temat wielkości emisji CO₂ w certyfikacie zgodności informacją o łącznej wielkości emisji wyrażonej jako równoważnik CO₂; zwiększenia lub usunięcia dopuszczalnych wielkości emisji sumy węglowodorów w przypadku zapłonu iskrowego; zmiany rozporządzenia (WE) nr 715/2007 do celów ponownego przeliczenia wartości dopuszczalnych masy cząstek stałych oraz wprowadzenia wartości dopuszczalnych liczby cząstek stałych, tak aby były one jak najbardziej zgodne z wartościami dopuszczalnymi masy cząstek stałych dla benzyny i oleju napędowego; przyjęcia zmienionej procedury pomiarów cząstek stałych i wielkości granicznej liczby cząstek; dopuszczalnych wielkości emisji NO₂ oraz dopuszczalnych wielkości emisji z rury wydechowej w niskich temperaturach w przypadku pojazdów uznanych za spełniające wymagania normy Euro VI w zakresie wielkości emisji. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

działania systemów kontroli emisji; pomiarów niezbędnych do wprowadzania obowiązku zapewnienia przez producenta nieograniczonego i znormalizowanego dostępu do informacji dotyczących napraw i konserwacji pojazdów; zastąpienia informacji na temat wielkości emisji CO₂ w certyfikacie zgodności informacją o łącznej wielkości emisji wyrażonej jako równoważnik CO₂; zwiększenia lub usunięcia dopuszczalnych wielkości emisji sumy węglowodorów w przypadku zapłonu iskrowego; zmiany rozporządzenia (WE) nr 715/2007 do celów ponownego przeliczenia wartości dopuszczalnych masy cząstek stałych oraz wprowadzenia wartości dopuszczalnych liczby cząstek stałych, tak aby były one jak najbardziej zgodne z wartościami dopuszczalnymi masy cząstek stałych dla benzyny i oleju napędowego; przyjęcia zmienionej procedury pomiarów cząstek stałych i wielkości granicznej liczby cząstek; dopuszczalnych wielkości emisji NO₂ oraz dopuszczalnych wielkości emisji z rury wydechowej w niskich temperaturach w przypadku pojazdów uznanych za spełniające wymagania normy Euro 6 w zakresie wielkości emisji. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Uzasadnienie

Zgodnie z obowiązującym prawodawstwem dla różnych wariantów pojazdu tego samego rodzaju wymagana jest podwójna homologacja typu. Powoduje to zbędne obciążenie administracyjne, nie ma natomiast pozytywnego wpływu na środowisko. Zwiększenie maksymalnej masy całkowitej do 7500 kg pozwoliłoby pojazdom niemieszczącym się w obecnym limicie masy dla pojazdów dostawczych lub osobowych wynoszącym 2610/2840 kg na homologację typu albo na mocy przepisów dotyczących albo pojazdów dostawczych lub osobowych, albo pojazdów ciężarowych, zależnie od wyboru dokonanej przez producenta.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 2 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Po opublikowaniu aktów delegowanych przyjętych zgodnie z akapitem drugim i na wniosek producenta niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów kategorii M₁, M₂, N₁ i N₂ zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/EC Parlamentu Europejskiego i Rady* o masie odniesienia powyżej 2 610 kg przy maksymalnej masie **pojazdu** nieprzekraczającej **5 000** kg.

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 14a dotyczących szczegółowych przepisów w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia do pojazdów kategorii M₁, M₂, N₁ i N₂ zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/EC, o masie odniesienia powyżej 2 610 kg przy maksymalnej masie **pojazdu** nieprzekraczającej **5 000** kg. Poprzez akty delegowane zapewnia się w szczególności, że przy badaniach dynamometrycznych podwozia faktyczna masa pojazdu jest odpowiednio brana pod uwagę przy ustalaniu bezwładności równoważnej, a także innych domyślnych parametrów mocy i obciążenia.

* Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

Poprawka

Po opublikowaniu aktów delegowanych przyjętych zgodnie z akapitem drugim i na wniosek producenta niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów kategorii M₁, M₂, N₁ i N₂ zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/EC Parlamentu Europejskiego i Rady* o masie odniesienia powyżej 2610 kg przy maksymalnej masie **całkowitej** nieprzekraczającej **7500** kg.

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 14a dotyczących szczegółowych przepisów w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia do pojazdów kategorii M₁, M₂, N₁ i N₂ zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/EC, o masie odniesienia powyżej 2610 kg przy maksymalnej masie **całkowitej** nieprzekraczającej **7500** kg. Poprzez akty delegowane zapewnia się w szczególności, że przy badaniach dynamometrycznych podwozia faktyczna masa pojazdu jest odpowiednio brana pod uwagę przy ustalaniu bezwładności równoważnej, a także innych domyślnych parametrów mocy i obciążenia.

* Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

Uzasadnienie

Zwiększenie maksymalnej masy całkowitej do 7500 kg pozwoliłoby pojazdom niemieszczącym się w obecnym limicie masy dla pojazdów dostawczych lub osobowych wynoszącym 2610/2840 kg na homologację typu albo na mocy przepisów dotyczących albo pojazdów dostawczych lub osobowych, albo pojazdów ciężarowych, zależnie od wyboru dokonanego przez producenta. „Maksymalna masa całkowita” jest to łączna masa pojazdu silnikowego i przyczepy (przyczep) podana przez producenta.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 2 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 5 – ustęp 1

Tekst obowiązujący

„Części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń są tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby pojazd w **trakcie normalnego użytkowania** był zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia i środkami wykonawczymi do rozporządzenia.”;

Poprawka

2a) w art. 5 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

„Części mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń są tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby pojazd w **rzeczywistych warunkach ruchu drogowego** był zgodny z wymogami niniejszego rozporządzenia i środkami wykonawczymi do rozporządzenia.

Producent gwarantuje skuteczność systemów kontroli emisji, przestrzegając współczynnika zgodności, który odzwierciedla jedynie możliwe poziomy tolerancji procedury pomiaru emisji.”;

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 2 b (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 5 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b) w art. 5 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. Producenci zapewniają wyposażenie pojazdów w liczniki zużycia paliwa zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie.”;

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 3 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 5 – ustęp 3 – litera a

Tekst obowiązujący

„a) emisji z układu wylotowego, w tym cykli badawczych, emisji w niskich temperaturach otoczenia, emisji na biegu jałowym, zadymienia spalin i prawidłowego działania oraz regeneracji układów oczyszczania spalin;”;

Poprawka

3a) w art. 5 ust. 3 lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

„a) emisji z układu wylotowego, w tym cykli badawczych **opartych na emisji w rzeczywistych warunkach jazdy, zastosowania przenośnych systemów pomiaru emisji**, emisji w niskich temperaturach otoczenia, emisji na biegu jałowym, zadymienia spalin i prawidłowego działania oraz regeneracji układów oczyszczania spalin;”;

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 3 b (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 5 – ustęp 3 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b) w art. 5 ust. 3 dodaje się literę w brzmieniu:

„ea) wyposażenia pojazdów w liczniki zużycia paliwa, które podają kierowcy dokładne informacje na temat realnego zużycia paliwa w pojeździe, wyświetlając co najmniej następujące dane: chwilowe zużycie paliwa (l/100 km), średnie zużycie paliwa (l/100 km), zużycie paliwa na biegu jałowym (l/godz.), zużycie paliwa przez cały okres użytkowania pojazdu (l), a także szacunkowy zasięg pojazdu w oparciu o aktualny poziom paliwa;”;

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 3 c (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 5 – ustęp 3 – litera i a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3c) w art. 5 ust. 3 dodaje się literę w brzmieniu:

„ia) wskaźnika zgodności stanowiącego stosunek maksymalnego poziomu emisji określonego rodzaju zanieczyszczenia mierzonego w warunkach rzeczywistych do limitu Euro 6 przewidzianego dla tego rodzaju zanieczyszczenia, który powinno się ustalić na minimalnym możliwym poziomie;”;

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 3 d (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 5 – ustęp 3 – akapit pierwszy a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3d) w art. 5 ust. 3 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Komisja przyjmuje akt delegowany w celu uzupełnienia wymogów, o których mowa w ust. 1a oraz w lit. ea) niniejszego ustępu, do dnia 31 grudnia 2016 r. Od dnia 1 stycznia 2018 r. władze krajowe odmawiają przyznania wspólnotowej homologacji typu lub krajowej homologacji typu dla nowych rodzajów pojazdów, które nie spełniają tych wymogów. W przypadku gdy nowe pojazdy nie spełniają tych wymogów, władze krajowe, z dniem 1 stycznia 2019 r., uznają certyfikaty zgodności za nieważne i zakazują rejestracji, sprzedaży lub dopuszczania do ruchu takich pojazdów.”;

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – punkt 5 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 715/2007
Artykuł 14 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Pod warunkiem zachowania poziomu ochrony środowiska w Unii Komisja jest uprawniona do przyjęcia zgodnie z art. 14a aktów delegowanych dotyczących:

a) zastąpienia informacji dotyczącej masy emisji CO₂ w certyfikacie zgodności, o którym mowa w art. 18 dyrektywy 2007/46/WE, informacją o łącznej wielkości emisji wyrażonej jako równoważnik CO₂, które są sumą masy emisji CO₂ i emisji metanu wyrażoną jako masa równoważna emisji CO₂ w odniesieniu do wywołanego przez nie efektu gazów cieplarnianych;

b) zwiększenia lub usunięcia wartości granicznej emisji sumy węglowodorów (THC) dla pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – punkt 5 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 715/2007
Artykuł 14 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Komisja rozważy uwzględnienie emisji metanu w obliczaniu emisji CO₂, tak aby efekt cieplarniany wynikający z emisji metanu był brany pod uwagę i wyrażany w postaci równoważnika CO₂ na potrzeby regulacji i do celów informacji dla konsumentów. W związku z tym Komisja w stosownym przypadku przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek ustawodawczy w sprawie przeglądu rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i rozporządzenia (UE) nr 510/2011.

1a. Pod warunkiem zachowania poziomu

ochrony środowiska w Unii Komisja jest uprawniona do przyjęcia zgodnie z art. 14a aktów delegowanych dotyczących zwiększenia wartości granicznych emisji sumy węglowodorów (THC) dla pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym. Maksymalną dopuszczalną emisję THC ogranicza się do poziomu gwarantującego, że ewentualne zwiększenie emisji metanu z pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym zostanie skompensowane ogólnym zmniejszeniem efektu cieplarnianego wynikającego z łącznej emisji CO₂ i metanu z tych pojazdów.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 6

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 14 a – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 2 ust. 2 akapit drugi, art. 5 ust. 3, art. 8 oraz art. 14 ust. 1–5, powierza się Komisji na *czas nieokreślony* od dnia [...] *[Publications Office: please insert the exact date of the entry into force].*

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 2 ust. 2 akapit drugi, art. 5 ust. 3, art. 8 oraz art. 14 ust. 1a–5, powierza się Komisji na *okres pięciu lat* od dnia *[data wejścia w życie niniejszej dyrektywy]*. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień *nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.*

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 7 a (nowy)

Tekst obowiązujący

„3. Zmiany lub *środki wykonawcze*, o których mowa w art. 5 ust. 3 i art. 14 ust. 6, należy przyjąć do dnia **2 lipca 2008 r.**”;

Poprawka

7a) artykuł 18 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zmiany lub **akty delegowane**, o których mowa w **art. 2 ust. 2**, art. 5 ust. 3 i art. 14 ust. **1a–5** należy przyjąć **najpóźniej** do dnia **[rok od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]**.”;

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – punkt 1 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 595/2009

Artykuł 5 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst obowiązujący

Poprawka

1a) w art. 5 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Producenci zapewniają wyposażenie pojazdów w liczniki zużycia paliwa zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych przyjętych na jego podstawie.”;

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – punkt 1 b (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 595/2009

Artykuł 5 – ustęp 4 – zdanie wprowadzające

Tekst obowiązujący

Poprawka

4. Komisja **przyjmuje środki** w celu wykonania przepisów niniejszego artykułu, obejmujące między innymi

1b) art. 5 ust. 4 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„4. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 12a w celu opracowania szczegółowych

przepisy dotyczące:

procedur, badań i wymogów dla homologacji typu wymienionych w niniejszym artykule, w tym wymogów dotyczących.”;

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – punkt 1 c (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 595/2009

Artykuł 5 – ustęp 4 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1c) w art. 5 ust. 4 dodaje się literę w brzmieniu:

„ea) wyposażenia pojazdów w liczniki zużycia paliwa, które podają kierowcy dokładne informacje na temat realnego zużycia paliwa w pojeździe, wyświetlając co najmniej następujące dane: chwilowe zużycie paliwa (l/100 km), średnie zużycie paliwa (l/100 km), zużycie paliwa na biegu jałowym (l/godz.), zużycie paliwa przez cały okres użytkowania pojazdu (l), a także szacunkowy zasięg pojazdu w oparciu o aktualny poziom paliwa;”;

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – punkt 1 d (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 595/2009

Artykuł 5 – ustęp 4 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1d) art. 5 ust. 4 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Komisja przyjmuje akt delegowany uzupełniający wymogi, o których mowa w ust. 2a oraz w lit. ea) niniejszego ustępu, do dnia 31 grudnia 2016 r. Od

dnia 1 stycznia 2018 r. władze krajowe odmawiają przyznania wspólnotowej homologacji typu lub krajowej homologacji typu dla nowych rodzajów pojazdów, które nie spełniają tych wymogów. W przypadku gdy nowe pojazdy nie spełniają tych wymogów, władze krajowe, z dniem 1 stycznia 2019 r., uznają certyfikaty zgodności za nieważne i zakazują rejestracji, sprzedaży lub dopuszczania do ruchu takich pojazdów.”;

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – punkt 1 e (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 595/2009
Artykuł 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1e) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 12a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

- 1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.*
- 2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 4 powierza się Komisji na okres pięciu lat od [dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwił się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.*
- 3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 4, może zostać*

w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od 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.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 4 wchodzi w życie tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie [dwóch miesięcy] od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, 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 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 3a

Sygnalizatory zmiany biegów

Komisja dokonuje oceny zasadności wprowadzenia wymogu instalowania sygnalizatorów zmiany biegów w pojazdach z ręcznie sterowaną skrzynią biegów innych niż pojazdy kategorii M₁, w odniesieniu do których wymóg istnieje już na mocy obowiązujących przepisów

prawa unijnego. W oparciu o tę ocenę w uzasadnionych przypadkach Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek rozszerzający zakres stosowania art. 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009^{1a} na dodatkowe kategorie pojazdów.

^{1a} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1).

PROCEDURA

Tytuł	Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe
Odsyłacze	COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 6.2.2014
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 6.2.2014
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Elżbieta Katarzyna Łukacijewska 26.11.2014
Rozpatrzenie w komisji	5.5.2015 15.6.2015
Data przyjęcia	16.6.2015
Wynik głosowania końcowego	+: 35 -: 8 0: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Ivo Belet, Daniel Dalton, Kateřina Konečná, Werner Kuhn, Ulrike Rodust, Patricija Šulin, Henna Virkkunen
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Jarosław Wałęsa