



A7-0287/2010

12.10.2010

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów samochodowych
(COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

Sprawozdawca: Martin Callanan

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej (*): Werner Langen, Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

(*) Procedura obejmująca zaangażowane komisje – art. 50 Regulaminu

Objaśnienie używanych znaków

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

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

Poprawki do projektu aktu

W poprawkach Parlamentu zmiany do projektu aktu zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą. Oznakowanie zwykłą kursywą jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów projektu aktu w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

W poprawkach do aktów istniejących trzecia i czwarta linijka w nagłówku poprawki w projekcie aktu zawiera, odpowiednio, odniesienie do istniejącego aktu i postanowienia tego aktu, które ulega zmianie. Fragmenty przepisu aktu istniejącego, do którego Parlament wprowadza zmiany, a który nie został zmieniony w projekcie aktu, zaznacza się wytłuszczonym drukiem. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	39
OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII.....	43
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI	70
PROCEDURA.....	90

(*) Procedura obejmująca zaangażowane komisje – art. 50 Regulaminu

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów samochodowych (COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

(Zwykła procedura legislacyjna: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2009)0593),
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 175 ust. 1 traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony przez Komisję (C7-0271/2009),
 - uwzględniając komunikat Komisji skierowany do Parlamentu Europejskiego i Rady pt. „Konsekwencje wejścia w życie traktatu lizbońskiego dla trwających międzyinstytucjonalnych procedur decyzyjnych” (COM(2009)0665),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 i art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 14 lipca 2010 r.,
 - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz opinie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii , jak również Komisji Transportu i Turystyki (A7-0287/2010),
1. przyjmuje w pierwszym czytaniu stanowisko określone poniżej;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do tego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie, Komisji i parlamentom państw członkowskich.

Poprawka 1

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Punkt 1 a preambuły (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) Komisja zakończyła przegląd strategii zrównoważonego rozwoju, podczas którego położono nacisk na najpilniejsze problemy dla zrównoważonego rozwoju, takie jak transport, zmiany klimatu, ochrona zdrowia publicznego i zużycie energii. Problemy te są wzajemnie powiązane i mogą zostać rozwiązane poprzez zastosowanie środków efektywności energetycznej w transporcie.

Uzasadnienie

Powinno pojawić się odniesienie do nadrzędnych strategii Unii Europejskiej – strategia zrównoważonego rozwoju jest ważnym dokumentem strategicznym, którego nie wymieniono do tej pory w punktach preambuły.

Poprawka 2

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Punkt 3 a preambuły (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Aby zwiększyć konkurencyjność europejskiego przemysłu motoryzacyjnego oraz osiągnąć docelowe poziomy emisji CO₂, należy przede wszystkim skoncentrować się na systemach zachęt, takich jak uwzględnianie rozwiązań ekologicznych czy przyznawanie superkredytów, a nie na wprowadzaniu zakazów, których złamanie podlega karze.

Uzasadnienie

Dla klientów wykorzystujących pojazd przeważnie w celach służbowych zużycie paliwa jest istotnym czynnikiem przy podejmowaniu decyzji o zakupie.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 5 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(5) W komunikatach tych zaproponowano zintegrowane podejście służące osiągnięciu we Wspólnocie docelowego poziomu emisji 120 g CO₂/km pochodzących z nowych samochodów osobowych zarejestrowanych we Wspólnocie do 2012 r. poprzez skupienie się na obowiązkowym zmniejszeniu emisji CO₂ w celu osiągnięcia poziomu 130 g CO₂/km dla przeciętnych nowych samochodów poprzez udoskonalenie konstrukcji silników pojazdów oraz dalsze zmniejszenie emisji o 10 g CO₂/km, lub równoważnik, jeśli będzie to konieczne ze względów technicznych, dzięki dalszym udoskonaleniom konstrukcyjnym oraz postępowi w zakresie zużycia paliwa w lekkich samochodach dostawczych.

Poprawka

(5) W komunikatach tych zaproponowano zintegrowane podejście służące osiągnięciu we Wspólnocie docelowego poziomu emisji 120 g CO₂/km pochodzących z nowych samochodów osobowych zarejestrowanych we Wspólnocie do 2012 r. poprzez skupienie się na obowiązkowym zmniejszeniu emisji CO₂ w celu osiągnięcia poziomu 130 g CO₂/km dla przeciętnych nowych samochodów poprzez udoskonalenie konstrukcji silników pojazdów oraz dalsze zmniejszenie emisji o 10 g CO₂/km, lub równoważnik, jeśli będzie to konieczne ze względów technicznych, dzięki dalszym udoskonaleniom konstrukcyjnym oraz postępowi w zakresie zużycia paliwa, **których wprowadzanie powinno być upowszechniane w innych rodzajach pojazdów, w tym** w lekkich samochodach dostawczych.

Uzasadnienie

Jak wyraźnie stwierdzono w punkcie 16 preambuły rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2009 w sprawie bezpieczeństwa ogólnego pojazdów silnikowych, Komisja Europejska powinna dokonać oceny możliwości rozszerzenia obowiązku montowania niektórych dostępnych zaawansowanych technologii na inne kategorie pojazdów, w tym na lekkie samochody dostawcze.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 9 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Dyrektywa 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. odnosząca się do dostępności informacji dla konsumentów o zużyciu paliwa i emisjach CO₂ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi¹ wprowadza już wymóg, by „literatura promocyjna” dotycząca samochodów osobowych dostarczała użytkownikom końcowym danych dotyczących oficjalnych wartości emisji CO₂ i oficjalnego zużycia paliwa poszczególnych samochodów osobowych. Komisja zinterpretowała to w taki sposób, że w swym zaleceniu 2003/217/WE z dnia 26 marca 2003 r. dotyczącym zastosowania do innych mediów przepisów dyrektywy 1999/94/EC dotyczącej literatury promocyjnej ujęła aspekt reklamy². Dlatego zakres dyrektywy 1999/94/WE należy rozszerzyć na lekkie samochody dostawcze, tak by materiały reklamowe dotyczące lekkich samochodów dostawczych musiały dostarczać użytkownikom końcowym, oprócz danych dotyczących energii i ceny, również danych o oficjalnych wartościach emisji CO₂ i zużyciu paliwa przez pojazd.

Dz.U. L 12 z 18.01.00, s. 1.

2 Dz.U. L 82 z 29.03.2003, s. 33.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 14 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14) W celu zagwarantowania, że docelowe poziomy odzwierciedlają specyfikę małych i niszowych

(14) W celu zagwarantowania, że docelowe poziomy odzwierciedlają specyfikę małych i niszowych

producentów oraz odpowiadają możliwościom producentów w zakresie zmniejszenia emisji, należy ustalić dla takich producentów alternatywne docelowe poziomy zmniejszenia emisji uwzględniające możliwości technologiczne samochodów danego producenta w zakresie zmniejszenia indywidualnego poziomu emisji CO₂ i odpowiadające cechom danego segmentu rynku. Niniejsze odstępstwo powinno zostać objęte przeglądem docelowych indywidualnych poziomów emisji w załączniku I, który ma zostać zakończony najpóźniej do początku 2013 r.

producentów oraz odpowiadają możliwościom producentów w zakresie zmniejszenia emisji, należy ustalić dla takich producentów alternatywne docelowe poziomy zmniejszenia emisji uwzględniające możliwości technologiczne samochodów danego producenta w zakresie zmniejszenia indywidualnego poziomu emisji **CO₂ i średnią wartość emisji CO₂ z lekkich samochodów dostawczych wszystkich producentów** i odpowiadające cechom danego segmentu rynku. Niniejsze odstępstwo powinno zostać objęte przeglądem docelowych indywidualnych poziomów emisji w załączniku I, który ma zostać zakończony najpóźniej do początku 2013 r.

Uzasadnienie

Wyznaczenie alternatywnego docelowego poziomu emisji zobowiązuje tych producentów do podejmowania większych wysiłków niż producenci floty, a jednocześnie zapewnia im jednak uczciwe warunki w oparciu o średnią wartość emisji CO₂ producentów lekkich samochodów dostawczych jako punkt odniesienia.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 16 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16a) Aby zapewnić, że wartości emisji CO₂ oraz wydajności paliwa są reprezentatywne dla pojazdów skompletowanych i że obecny poziom emisji CO₂ nie jest zaniżony, Komisja powinna przedstawić wniosek w sprawie metodologii obliczania indywidualnego poziomu emisji w celu określenia poziomu emisji dla każdego rodzaju pojazdu w razie potrzeby rozważyć przegląd legislacji dotyczącej udzielania homologacji.

Uzasadnienie

Komisja nieoficjalnie zgodziła się, że obecny wniosek w sprawie pojazdów budowanych

wieloetapowo jest niewykonalny. Niniejsza poprawka, razem z poprawkami 3, 4, 12 i 13, odrzuca oryginalny źle nakreślony wniosek i wzywa Komisję do przedstawienia nowego wniosku do 2011 r.

Aby wziąć pod uwagę specyfikę „pojazdów budowanych wieloetapowo”, pojazdów najpierw budowanych do stanu niekompletnego i wymagających do ukończenia przynajmniej jeszcze jednego etapu, wykonanego przez innego producenta, Komisja Europejska zaleciła nanieśenie poprawek do swojego pierwotnego wniosku. Ta poprawka uwzględnia wyżej wymienione zalecenie.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 24 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(24) Prędkość pojazdów drogowych ma **ogromny** wpływ na ich zużycie paliwa i emisje CO₂. **Ponadto, przy braku ograniczeń prędkości dla lekkich samochodów dostawczych, możliwe jest pojawienie się elementu konkurencji w postaci maksymalnej prędkości, co mogłoby skutkować zbyt silnymi mechanizmami napędowymi i wynikającym z tego faktu nieefektywnym działaniem w czasie eksploatacji przy niższych prędkościach. Wskazane jest zatem zbadanie możliwości rozszerzenia** zakresu dyrektywy Rady 92/6/WE na instalację i użycie urządzeń ograniczających prędkość w odniesieniu do pewnych kategorii pojazdów silnikowych **we Wspólnocie**, w celu włączenia lekkich samochodów dostawczych objętych niniejszym rozporządzeniem.

Poprawka

(24) Prędkość pojazdów drogowych ma **także** wpływ na ich zużycie paliwa i emisje CO₂. **Zgodnie z zasadniczym podejściem, polegającym na większym koncentrowaniu się przy redukcji emisji CO₂ na gospodarczo-rynkowych systemach zachęt, a nie na zakazach, regulacja oparta na zasadzie dobrowolności, przyznająca producentom w zamian za montowanie urządzeń ograniczających prędkość określone korzyści za zaoszczędzone emisje CO₂, mogłaby przyczynić się do wspierania bardziej oszczędnej pod względem zużycia paliwa i bardziej przyjaznej dla środowiska floty lekkich pojazdów dostawczych w Unii. Przedtem wskazane jest jednak podjęcie pilnych kroków w celu naukowego zbadania, czy możliwe jest zaoszczędzenie znacznych ilości emisji CO₂ przez instalację urządzeń ograniczających prędkość oraz ewentualnie rozszerzenia** zakresu dyrektywy Rady 92/6/WE na instalację i użycie urządzeń ograniczających prędkość w odniesieniu do pewnych kategorii pojazdów silnikowych **w Unii w ramach dobrowolnego systemu zachęt**, w celu włączenia lekkich samochodów dostawczych objętych niniejszym rozporządzeniem.

Uzasadnienie

Instalacja urządzeń ograniczających prędkość powinna nastąpić wyłącznie na zasadzie dobrowolności w połączeniu z odpowiednimi systemami zachęt oraz tylko pod warunkiem pojawienia się naukowych dowodów na to, że dzięki takim urządzeniom możliwa jest znaczna redukcja emisji CO₂.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 25 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(25) Należy przyjąć środki konieczne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia, zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą procedury wykonywania uprawnień wykonawczych powierzonych Komisji.

Poprawka

(25) Monitorowanie i sprawozdawczość dotyczące średnich emisji wymagają zagwarantowania jednakowych warunków wdrażania w odniesieniu do przyjęcia szczegółowych przepisów w sprawie gromadzenia, zapisywania, przedstawiania, transmisji, obliczania i przekazywania danych dotyczących średnich emisji oraz zastosowania wymogów zawartych w załączniku II.

Ponadto, aby ustalić poziom udziału innowacji ekologicznych w osiągnięciu konkretnych poziomów emisji danego producenta, należy przyjąć szczegółowe przepisy w oparciu o kryteria wymienione w tym rozporządzeniu.

Zgodnie z art. 291 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przepisy i ogólne zasady dotyczące mechanizmów sprawowanej przez państwa członkowskie kontroli wykonywania uprawnień wykonawczych Komisji ustanawiane są z wyprzedzeniem w drodze rozporządzenia przyjmowanego zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą. Do czasu przyjęcia tego nowego rozporządzenia nadal ma zastosowanie decyzja Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca procedury wykonywania uprawnień wykonawczych powierzonych Komisji¹, z

*wyjątkiem procedury regulacyjnej
połączonej z kontrolą, która nie ma
zastosowania.*

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 26 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(26) W szczególności Komisja powinna zostać upoważniona do zmiany wymogów dotyczących monitorowania i sprawozdawczości w świetle doświadczenia w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia, do ustalania metod pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, do przyjmowania szczegółowych przepisów dotyczących odstępstwa dla niektórych producentów oraz do dostosowywania załącznika I w celu uwzględnienia ewolucji masy nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie oraz odzwierciedlenia wszelkich zmian w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂ ustalonej rozporządzeniem (WE) nr 715/2007. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny, a ich celem jest zmiana elementów innych niż istotne tej dyrektywy oraz jej uzupełnienie poprzez dodanie nowych elementów innych niż istotne, należy je przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 1 a (nowy)

Poprawka

(26) Aby w stosownych przypadkach dostosować załączniki, Komisja powinna zostać upoważniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 TFUE. Komisja powinna uzupełnić lub zmienić wymogi dotyczące monitorowania i sprawozdawczości zawarte w załączniku II w świetle doświadczenia w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia, w celu ustalania metod pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, określenia przepisów dotyczących interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstwa, w sprawie treści wniosków o odstępstwo oraz treści i oceny programów na rzecz redukcji indywidualnych poziomów emisji CO₂, podjęcia środków na rzecz dostosowania wzorów w załączniku I, tak aby odzwierciedlać wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂. Szczególne znaczenie ma przeprowadzenie przez Komisję stosownych konsultacji podczas prac przygotowawczych, w tym na szczeblu ekspertów.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Niniejsze rozporządzenie stanowi część środków uzupełniających określonych w zintegrowanym podejściu Wspólnoty.

Uzasadnienie

Niniejszy wniosek jest kontynuacją rozpoczętego przez Komisję w 2007 r. procesu regulacyjnego poświęconego kwestiom wpływu samochodów na zmiany klimatyczne. Zajmuje się jednym z ulepszeń technologicznych widniejących w COM(2007)19 wersja ostateczna.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 - ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia od roku 2020 wartość docelową **135 g CO₂/km** dla średniego poziomu emisji pochodzących z nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie.

2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia od roku 2020 wartość docelową **140 g CO₂/km** dla średniego poziomu emisji pochodzących z nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Wspólnoty, której dokonano w okresie trzech miesięcy przed rejestracją we Wspólnocie.

2. *Nie dotyczy wersji polskiej*

Uzasadnienie

Poprawka dotyczy stylistyki, a także służy zachowaniu spójności z tekstem rozporządzenia w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych (WE) nr 443/2009.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera a)

Tekst proponowany przez Komisję

(a) „średni indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowych lekkich samochodów dostawczych, których jest on producentem;

Poprawka

(a) „średni indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowych lekkich samochodów dostawczych **określonych w art. 2**, których jest on producentem;

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera f)

Tekst proponowany przez Komisję

(f) „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji pochodzących z lekkiego samochodu dostawczego, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i określony w certyfikacie zgodności jako wielkość emisji CO₂ (wartość uśredniona);

Poprawka

(f) „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji pochodzących z lekkiego samochodu dostawczego, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i określony w certyfikacie zgodności jako wielkość emisji CO₂ (wartość uśredniona) **dla kompletnych lub skompletowanych pojazdów**;

Uzasadnienie

Komisja nieoficjalnie zgodziła się, że obecny wniosek w sprawie pojazdów budowanych wieloetapowo jest niewykonalny. Niniejsza poprawka, razem z poprawkami 1, 4, 12 i 13, odrzuca oryginalny źle nakreślony wniosek i wzywa Komisję do przedstawienia nowego wniosku do 2011 r.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera g)

Tekst proponowany przez Komisję

(g) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych orientacyjnych poziomów emisji CO₂, określoną zgodnie z załącznikiem I, dla każdego lekkiego samochodu dostawczego, którego jest on producentem.

Poprawka

(g) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych orientacyjnych poziomów emisji CO₂, określoną zgodnie z załącznikiem I, dla każdego lekkiego samochodu dostawczego, którego jest on producentem, ***lub – w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo na mocy art. 10 docelowe indywidualne poziomy emisji określone zgodnie z tym odstępstwem.***

Uzasadnienie

Odwołanie do docelowych indywidualnych poziomów emisji dla producentów, którym przyznano odstępstwo na mocy art. 10 niniejszego rozporządzenia, powinno zostać włączone z uwagi na zachowanie spójności z tekstem rozporządzenia w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych (WE) nr 443/2009.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera g a) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ga) „powierzchnia postojowa” oznacza średni iloczyn rozstawu kół i rozstawu osi samochodu podany w certyfikacie zgodności i określony w części 2.1 i 2.3 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;

Uzasadnienie

Należy zdefiniować powierzchnię postojową, o której mowa w załączniku II, część B, ust. 5.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera g b) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(gb) „ładunek ”oznacza różnicę pomiędzy technicznie dopuszczalną maksymalną masą całkowitą zgodnie z załącznikiem III do dyrektywy 2007/46/WE oraz masą pojazdu;

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu zapewnienia spójności z załącznikiem II, część B ust. 5 i 6.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera g c) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(gc) "pojazd kompletny" oznacza każdy pojazd, który nie musi być skompletowany w celu spełnienia odpowiednich wymagań technicznych dyrektywy 2007/46/WE;

Uzasadnienie

Wniosek legislacyjny obejmuje samochody skompletowane.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W przypadku pojazdów skompletowanych producent musi podać jedynie indywidualny poziom emisji CO2 pojazdów podstawowych i przestrzegać ich zgodnie z ust. 1.

Uzasadnienie

Komisja poinformowała już w dokumencie roboczym, że metoda, o której mowa we wniosku dotyczącym rozporządzenia, nie jest odpowiednia do ustalania indywidualnych poziomów emisji CO₂ pochodzących z pojazdów skompletowanych. Jeśli pojazdy przechodzą dalsze etapy produkcji, producent pojazdu podstawowego nie ma możliwości wpływu na poziom emisji CO₂ w takich skompletowanych pojazdach.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 4 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W przypadku gdy indywidualny poziom emisji pojazdu kompletowanego nie jest znany, producent pojazdu podstawowego określa średni indywidualny poziom emisji CO₂ tego pojazdu na podstawie indywidualnego poziomu emisji pojazdu podstawowego.

Uzasadnienie

Komisja nieoficjalnie zgodziła się, że obecny wniosek w sprawie pojazdów budowanych wieloetapowo jest niewykonalny. Niniejsza poprawka, razem z poprawkami 1, 3, 12 i 13, odrzuca oryginalny źle nakreślony wniosek i wzywa Komisję do przedstawienia nowego wniosku do 2011 r.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 4 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Dla celów określenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ każdego producenta, potencjalne lepsze wyniki producenta w odniesieniu do celu emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009 są brane pod uwagę w przypadku tego samego producenta w tym samym roku kalendarzowym, jeśli producent złoży taki wniosek. **W takim przypadku dokonuje się następujących**

obliczeń:

80% różnicy między konkretnym celem emisji danego producenta oraz jego średnimi indywidualnymi emisjami zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009 odejmuje się od średnich indywidualnych emisji CO₂ dla lekkich pojazdów dostawczych. Dyrektywa 2009/33/WE ustanawia stosunek cyklu użytkowania pojazdu dla samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych na 80%.

Uzasadnienie

Ponieważ redukcja emisji CO₂ dla lekkich pojazdów dostawczych była początkowo wprowadzona jako część środków uzupełniających dla emisji CO₂ dla samochodów osobowych, obliczenie średniej pomiędzy tymi dwoma typami pojazdów jest rzeczą logiczną. Powinno być możliwe ustalenie średniej emisji CO₂ samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych producenta, co pozwoli na redukcję kosztów przestrzegania przepisów jak przedstawiono w unijnej ocenie oddziaływania. Z punktu widzenia środowiska i polityki nie ma różnicy, czy emisje CO₂ są zredukowane dla samochodów pasażerskich czy lekkich pojazdów dostawczych. Takie uśrednienie nie działa na niekorzyść tych producentów lekkich samochodów dostawczych, którzy nie produkują samochodów osobowych, ponieważ są oni objęci art. 10. 80% odzwierciedla dłuższy cykl użytkowania lekkich pojazdów dostawczych i środki redukcji CO₂ w ramach niniejszego rozporządzenia (zob. dyrektywa WE/2009/33 tabela 3 w załączniku).

Poprawka 22

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 2 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Od 1 stycznia 2016 r. pojazdy skompletowane są także uwzględniane przy określaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego producenta.

Uzasadnienie

Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning

completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO2 emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emissions of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję

Obliczając średni indywidualny poziom emisji CO₂ każdy nowy lekki samochód dostawczy o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50 g CO₂/km liczy się jako:

- 2,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2014 r.,
- 1,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2015 r.,
- 1 lekki samochód dostawczy począwszy od 2016 r.

Poprawka

Obliczając średni indywidualny poziom emisji CO₂ każdy nowy lekki samochód dostawczy o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50 g CO₂/km liczy się jako:

- 3,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2015 r.,
- 2,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2016 r.,
- 2,0 lekkie samochody dostawcze w 2017 r.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 5a

***Docelowe indywidualne poziomy emisji
dla pojazdów zasilanych paliwem
alternatywnym***

Aby określić, w jakim stopniu producent przestrzega docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂, o których mowa w art. 4, podane poziomy emisji CO₂ w przypadku każdego pojazdu mogącego

wykorzystywać do jazdy mieszankę benzyny z 85% bioetanołem („E85”) spełniającą odnośne wymogi przepisów unijnych lub europejskie normy techniczne, zostaną obniżone do dnia 31 grudnia 2018 r. o 5% z uwagi na większy potencjał w zakresie technologii i zmniejszenia emisji w przypadku stosowania biopaliw. Poziomy zostaną obniżone tylko wtedy, gdy na przynajmniej 30% stacji paliw w państwie członkowskim, w którym pojazd został zarejestrowany, dostępny jest ten rodzaj paliwa alternatywnego, spełniającego kryteria zrównoważonego rozwoju dla biopaliw, określone w odpowiednich przepisach unijnych.

Uzasadnienie

Stopniowa rozbudowa infrastruktury dla biopaliw może prowadzić do znacznego zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z floty pojazdów na wszystkich etapach łańcucha paliwowego. Przepis stosowany do lekkich samochodów dostawczych zasilanych paliwami alternatywnymi powinien w związku z tym zostać włączony analogicznie do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 - ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Producenci **nowych lekkich samochodów dostawczych**, inni niż producenci, którym przyznano odstępstwo na mocy art. 10, mogą utworzyć grupę w celu wypełnienia swoich zobowiązań wynikających z art. 4.

Poprawka

1. Producenci inni niż producenci, którym przyznano odstępstwo na mocy art. 10 **niniejszego rozporządzenia lub 11 niniejszego rozporządzenia (WE) 443/2009** mogą utworzyć grupę w celu wypełnienia swoich zobowiązań wynikających z art. 4 **niniejszego rozporządzenia.**

Uzasadnienie

Powinno być możliwe umieszczenie w jednej grupie emisji CO₂ samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych producenta, co pozwoli na redukcję kosztów przestrzegania przepisów, jak przedstawiono w unijnej ocenie oddziaływania. Z punktu widzenia środowiska

i polityki nie ma różnicy, czy emisje CO₂ są zredukowane dla samochodów pasażerskich czy lekkich pojazdów dostawczych. Takie uśrednienie nie działa na niekorzyść tych producentów lekkich samochodów dostawczych, którzy nie produkują samochodów osobowych, ponieważ są oni objęci art. 10. 80% odzwierciedla dłuższy cykl użytkowania lekkich pojazdów dostawczych i środki redukcji CO₂ w ramach niniejszego rozporządzenia (zob. dyrektywa WE/2009/33 tabela 3 w załączniku).

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 - ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Ust. 5 nie stosuje się w przypadku gdy wszyscy producenci tworzący grupę stanowią część tej samej grupy producentów powiązanych.

Poprawka

6. Ust. 5 nie stosuje się w przypadku gdy wszyscy producenci tworzący grupę stanowią część tej samej grupy producentów powiązanych **lub jeśli grupa składa się tylko z jednego producenta umieszczającego w jednej grupie swoje floty samochodów pasażerskich i lekkich pojazdów dostawczych.**

Uzasadnienie

Zob. poprawka do art. 6 ust. 1.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. Indywidualne poziomy emisji danego producenta zostają zastąpione przez zmodyfikowane cele dla producentów, którzy mają wspólną grupę samochodów pasażerskich i lekkich pojazdów dostawczych.

Modyfikacja jest następująco definiowana:

80% różnicy między docelowym indywidualnym poziomem emisji danego producenta oraz jego średnimi indywidualnymi poziomami emisji zgodnie

*z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009
dodaje się do średnich docelowych
indywidualnych poziomów emisji CO2 dla
lekkih samochodów dostawczych.
Dyrektywa 2009/33/WE ustanawia
stosunek cyklu użytkowania pojazdu dla
samochodów osobowych i lekkih
samochodów dostawczych na 80%.*

Uzasadnienie

Zob. poprawka do art. 6 ust. 1.

Poprawka 28

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 - ustęp 9 - akapit drugi**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*Komisja może zmienić załącznik II
w świetle doświadczeń w zakresie
stosowania niniejszego rozporządzenia.
Środki te, mające na celu zmianę
elementów innych niż istotne niniejszego
rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z
procedurą regulacyjną połączoną z
kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.*

skreślony

Poprawka 29

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 10 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*10a. Od dnia 1 stycznia 2014 r.
monitorowanie obejmuje także pojazdy
skompletowane.*

Uzasadnienie

W zależności od wybranego rozwiązania dyrektywa ramowa w sprawie homologacji typu i obecny system monitorowania raczej nie zapewnią realnego rozwiązania dla pojazdów skompletowanych zgodnie z propozycją zawartą w dokumencie COM. Od maja 2013 r.

wszystkie rodzaje pojazdów skompletowanych będzie obowiązywała homologacja typu całego pojazdu (2007/46/WE). W związku z powyższym od dnia 1 stycznia 2014 r. monitorowanie obejmie także pojazdy skompletowane. Rok 2014 będzie pierwszym pełnym rokiem kalendarzowym, w którym monitorowanie emisji CO₂ oraz masy pojazdów skompletowanych i zbieranie informacji na ten temat będzie się odbywało zgodnie z nową procedurą.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 7a

Informacje

Za rok kalendarzowy rozpoczynający się dnia 1 stycznia 2014 r. i za każdy kolejny rok kalendarzowy, każdy producent lekkich samochodów dostawczych gwarantuje, że klientom udostępnione zostaną informacje dotyczące średnich indywidualnych emisji CO₂ i zużycia paliwa jego modeli pojazdów.

Uzasadnienie

Dla klientów wykorzystujących pojazd przeważnie w celach służbowych zużycie paliwa jest istotnym czynnikiem przy podejmowaniu decyzji o zakupie. Dlatego informacje te muszą zostać udostępnione klientom.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit pierwszy – litera a) – podpunkt i)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(i) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 3 g CO₂/km:

((przekroczenie poziomu emisji – 3) × 120 EUR + 45 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;

(i) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 3 g CO₂/km:

((przekroczenie poziomu emisji – 3) × 95 EUR + 45 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit pierwszy – litera b)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(b) od 2019 r.:

(przekroczenie poziomu emisji × **120 EUR**) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych.

(b) od 2019 r.:

(przekroczenie poziomu emisji × **95 EUR**) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych.

Uzasadnienie

Uzasadnienie poprawki do art. 8 ust. 2 lit. a).

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 - ustęp 2 - akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do celów niniejszego artykułu:

„przekroczony poziom emisji” oznacza liczbę dodatnią gramów na kilometr, o którą średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta – przy uwzględnieniu zmniejszenia emisji CO₂ za pomocą technologii innowacyjnych zatwierdzonych zgodnie z art. 11 – przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji w roku kalendarzowym lub w części roku kalendarzowego, do których odnosi się obowiązek wynikający z art. 4, w zaokrągleniu do trzeciego miejsca po przecinku; „liczba nowych lekkich samochodów dostawczych” oznacza liczbę nowych lekkich samochodów dostawczych, których jest producentem i które zostały zarejestrowane w tym okresie zgodnie z kryteriami etapowego stosowania określonymi w art. 4.

Do celów niniejszego artykułu:

„przekroczony poziom emisji” oznacza liczbę dodatnią gramów na kilometr, o którą średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta – przy uwzględnieniu zmniejszenia emisji CO₂ za pomocą technologii innowacyjnych zatwierdzonych zgodnie z art. 11 **oraz redukcję CO₂ poniżej celu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009** – przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji w roku kalendarzowym lub w części roku kalendarzowego, do których odnosi się obowiązek wynikający z art. 4, w zaokrągleniu do trzeciego miejsca po przecinku; „liczba nowych lekkich samochodów dostawczych” oznacza liczbę nowych lekkich samochodów dostawczych, których jest producentem i które zostały zarejestrowane w tym okresie zgodnie z kryteriami etapowego stosowania określonymi w art. 4.

Uzasadnienie

Umieszczanie w jednej grupie samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (wyciąganie średniej między odległościami do osiągnięcia celu) zmniejsza koszty przestrzegania przepisów poniesione przez producenta, jak wykazała unijna analiza oddziaływania. Z punktu widzenia środowiska i polityki nie ma różnicy, czy emisje CO₂ są zredukowane dla samochodów pasażerskich czy lekkich pojazdów dostawczych. Takie umieszczanie w jednej grupie nie działa na niekorzyść tych producentów lekkich samochodów dostawczych, którzy nie produkują samochodów osobowych, ponieważ są oni objęci art. 10. Współczynnik 0,8 odzwierciedla dłuższy cykl użytkowania lekkich pojazdów dostawczych i środki redukcji CO₂ w ramach niniejszego rozporządzenia

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 3 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.

skreślony

Uzasadnienie

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Od dnia **31 października 2014 r.** w wykazie publikowanym na mocy ust. 1 podaje się również, czy producent spełnił wymogi art. 4 w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego.

2. Od dnia **31 października 2015 r.** w wykazie publikowanym na mocy ust. 1 podaje się również, czy producent spełnił wymogi art. 4 w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego.

Uzasadnienie

Poprawka wynika ze zmian wprowadzonych w poprawce do art. 7 ust. 1 i 2.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 9a

Informacje pokładowe przeznaczone dla kierowcy

Od dnia 1 stycznia 2012 r. producenci ubiegający się o homologację typu dla pojazdów kategorii N1 określonych w dyrektywie 2007/46/WE zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 wyposażają każdy pojazd w licznik zużycia paliwa.

Uzasadnienie

Ważne jest, by kierowcy znali rzeczywiste zużycie paliwa swoich pojazdów, które często jest wyższe niż zużycie mierzone podczas cyklu badań UE. Licznik zużycia paliwa może pomóc dostarczyć te informacje, a jednocześnie zachęcić kierowców do bardziej paliwooszczędnego stylu jazdy. Komisja Europejska przygotowuje obecnie wymogi dla samochodów osobowych dotyczące wyposażenia ich w takie urządzenia. Wymogi te powinny mieć też zastosowanie do lekkich samochodów dostawczych.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 2 – litera d)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny z możliwościami zmniejszenia emisji przez producenta, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych lekkich samochodów dostawczych.

(d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny z możliwościami zmniejszenia emisji przez producenta, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz **ze średnią wartością emisji CO₂ z lekkich samochodów dostawczych wszystkich producentów i** z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu

produkowanych lekkich samochodów dostawczych.

Uzasadnienie

Wyznaczenie alternatywnego docelowego poziomu emisji zobowiązuje tych producentów do podejmowania większych wysiłków niż producenci floty, a jednocześnie zapewnia im jednak uczciwe warunki w oparciu o średnią wartość emisji CO₂ producentów lekkich samochodów dostawczych jako punkt odniesienia.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 - ustęp 7 - akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.

skreślony

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania takich technologii innowacyjnych, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 13 ust. 2. Przepisy te oparte są na następujących kryteriach w odniesieniu do technologii innowacyjnych:

2. Do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania takich technologii innowacyjnych, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 13 ust. 2. Przepisy te ***są zgodne z postanowieniami art. 12 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i*** oparte są na następujących kryteriach w odniesieniu do technologii innowacyjnych:

Uzasadnienie

Art. 12 ust. 2 rozporządzenia określającego normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych (443/2009) stanowi, że do 2010 r. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące

procedury zatwierdzania takich technologii innowacyjnych. Przepisy dotyczące procedury homologacji, które są obecnie omawiane w odniesieniu do samochodów osobowych, powinny mieć zastosowanie również do lekkich samochodów dostawczych. Nie należy wprowadzać rozróżnienia na eko-innowacje dla samochodów osobowych i dla lekkich samochodów dostawczych, ani rozróżnienia procedur homologacji. Należy unikać powielania procedur.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

1. Do dnia 31 października 2016 r., a następnie co trzy lata, przyjmuje się środki zmieniające załącznik I w celu dostosowania pozycji M0, o której mowa w tym załączniku, do średniej masy nowych lekkich samochodów dostawczych w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych.

Poprawka

1. Do dnia 31 października 2016 r., a następnie co trzy lata, przyjmuje się środki zmieniające załącznik I w celu dostosowania pozycji M0, o której mowa w tym załączniku, do średniej masy nowych lekkich samochodów dostawczych **zarejestrowanych** w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 4 – akapit pierwszy – tiret pierwsze

Tekst proponowany przez Komisję

– sposobów osiągnięcia w opłacalny sposób, do roku 2020, długoterminowego docelowego poziomu **135 g CO₂/km**, pod warunkiem potwierdzenia jego realności na podstawie aktualnych wyników oceny skutków; oraz

Poprawka

– sposobów osiągnięcia w opłacalny sposób, do roku 2020, długoterminowego docelowego poziomu **140 g CO₂/km**, pod warunkiem potwierdzenia jego realności na podstawie aktualnych wyników oceny skutków; oraz

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 4 – akapit drugi – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

– **potwierdza włączenie** do niniejszego

Poprawka

- **przedstawia wniosek w sprawie**

rozporządzenia pojazdów kategorii N2 i M2, zgodnie z definicją w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg oraz pojazdów, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

włączenia do niniejszego rozporządzenia, **w celu osiągnięcia długoterminowego docelowego poziomu od 2020 r.**, pojazdów kategorii N2 i M2, zgodnie z definicją w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg oraz pojazdów, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Uzasadnienie

Określenie dokładnych wartości dla długoterminowych celów oraz ujęcie w niniejszym rozporządzeniu lekkich samochodów dostawczych kategorii N2 i M2 zależy od potwierdzenia ich realności przez stosowną ocenę skutków.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.

Poprawka

Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie tych środków, mających na celu zmianę istotnych elementów niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 6 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.

Poprawka

skreślony

Uzasadnienie

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Do 2015 r. Komisja dokona przeglądu metod ustalania indywidualnych poziomów emisji CO₂ pochodzących z pojazdów skompletowanych, o których mowa w załączniku II część B pkt 7 oraz, w razie konieczności, przedkłada wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie zmiany załącznika II.

Poprawka

7. Do 2011 r. Komisja ustanowi procedurę pozwalającą na określenie wartości reprezentatywnych poziomu emisji CO₂, wydajności paliwa oraz masy pojazdów skompletowanych w celu ich monitorowania.

Uzasadnienie

Obowiązkiem Komisji powinno być znalezienie odpowiedniego rozwiązania przed przyjęciem wniosku legislacyjnego. Wniosek Komisji przewiduje dostosowanie się od 2014 r. do docelowego poziomu CO₂. Pojazdy skompletowane stanowią około 15-16% całego rynku lekkich samochodów dostawczych. Ze względu na duży udział w rynku i nieznane jeszcze następstwa dla producentów oryginalnego sprzętu, należy jak najszybciej określić odpowiednią procedurę pozwalającą na określenie wartości reprezentatywnych poziomu emisji CO₂ oraz masy pojazdów skompletowanych.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 12a

Środki wykonawcze

Monitorowanie i sprawozdawczość dotyczące średnich emisji wymagają zagwarantowania jednakowych warunków wdrażania w odniesieniu do przyjęcia szczegółowych przepisów w sprawie gromadzenia, zapisywania, przedstawiania, transmisji, obliczania i przekazywania danych dotyczących

średnich emisji oraz zastosowania załącznika II zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

Ponadto, aby ustalić udział innowacji ekologicznych w osiąganiu konkretnych poziomów emisji danego producenta, należy przyjąć szczegółowe przepisy w oparciu o kryteria wymienione w tym rozporządzeniu.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony *art. 8 dyrektywy 93/389/EWG*.

Poprawka

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony *art. 9 decyzji nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dotyczącej mechanizmu monitorowania emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie i wykonania Protokołu z Kioto¹*.

Dz.U. L 49 z 19.02.04, s. 1.

Uzasadnienie

Poprawka o charakterze technicznym, ponieważ art. 9 decyzji 280/2004/WE w obecnym brzmieniu zastępuje art. 8 decyzji 93/389/EWG i powinien zostać przedstawiony w sposób analogiczny do rozporządzenia w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych (WE) nr 443/2009.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 - ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Poprawka

skreślony

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 13a

Akty delegowane

- 1. Aby uwzględnić postęp techniczny, Komisja może przyjąć w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 13b oraz z warunkami zawartymi w art. 13c i 13d poprawki do załącznika II w oparciu o doświadczenie we wdrażaniu niniejszego rozporządzenia zgodnie z akapitem drugim ust. 9 art. 7, może ustalić metody pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji zgodnie z art. 8 ust. 3, może przyjąć przepisy dotyczące interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstw w sprawie treści wniosków o odstępstwo oraz treść i ocenę programów zmniejszania indywidualnych poziomów emisji CO₂ zgodnie z art. 10 ust. 7 oraz może przedsięwziąć środki na rzecz dostosowania wzoru w załączniku I w celu odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂ zgodnie z art. 12 ust. 6.**
- 2. Przyjmując takie akty delegowane, Komisja działa zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.**

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 13b

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 9 akapit drugi, art. 8 ust. 3, art. 10 ust. 7, art. 12 ust. 6 oraz art. 13a, powierza się Komisji na okres pięciu lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazanych uprawnień najpóźniej sześć miesięcy przed zakończeniem okresu pięciu lat. Delegacja uprawnień jest automatycznie przedłużana na ten sam okres, chyba że Parlament Europejski lub Rada ją wycofają zgodnie z art. 13c.

2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja Europejska informuje o nim jednocześnie Parlament Europejski i Radę.

3. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych są powierzone Komisji i podlegają warunkom określonym w art. 13c i 13d.

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 13c

Odwołanie przekazania uprawnień

1. Przekazanie uprawnień przewidziane w art. 7 ust. 9 akapit drugi, art. 8 ust. 3, art. 10 ust. 7, art. 12 ust. 6 oraz art. 13a może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub Radę.

2. Instytucja, która rozpoczęła wewnętrzną procedurę w celu podjęcia decyzji, czy zamierza ona odwołać przekazanie uprawnień, stara się poinformować drugą instytucję i Komisję, w odpowiednim czasie przed podjęciem ostatecznej decyzji, wskazując przekazane uprawnienia, które mogłyby zostać

odwołane oraz podając uzasadnienie tego odwołania.

3. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnienia określonego w tej decyzji. Wchodzi ona w życie bezzwłocznie lub z dniem w niej określonym. Nie narusza ona ważności już obowiązujących aktów delegowanych. Jest ona publikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 13d

Sprzeciw wobec aktów delegowanych

1. Parlament Europejski lub Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie dwóch miesięcy od daty powiadomienia o tym akcie.

Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten wydłuża się o dwa miesiące.

2. Jeżeli przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 1, ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyrażą sprzeciwu wobec aktu delegowanego, akt ten publikowany jest w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i wchodzi w życie z dniem w nim określonym.

Akt delegowany może zostać opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i wejść w życie przed upływem tego terminu, jeżeli zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają wyrazić sprzeciwu.

3. W przypadku sprzeciwu wobec aktu delegowanego ze strony Parlamentu Europejskiego lub Rady wyrażonego w

terminie, o którym mowa w ust. 1, akt delegowany nie wchodzi w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego przedstawia powody tego sprzeciwu.

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. *Orientacyjne indywidualne* poziomy emisji dla każdego lekkiego samochodu dostawczego, podane w gramach na kilometr, oblicza się zgodnie z następującą formułą:

Poprawka

1. *Indywidualne* poziomy emisji dla każdego lekkiego samochodu dostawczego, podane w gramach na kilometr, oblicza się zgodnie z następującą formułą:

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik 2 – część A – punkt 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Dla roku rozpoczynającego się *dnia 1 stycznia 2011 r.* i każdego kolejnego roku państwa członkowskie ewidencjonują następujące szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego na ich terytorium:

Poprawka

1. Dla roku rozpoczynającego się *dnia 1 stycznia 2013 r.* i każdego kolejnego roku państwa członkowskie ewidencjonują następujące szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego na ich terytorium:

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu zachowanie spójności. Monitorowanie powinno być dostosowane do procesu wdrażania rozporządzenia, aby uniknąć zakłóceń rynku i dyskryminacji producentów.

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik 2 – część A – punkt 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Dla roku kalendarzowego rozpoczynającego się **dnia 1 stycznia 2011 r.** i dla każdego następnego roku kalendarzowego, każde państwo członkowskie określa, zgodnie z metodami podanymi w części B, dla każdego z producentów:

3. Dla roku kalendarzowego rozpoczynającego się **dnia 1 stycznia 2013 r.** i dla każdego następnego roku kalendarzowego, każde państwo członkowskie określa, zgodnie z metodami podanymi w części B, dla każdego z producentów:

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu zachowanie spójności. Monitorowanie powinno być dostosowane do procesu wdrażania rozporządzenia, aby uniknąć zakłóceń rynku i dyskryminacji producentów.

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 2 – część A – punkt 3 – litera d) – podpunkt ii)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ii) indywidualny poziom emisji CO₂;

(ii) indywidualny poziom emisji CO₂ **oraz udział w zmniejszeniu emisji w wyniku stosowania innowacyjnych technologii zgodnie z art. 11;**

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu zachowanie spójności. Monitorowanie powinno być dostosowane do procesu wdrażania rozporządzenia, aby uniknąć zakłóceń rynku i dyskryminacji producentów.

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik II - część B - punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7. Indywidualne poziomy emisji pochodzących z pojazdów

skompletowanych

Indywidualne poziomy emisji pochodzących z pojazdów skompletowanych określa się zgodnie z dyrektywą 2004/3/WE. W razie braku takich danych indywidualny poziom emisji pochodzących z pojazdu skompletowanego ustala się jako odpowiadający najwyższej wartości indywidualnych poziomów emisji pochodzących ze wszystkich pojazdów skompletowanych będących pojazdami tego samego typu co pojazd nieskompletowany, na bazie którego powstał pojazd skompletowany, oraz zarejestrowanych w UE w tym samym roku podlegającym monitorowaniu, gdzie termin „typ pojazdu” określono zgodnie z art. 3 dyrektywy 2007/46/WE. W przypadku więcej niż trzech różnych wartości indywidualnych poziomów emisji pochodzących ze wszystkich pojazdów skompletowanych, uwzględnia się drugą z najwyższych wartości indywidualnych poziomów emisji.

7. W przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo za cały pojazd odpowiada producent pojazdu skompletowanego. Jednak w celu ujęcia decydujących dla tej dyrektywy parametrów CO₂ i masy referencyjnej pojazdów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, może okazać się konieczne, że producent pojazdu nieskompletowanego przejmuje w ramach tego rozporządzenia odpowiedzialność za osiągnięcie wartości docelowych poziomów emisji CO₂. W związku z tym nie można nakładać nadmiernych obciążeń na producenta pojazdu nieskompletowanego.

Producent pojazdu skompletowanego przekazuje dla celów monitorowania stosownym organom monitorującym „kontrolną masę referencyjną” skompletowanego pojazdu oraz odpowiadającą mu wartość poziomu emisji CO₂ w oparciu o informacje otrzymane od producenta pojazdu nieskompletowanego, który przekazuje tabelę wartości CO₂ odpowiadających różnym klasom bezwładności końcowej lub przedstawia jedynie jedną wartość CO₂ pojazdu nieskompletowanego oraz dodana waga standardowa (300 kg dla pojazdów klasy III, 200 kg dla pojazdów klasy II i 100 kg dla pojazdów klasy I). Masa ta powinna również zostać ujęta w części C.

Komisja dokonuje dostosowań do dyrektywy 2007/46/WE, które są konieczne dla tego procesu, do dnia 31

*grudnia 2011 r. W celu zapewnienia
ważności owej procedury, Komisja
dokonuje w pierwszym roku
kalendarzowym po wejściu w życie
niniejszej dyrektywy walidacji i, w
stosownym przypadku, dostosowania tej
procedury. Dopiero po wejściu w życie
tego dostosowania pojazdy budowane
wieloetapowo mogą być w pełni
uwzględniane przy osiągnięciu docelowych
wartości poziomu emisji.*

UZASADNIENIE

Od momentu przyjęcia aktu dotyczącego emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych oczekuje się analogicznego prawodawstwa dla lekkich pojazdów dostawczych.

Lekkie samochody dostawcze są używane głównie przez firmy, w tym małe i średnie przedsiębiorstwa, i stanowią obecnie około 12% floty. Musimy również zgodzić się, że pojazdy te są często kupowane przez nabywców flot w dużych ilościach, a zatem ich wydajność i koszty eksploatacji są już z bliska monitorowane.

Nadal jednak średnie ograniczenie poziomu emisji CO₂ w latach 2002-2007 dla lekkich pojazdów dostawczych sięgało 0,4-0,5% rocznie, a ta poprawa w zakresie zużycia paliwa została zniwelowana wzrostem popytu na transport i na większe pojazdy.

Zatem przyjęcie wspólnotowych docelowych poziomów emisji dla nowych lekkich pojazdów dostawczych jest konieczne, aby zapobiec rozdrobnieniu rynku wewnętrznego w następstwie przyjmowania różnych środków na poziomie państw członkowskich. Ponadto ustalenie norm emisji CO₂ dla nowych lekkich samochodów dostawczych jest konieczne, aby zapobiec ryzyku wystąpienia luki prawnej wynikającej z częściowego pokrywania się rejestracji samochodów osobowych z rejestracjami lekkich samochodów dostawczych. Ponadto dnia 28 czerwca 2007 r. Rada zaproponowała Komisji wystąpienie z wnioskiem dotyczącym poprawy w zakresie zużycia paliwa przez lekkie samochody dostawcze. Ważne jest również, aby zachęcać przemysł motoryzacyjny do inwestowania w nowe technologie.

Sprawozdawca zgadza się z istotą wniosku, a w szczególności z zadowoleniem przyjmuje zdroworozsądkowe podejście, polegające na oparciu wniosku w dużej mierze na legislacji przyjętej na ostatniej sesji plenarnej dotyczącej emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów samochodowych. Sektor lekkich pojazdów dostawczych powinien działać tak samo, jak sektor samochodów osobowych, który podejmuje działania na rzecz redukcji emisji.

Jednak należy zauważyć, że te dwa sektory nie funkcjonują tak samo. W sektorze lekkich pojazdów dostawczych cykl planowania i cykl produkcyjny są dłuższe w porównaniu z sektorem samochodów osobowych. Oprócz tego lekkie pojazdy dostawcze, jak wskazuje ich nazwa, są wykorzystywane głównie do celów handlowych i w przeciwieństwie do samochodów osobowych jest mniej możliwości zmodyfikowania ich kształtu czy ciężaru w celu zredukowania emisji. Podstawową metodą redukcji emisji w przypadku lekkich pojazdów dostawczych są modyfikacje silnika i mechaniki samochodu, co jest znacznie dłuższym i droższym procesem niż zmiana kształtu samochodu. Należy również zauważyć, że w sektorze lekkich pojazdów dostawczych w znacznie większym stopniu niż w przypadku samochodów osobowych używa się oleju napędowego.

Jednak sprawozdawca nie chciałby, aby daty docelowe zawarte we wniosku były dodatkowo wydłużane. Bliższa data docelowa zwiększy koncentrację i przyniesie rezultaty. Jednak sprawozdawca ma wątpliwości, czy długoterminowy cel wniosku 135 g CO₂/km może być osiągnięty w podanym terminie. Biorąc pod uwagę wyższe koszty redukcji CO₂ w lekkich samochodach dostawczych w porównaniu do samochodów osobowych oraz potrzebę dłuższego planowania i cykli produkcyjnych, wartość docelowa 150g CO₂/km jest celem ambitnym, lecz możliwym do osiągnięcia.

Proponowane prawodawstwo daje producentom możliwość tworzenia między sobą „grup” w celu zrealizowania celów dotyczących emisji. Z zadowoleniem przyjmuje się elastyczność. Jednak zgodnie z zasadą, że zaoszczędzony gram CO₂ pozostaje zaoszczędzonym gramem CO₂, bez względu na to jak tego dokonano, sprawozdawca proponuje, żeby producenci wytwarzający zarówno samochody osobowe, jak i lekkie pojazdy dostawcze, mogli stworzyć w swoim przedsiębiorstwie wspólną grupę dla obu typów pojazdów. Umieszczanie w jednej grupie samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (wyciąganie średniej między odległościami do osiągnięcia celu) zmniejsza koszty przestrzegania przepisów poniesione przez producenta, jak wykazała unijna analiza oddziaływania. Z punktu widzenia środowiska i polityki nie ma różnicy, czy emisje CO₂ są zredukowane dla samochodów pasażerskich czy lekkich pojazdów dostawczych. Takie umieszczanie w jednej grupie nie działa na niekorzyść tych producentów lekkich samochodów dostawczych, którzy nie produkują samochodów osobowych, ponieważ są oni objęci art. 10. Pozwolenie producentom na tę dodatkową elastyczność jest korzystne dla środowiska, a ponadto jest dobrą praktyką biznesową.

Sprawozdawca z zadowoleniem przyjmuje zaproponowanie przez Komisję odstępstw dla producentów wytwarzających mniej niż 22 tys. samochodów rocznie i uważa, że wniosek zawiera rozsądny punkt odniesienia. Jednak rozporządzenie powinno sprecyzować, że producenci korzystający z odstępstwa muszą osiągnąć redukcję na równym poziomie co ich konkurencja i nie pozwalać Komisji na proponowanie nierealistycznych redukcji. Sprawozdawca zaproponował odnośną poprawkę.

Sprawozdawca jest zaskoczony, że proponowane kary nałożone na producentów, którzy nie zredukowali swoich emisji CO₂ w przypadku lekkich pojazdów dostawczych, powinny być wyższe od kar nałożonych w analogicznej sytuacji na producentów samochodów osobowych. Kary dla obu sektorów powinny być jednolite, a we wniosku Komisji nie ma żadnego uzasadnienia nakładania wyższych kar na producentów pojazdów kategorii N1. Sprawozdawca proponuje zatem wprowadzenie zmian do tekstu, tak by go ujednolicić z legislacją dotyczącą samochodów osobowych.

Celem proponowanej legislacji jest redukcja emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych. Jak już wspomniano, jest to trudniejsze niż w przypadku samochodów osobowych, ponieważ kształt tych pojazdów nie może zostać łatwo i tanio zmieniony na potrzeby wydajności. Wszystkie zmiany dotyczą silnika i mechaniki. Jednak dodatkowym sposobem poradzenia sobie z tym problemem byłoby wprowadzenie obowiązkowych urządzeń ograniczających prędkość dla lekkich pojazdów dostawczych. Dysponujemy odpowiednią technologią, jest to tani i skuteczny sposób natychmiastowego obniżenia emisji i wiele organizacji handlowych montuje te urządzenia w swoich już gotowych pojazdach. Wniosek sprawozdawcy ma zastosowanie jedynie do lekkich pojazdów dostawczych. Pojazdy te są wykorzystywane niemal wyłącznie do celów handlowych i nie muszą móc przekraczać prędkości 120 km/h. Nie należy również traktować tej sytuacji jako precedensu dla wprowadzenia urządzeń ograniczających prędkość w samochodach osobowych.

Komisja nieoficjalnie przyznała, że jej pierwotny wniosek dla pojazdów budowanych wieloetapowo (tzn. pojazdów budowanych etapowo przez kilku różnych producentów) jest

niewykonalny. Oczywiście niesprawiedliwym byłoby karanie producentów pojazdu podstawowego, jeśli nie są oni odpowiedzialni za to co się dzieje z pojazdem na dalszych etapach produkcji. Komisja zaproponowała, że przedstawi nowe wnioski do 2014 r., jednak sprawozdawca sugeruje, że Komisja powinna przedstawić wniosek dotyczący pojazdów budowanych wieloetapowo do 2011 r. Powinno się tego dokonać poprzez utworzenie systemu pomiaru emisji pojazdów skompletowanych.

28.6.2010

OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów samochodowych (COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej (*): Werner Langen

(*) Procedura obejmująca zaangażowane komisje – art. 50 Regulaminu

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Od 1995 r. istnieje wspólnotowa strategia zmniejszania emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych. Już w konkluzjach z dnia 10 października 2000 r. Rada ds. Środowiska Naturalnego wezwała Komisję do przeanalizowania środków w zakresie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z lekkich samochodów dostawczych. Na mocy rozporządzenia (WE) nr 443/2009 określono cele zmniejszenia emisji CO₂ w odniesieniu do samochodów osobowych, wskazując zarazem na konieczność wyznaczenia docelowych poziomów zmniejszenia CO₂ dla lekkich samochodów dostawczych.

Lekkie samochody dostawcze są używane głównie przez małe i średnie przedsiębiorstwa i stanowią obecnie około 12% stanu. Chodzi tu o samochody dostawcze wykorzystywane przez zakłady rzemieślnicze, firmy kurierskie i przesyłkowe oraz przez wielu detalistów, takich jak właściciele kwiaciarni, hoteli itd. Usługi świadczone z wykorzystaniem lekkich samochodów dostawczych mają zasadnicze znaczenie dla realizacji codziennych potrzeb ludzi, wspierają miejsca pracy i rozwój w wielu regionach UE.

1. Podstawa prawna:

Zdaniem sprawozdawcy podstawa prawna musi zostać uzupełniona o art. 114 TFUE (dawniej art. 95 TWE), ponieważ regulacja ma na celu również harmonizację rynku wewnętrznego.

2. Cele wniosku dotyczącego rozporządzenia

W oparciu o niniejszy wniosek dotyczący rozporządzenia Komisja Europejska chce w latach

2014–2016 stopniowo dążyć do osiągnięcia jednolitego docelowego poziomu ograniczenia emisji CO₂ dla lekkich pojazdów dostawczych wynoszącego 175 g CO₂/km. Ponadto wniosek przewiduje długoterminowy poziom ograniczenia emisji dla lekkich samochodów dostawczych wynoszący 135 g CO₂/km, który ma obowiązywać począwszy od 2020 r., pod warunkiem potwierdzenia jego realności na podstawie aktualnych wyników oceny skutków. Parlament Europejski popiera ogólne cele realizowane przez Komisję, uważa jednak, że niezbędny jest dłuższy okres przejściowy. Uchwalone przez Radę i Parlament rozporządzenie musi zapewnić docelowe poziomy zmniejszenia emisji, które są neutralne z punktu widzenia konkurencyjności, społecznie dopuszczalne i zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju, uwzględniają różnorodność europejskich producentów samochodów i ich pozycję na międzynarodowym rynku, a zarazem uwzględniają uzasadnione interesy średnich podmiotów gospodarczych.

3. Faza wprowadzenia

Na opracowanie nowych typów i nowych płyt podłogowych samochodów dostawczych potrzeba według branży motoryzacyjnej do dziesięciu lat, ponadto cykl życia produktu jest w ich przypadku dłuższy niż cykl życia samochodów osobowych. Komisja zaproponowała, aby docelowa wartość ograniczenia CO₂ na poziomie 175 g/km była wdrażana począwszy od 2014 r. przez wieloletni okres przejściowy. Z uwagi na dłuższe cykle faza wprowadzania powinna rozpocząć się w 2015 r., ponieważ pojazdy, które będą sprzedawane w 2014 r., są już projektowane bądź też są już w fazie produkcji. Czas trwania okresu przejściowego w latach 2015–2018 z możliwością rozłożenia realizacji docelowych poziomów na 65%, 75%, 80% i 100% stanu nowych samochodów odpowiada ponadto czasowi trwania i zróżnicowaniu określonym w rozporządzeniu w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych (WE) nr 443/2009. Osiągnięcie poprawionego długoterminowego docelowego poziomu ograniczenia wynoszącego 150 g/km ma być wprowadzane stopniowo począwszy od 2018 r., aby możliwe były okresy przejściowe dla producentów i nieprzerwane wdrażanie innowacyjnych technologii i technologii obniżających zużycie paliwa.

4. Pojazdy produkowane w procesie wieloetapowym

Pojazdy użytkowe są często wytwarzane w procesie wieloetapowym. Producent pojazdu dostarcza najpierw podwozie, które służy podmiotowi dokonującemu zabudowy jako podstawa do dalszego etapu produkcji kompletnego pojazdu. Udział małych pojazdów użytkowych produkowanych w procesie wieloetapowym wynosi około 25%, zaś w przypadku ciężkich pojazdów użytkowych udział ten jest jeszcze większy. Pojazdy te zostały uwzględnione we wniosku dotyczącym rozporządzenia. Do ustalenia emisji dotyczących kompletnego pojazdu ma być stosowana tymczasowa prowizoryczna metodyka, zgodnie z którą producent przejmuje odpowiedzialność za emisję CO₂ pochodzącą ze skompletowanego pojazdu. Zaproponowana metoda nie nadaje się jednak do zweryfikowanego ustalenia emisji pochodzących z kompletnego pojazdu. Ponadto producenci nie dysponują niezbędnymi danymi w tym zakresie. Komisja rozważała już w dokumencie roboczym alternatywne metody ustalania indywidualnych poziomów emisji CO₂ dla pojazdów produkowanych w procesie wieloetapowym i wzywa się ją, aby do 2011 r. przedstawiła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie propozycję odpowiedniej metody służącej do określenia indywidualnych poziomów emisji CO₂ pochodzących ze skompletowanych pojazdów.

5. Sankcje

Oplata z tytułu przekroczenia ustalonego docelowego poziomu emisji została już określona

w rozporządzeniu w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych. Podczas sześcioletniego okresu przejściowego kary będą wynosiły w zależności od wielkości przekroczenia od 5 do 95 euro za gram, a następnie od pierwszego grama przekroczenia 95 euro. Komisja zaproponowała podobną procedurę w odniesieniu do lekkich samochodów dostawczych, jednak wartość maksymalna ma wynosić 120 euro. Opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji dla lekkich samochodów dostawczych nie może być większa niż w przypadku samochodów osobowych. Należy zatem dostosować kryteria wysokości opłat oraz kryteria w podziale czasowym w sposób analogiczny do rozporządzenia w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych (WE) nr 443/2009.

POPRAWKI

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Odniesienie pierwsze

Tekst proponowany przez Komisję

– uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 175 *ust. 1*,

Poprawka

– uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 *ust. 1*,

Uzasadnienie

Poprawka o charakterze technicznym, ponieważ wniosek dotyczący tego rozporządzenia został złożony przed wejściem w życie Traktatu z Lizbony.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 1 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) Komisja zakończyła przegląd strategii zrównoważonego rozwoju, podczas

którego położono nacisk na najpilniejsze problemy dla zrównoważonego rozwoju, takie jak transport, zmiany klimatu, ochrona zdrowia publicznego i zużycie energii. Problemy te są wzajemnie powiązane i mogą zostać rozwiązane poprzez zastosowanie środków efektywności energetycznej w transporcie.

Uzasadnienie

Powinno pojawić się odniesienie do nadrzędnych strategii Unii Europejskiej – strategia zrównoważonego rozwoju jest ważnym dokumentem strategicznym, którego nie wymieniono do tej pory w punktach preambuły.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 2 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) Rosnące natężenie ruchu drogowego i wynikający stąd wzrost zagrożenia oraz obciążeń stawiają wszystkie państwa członkowskie przed poważnymi problemami związanymi z bezpieczeństwem drogowym i środowiskiem naturalnym.

Uzasadnienie

Najnowszy raport TERM Europejskiej Agencji Środowiska zwraca uwagę na fakt, że ruch drogowy wciąż prowadzi do poważnych problemów związanych ze środowiskiem naturalnym w Europie. Należy również podkreślić aspekt bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 9 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Dyrektywa 1999/94/WE wprowadza już wymóg, by „literatura promocyjna” dotycząca samochodów osobowych

dostarczała użytkownikom końcowym „danych dotyczących oficjalnych wartości emisji CO2 i oficjalnego zużycia paliwa poszczególnych samochodów osobowych”. Komisja zinterpretowała to w taki sposób, że w swym zaleceniu 2003/217/WE ujęła aspekt reklamy. Dlatego zakres dyrektywy 1999/94/WE należy rozszerzyć na lekkie samochody dostawcze, tak by materiały reklamowe dotyczące lekkich samochodów dostawczych musiały dostarczać użytkownikom końcowym, oprócz danych dotyczących energii i ceny, również danych o oficjalnych wartościach emisji CO2 i zużyciu paliwa przez pojazd.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 13 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Producenci powinni mieć swobodę decyzji w zakresie sposobów osiągnięcia celów określonych niniejszym rozporządzeniem oraz powinni mieć możliwość uśrednienia poziomu emisji w odniesieniu do wszystkich nowych samochodów zamiast spełniać dopuszczalne poziomy emisji CO2 dla każdej sztuki. Powinno się zatem wymagać od producentów zapewnienia, aby średni indywidualny poziom emisji dla wszystkich nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie, za które są oni odpowiedzialni, nie przekraczał średnich docelowych poziomów emisji dla tych samochodów. Niniejsze rozporządzenie powinno być wprowadzane etapami w okresie **od 2014 r. do 2016 r.**, aby ułatwić ten proces. Zgodne jest to harmonogramem i etapami wprowadzania określonymi w rozporządzeniu 443/2009.

Poprawka

(13) Producenci powinni mieć swobodę decyzji w zakresie sposobów osiągnięcia celów określonych niniejszym rozporządzeniem oraz powinni mieć możliwość uśrednienia poziomu emisji w odniesieniu do wszystkich nowych samochodów zamiast spełniać dopuszczalne poziomy emisji CO2 dla każdej sztuki. Powinno się zatem wymagać od producentów zapewnienia, aby średni indywidualny poziom emisji dla wszystkich nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie, za które są oni odpowiedzialni, nie przekraczał średnich docelowych poziomów emisji dla tych samochodów. Niniejsze rozporządzenie powinno być wprowadzane etapami w okresie **od 2015 r. do 2018 r.**, aby ułatwić ten proces. Zgodne jest to harmonogramem i etapami wprowadzania określonymi w rozporządzeniu 443/2009.

Uzasadnienie

Z powodu dłuższych cykli życia produktu w przypadku lekkich samochodów dostawczych faza wprowadzania powinna rozpocząć się w 2015 r., ponieważ pojazdy, które będą sprzedawane w 2014 r., są już projektowane bądź też są już w produkcji. Czas trwania okresu przejściowego od 2015 r. do 2018 r. przewidujący alternatywną możliwość rozłożenia na 65%, 75%, 80% i 100% odpowiada ponadto czasowi trwania i zróżnicowaniu określonym w rozporządzeniu w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych (WE) nr 443/2009.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 14 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W celu zagwarantowania, że docelowe poziomy odzwierciedlają specyfikę małych i niszowych producentów oraz odpowiadają możliwościom producentów w zakresie zmniejszenia emisji, należy ustalić dla takich producentów alternatywne docelowe poziomy zmniejszenia emisji uwzględniające możliwości technologiczne samochodów danego producenta w zakresie zmniejszenia indywidualnego poziomu emisji CO₂ i odpowiadające cechom danego segmentu rynku. Niniejsze odstępstwo powinno zostać objęte przeglądem docelowych indywidualnych poziomów emisji w załączniku I, który ma zostać zakończony najpóźniej do początku 2013 r.

Poprawka

(14) W celu zagwarantowania, że docelowe poziomy odzwierciedlają specyfikę małych i niszowych producentów oraz odpowiadają możliwościom producentów w zakresie zmniejszenia emisji, należy ustalić dla takich producentów alternatywne docelowe poziomy zmniejszenia emisji uwzględniające możliwości technologiczne samochodów danego producenta w zakresie zmniejszenia indywidualnego poziomu emisji CO₂ **i średnią wartość emisji CO₂ z lekkich samochodów dostawczych wszystkich producentów** i odpowiadające cechom danego segmentu rynku. Niniejsze odstępstwo powinno zostać objęte przeglądem docelowych indywidualnych poziomów emisji w załączniku I, który ma zostać zakończony najpóźniej do początku 2013 r.

Uzasadnienie

Wyznaczenie alternatywnego docelowego poziomu emisji zobowiązuje tych producentów do podejmowania większych wysiłków niż producenci floty, a jednocześnie zapewnia im jednak uczciwe warunki w oparciu o średnią wartość emisji CO₂ producentów lekkich samochodów dostawczych jako punkt odniesienia.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 20 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(20) Zgodność producentów z celami określonymi niniejszym rozporządzeniem powinna być oceniana na poziomie Wspólnoty. Producenci, których średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ przekraczają poziomy dopuszczalne na mocy niniejszego rozporządzenia, powinni uiszczać opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy począwszy od dnia **1 stycznia 2014 r.** Wysokość opłaty powinna być zmienna w zależności od stopnia, w jakim producent przekroczył dopuszczalny poziom emisji. W celu zapewnienia spójności mechanizm opłat powinien być podobny do mechanizmu określonego w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii Europejskiej.

Poprawka

(20) Zgodność producentów z celami określonymi niniejszym rozporządzeniem powinna być oceniana na poziomie Wspólnoty. Producenci, których średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ przekraczają poziomy dopuszczalne na mocy niniejszego rozporządzenia, powinni uiszczać opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy począwszy od dnia **1 stycznia 2015 r.** Wysokość opłaty powinna być zmienna w zależności od stopnia, w jakim producent przekroczył dopuszczalny poziom emisji. W celu zapewnienia spójności mechanizm opłat powinien być podobny do mechanizmu określonego w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii Europejskiej.

Uzasadnienie

Z powodu dłuższych cykli życia produktu w przypadku lekkich samochodów dostawczych faza wprowadzania powinna rozpocząć się w 2015 r., ponieważ pojazdy, które będą sprzedawane w 2014 r., są już projektowane bądź też są już w produkcji. Opłata z tytułu przekroczenia wartości emisji powinna być pobierana analogicznie dopiero od 1 stycznia 2015 r.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 21 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21a) Aby zapewnić, że wartości emisji CO₂ oraz wydajności paliwa są reprezentatywne dla pojazdów

skompletowanych i że obecny poziom emisji CO2 nie jest zaniżony, Komisja powinna przedstawić wniosek w sprawie metodologii obliczania indywidualnego poziomu emisji w celu określenia poziomu emisji dla każdego rodzaju pojazdu.

Uzasadnienie

Zaproponowana we wniosku Komisji metoda ustalania indywidualnych poziomów emisji CO2 pochodzących z pojazdów skompletowanych została już negatywnie oceniona w dokumencie roboczym Komisji i wskazano na konieczność opracowania alternatywnej metodyki. Ze względu na znaczny udział na rynku trzeba jak najszybciej określić procedurę pozwalającą na określenie wartości reprezentatywnych poziomu emisji CO2 oraz wydajności paliwa pojazdów skompletowanych.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 23 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(23) Należy rozważyć nowe warunki osiągnięcia długoterminowego poziomu docelowego, w szczególności nachylenie krzywej, parametr użyteczności oraz schemat przekroczenia poziomu emisji.

skreślony

Uzasadnienie

Odesłanie do wprowadzenia dodatkowych przepisów szczegółowych jest sprzeczne z nomenklaturą wniosku dotyczącego rozporządzenia.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 24 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(24) Prędkość pojazdów drogowych ma ogromny wpływ na ich zużycie paliwa i emisje CO2. Ponadto, przy braku ograniczeń prędkości dla lekkich samochodów dostawczych, możliwe jest

skreślony

pojawienie się elementu konkurencji w postaci maksymalnej prędkości, co mogłoby skutkować zbyt silnymi mechanizmami napędowymi i wynikającym z tego faktu nieefektywnym działaniem w czasie eksploatacji przy niższych prędkościach. Wskazane jest zatem zbadanie możliwości rozszerzenia zakresu dyrektywy Rady 92/6/WE na instalację i użycie urządzeń ograniczających prędkość w odniesieniu do pewnych kategorii pojazdów silnikowych we Wspólnocie, w celu włączenia lekkich samochodów dostawczych objętych niniejszym rozporządzeniem.

Uzasadnienie

Uregulowania ograniczające prędkość pojazdów wchodzą w zakres kompetencji państw członkowskich. Poza tym środki te wprowadzono ze względu na bezpieczeństwo transportu, a nie za względu na ochronę środowiska.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia od roku 2020 wartość docelową **135 g CO₂/km** dla średniego poziomu emisji pochodzących z nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie.

Poprawka

2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia od roku 2020 wartość docelową **150 g CO₂/km** dla średniego poziomu emisji pochodzących z nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie.

Poprawka 12

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty niniejsze rozporządzenie

zostanie uzupełnione dodatkowymi środkami odpowiadającymi zmniejszeniu emisji o 10 g CO₂/km.

Uzasadnienie

Niniejszy wniosek jest kontynuacją rozpoczętego przez Komisję w 2007 r. procesu regulacyjnego poświęconego kwestiom wpływu samochodów na zmiany klimatyczne.

Chodzi tu o kontynuację, a dodatkowo przepisy powinny być zgodne z ramami prawnymi wprowadzającymi docelowe poziomy emisji dla nowych samochodów osobowych, ustanowione w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009, jak wyraźnie wskazano w punkcie 6 preambuły i art. 11 niniejszego wniosku dotyczącego rozporządzenia.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Wspólnoty, której dokonano w okresie trzech miesięcy przed rejestracją we Wspólnocie.

Poprawka

2. Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Wspólnoty, której dokonano w okresie **krótszym niż** trzy miesiące przed rejestracją we Wspólnocie.

Uzasadnienie

Poprawka dotyczy stylistyki, a także służy zachowaniu spójności z tekstem rozporządzenia w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych (WE) nr 443/2009.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

(f) „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji pochodzących z lekkiego samochodu dostawczego, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i określony w certyfikacie zgodności jako wielkość

Poprawka

(f) „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji pochodzących z lekkiego samochodu dostawczego, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i określony w certyfikacie zgodności jako wielkość

emisji CO2 (wartość uśredniona);

emisji CO2 (wartość uśredniona) **dla kompletnych lub skompletowanych pojazdów**;

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera g)

Tekst proponowany przez Komisję

(g) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych orientacyjnych poziomów emisji CO2, określoną zgodnie z załącznikiem I, dla każdego lekkiego samochodu dostawczego, którego jest on producentem.

Poprawka

(g) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych orientacyjnych poziomów emisji CO2, określoną zgodnie z załącznikiem I, dla każdego lekkiego samochodu dostawczego, którego jest on producentem, **lub – w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo na mocy art. 10 – docelowe indywidualne poziomy emisji określone zgodnie z tym odstępstwem.**

Uzasadnienie

Odwołanie do docelowych indywidualnych poziomów emisji dla producentów, którym przyznano odstępstwo na mocy art. 10 niniejszego rozporządzenia, powinno zostać włączone z uwagi na zachowanie spójności z tekstem rozporządzenia w sprawie zmniejszenia emisji CO2 pochodzących z samochodów osobowych (WE) nr 443/2009.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera ga) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ga) „powierzchnia postojowa” oznacza iloczyn rozstawu kół i rozstawu osi samochodu podany w certyfikacie zgodności i określony w części 2.1 i 2.3 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;

Uzasadnienie

Definicja dodana w celu zapewnienia spójności z załącznikiem II, część B ust. 5 i 6.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera gb) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(gb) „ładowność” oznacza różnicę pomiędzy technicznie dopuszczalną maksymalną masą całkowitą zgodnie z załącznikiem III do dyrektywy 2007/46/WE oraz masą pojazdu.

Uzasadnienie

Ze względów pewności prawnej oraz przejrzystości wszystkie istotne pojęcia, dla których rozporządzenie stanowi przepisy, powinny zostać włączone do art. 3 „Definicje”.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Za rok kalendarzowy rozpoczynający się dnia **1 stycznia 2014 r. do dnia 31 grudnia 2013 r.** i za każdy kolejny rok kalendarzowy, każdy producent lekkich samochodów dostawczych gwarantuje, że średni indywidualny poziom emisji CO₂ nie przekracza docelowego indywidualnego poziomu emisji określonego zgodnie z załącznikiem I lub, w przypadku przyznania producentowi odstępstwa na mocy art. 10, zgodnie z tym odstępstwem.

W celu określenia indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego producenta uwzględnia się następujące ilości procentowe nowych lekkich samochodów dostawczych każdego producenta zarejestrowanych w danym roku:

Za rok kalendarzowy rozpoczynający się dnia **1 stycznia 2015 r.** i za każdy kolejny rok kalendarzowy, każdy producent lekkich samochodów dostawczych gwarantuje, że średni indywidualny poziom emisji CO₂ nie przekracza docelowego indywidualnego poziomu emisji określonego zgodnie z załącznikiem I lub, w przypadku przyznania producentowi odstępstwa na mocy art. 10, zgodnie z tym odstępstwem.

W celu określenia indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego producenta uwzględnia się następujące ilości procentowe nowych lekkich samochodów dostawczych każdego producenta zarejestrowanych w danym roku:

- 75% w 2014 r.,
- 80% w 2015 r.,
- 100% w 2016 r. w kolejnych latach.

- 65% w 2015 r.,
- 75% w 2016 r.,
- 80% w 2017 r.,
- 100% począwszy od 2018 r.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję

Obliczając średni indywidualny poziom emisji CO₂ każdy nowy lekki samochód dostawczy o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50 g CO₂/km liczy się jako:

- 2,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2014 r.,
- 1,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2015 r.,
- 1 lekki samochód dostawczy począwszy od 2016 r.

Poprawka

Obliczając średni indywidualny poziom emisji CO₂ każdy nowy lekki samochód dostawczy o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50 g CO₂/km liczy się jako:

- 3,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2015 r.,
- 2,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2016 r.,
- 2,0 lekkie samochody dostawcze w 2017 r.,
- 1,0 lekki samochód dostawczy począwszy od 2018 r.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 5a

Urządzenia ograniczenia prędkości

Za rok kalendarzowy rozpoczynający się dnia 1 stycznia 2014 r. i za każdy kolejny rok kalendarzowy każdy producent lekkich samochodów dostawczych gwarantuje, że wszystkie produkowane przez niego lekkie samochody dostawcze są wyposażone w urządzenia ograniczenia

prędkości, dla których prędkość maksymalna ustawiona jest na 120 km/godz.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Dla roku kalendarzowego rozpoczynającego się dnia **1 stycznia 2012** r. i dla każdego kolejnego roku kalendarzowego, każde państwo członkowskie ewidencjonuje informacje dla każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego na jego terytorium zgodnie z częścią A załącznika II. Informacje te udostępnia się producentom i ich wyznaczonym importerom lub przedstawicielom w każdym państwie członkowskim. Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia przejrzystego funkcjonowania jednostek sprawozdawczych.

Poprawka

1. Dla roku kalendarzowego rozpoczynającego się dnia **1 stycznia 2013** r. i dla każdego kolejnego roku kalendarzowego, każde państwo członkowskie ewidencjonuje informacje dla każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego na jego terytorium zgodnie z częścią A załącznika II. Informacje te udostępnia się producentom i ich wyznaczonym importerom lub przedstawicielom w każdym państwie członkowskim. Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia przejrzystego funkcjonowania jednostek sprawozdawczych.

Uzasadnienie

Monitoring should be in line with the implementation of the regulation in order to avoid market distortion and discrimination of manufacturers.

As multi-stage vehicles will be covered by Directive 2007/46/EC (Type-approval) only as of April 2013, it will not be possible to monitor multi-stage vehicles satisfactorily before this date. A pilot exercise should cover a monitoring of multi-stage vehicles and include the same lead-time as for other vehicle categories (e.g. M1).

Vehicle manufacturers should get permanent access to the manufacturer specific data monitored by Member States already during the monitoring year. Such a regular data provision to manufacturers helps the industry to correct data already during the monitoring year and thus reduces the possibilities of data inconsistencies when the Commission provisionally calculates the average CO2 emissions in the preceding year.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Do dnia 28 lutego 2012 r. każdego roku, począwszy od roku **2013**, każde z państw członkowskich ustala i przekazuje Komisji informacje wymienione w części B załącznika II w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego. Dane przekazuje się zgodnie z formatem określonym w części C załącznika II.

Poprawka

2. Do dnia 28 lutego każdego roku, począwszy od roku **2014**, każde z państw członkowskich ustala i przekazuje Komisji informacje wymienione w części B załącznika II w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego. Dane przekazuje się zgodnie z formatem określonym w części C załącznika II.

Uzasadnienie

Monitoring should be in line with the implementation of the regulation in order to avoid market distortion and discrimination of manufacturers.

As multi-stage vehicles will be covered by Directive 2007/46/EC (Type-approval) only as of April 2013, it will not be possible to monitor multi-stage vehicles satisfactorily before this date. A pilot exercise should cover a monitoring of multi-stage vehicles and include the same lead-time as for other vehicle categories (e.g. M1).

Vehicle manufacturers should get permanent access to the manufacturer specific data monitored by Member States already during the monitoring year. Such a regular data provision to manufacturers helps the industry to correct data already during the monitoring year and thus reduces the possibilities of data inconsistencies when the Commission provisionally calculates the average CO2 emissions in the preceding year.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 4 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

4. Komisja prowadzi centralny rejestr danych przekazanych przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym artykułem i rejestr ten jest ogólnodostępny. Do dnia **30 czerwca 2013 r.** i w każdym kolejnym roku Komisja oblicza wstępnie dla każdego producenta:

Poprawka

4. Komisja prowadzi centralny rejestr danych przekazanych przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym artykułem i rejestr ten jest ogólnodostępny. Do dnia **30 czerwca 2014 r.** i w każdym kolejnym roku Komisja oblicza wstępnie dla każdego producenta:

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu zachowanie spójności. Monitorowanie powinno być dostosowane do procesu wdrażania rozporządzenia, aby uniknąć zakłóceń rynku i dyskryminacji producentów. Doświadczenia z wdrożenia rozporządzenia dotyczącego samochodów osobowych pokazują trudności w zakresie monitorowania. Potrzebny jest dłuższy czas, aby ustanowić rzetelny system monitorowania, zwłaszcza ze względu na to, że niedostępne są jeszcze pełne dane z 27 państw członkowskich UE dotyczące N1, przez co moment uruchomienia monitorowania jest trudniejszy, niż to miało miejsce w przypadku samochodów osobowych.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Dla roku kalendarzowego **2012** oraz **2013**, a także na podstawie wyliczeń przeprowadzonych zgodnie z ust. 5, Komisja powiadamia producenta, w przypadkach, gdy zdaniem Komisji średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji.

Poprawka

7. Dla roku kalendarzowego **2013** oraz **2014**, a także na podstawie wyliczeń przeprowadzonych zgodnie z ust. 5, Komisja powiadamia producenta, w przypadkach, gdy zdaniem Komisji średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji.

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu zachowanie spójności. Monitorowanie powinno być dostosowane do procesu wdrażania rozporządzenia, aby uniknąć zakłóceń rynku i dyskryminacji producentów.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

10a. Od dnia 1 stycznia 2014 r. monitorowanie obejmuje także pojazdy skompletowane.

Uzasadnienie

Dopiero od maja 2013 r. homologacja typu całego pojazdu (2007/46/WE) będzie obowiązywać wszystkie rodzaje pojazdów skompletowanych. W związku z powyższym od dnia 1 stycznia 2014 r. monitorowanie obejmie także pojazdy skompletowane. Rok 2014 będzie pierwszym pełnym rokiem kalendarzowym, w którym monitorowanie emisji CO₂ oraz masy pojazdów skompletowanych i zbieranie informacji na ten temat będzie się odbywało zgodnie z nową procedurą.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8

Tekst proponowany przez Komisję

1. W odniesieniu do okresu od dnia **1 stycznia 2014 r.** i dla każdego kolejnego roku kalendarzowego Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na producenta lub zarządzającego grupą, w przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego indywidualny docelowy poziom emisji.

2. Opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na mocy ust. 1 oblicza się przy zastosowaniu następującego wzoru:

(a) od **2014 r.** do **2018 r.**:

(i) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 3 g CO₂/km:

$((\text{przekroczenie poziomu emisji} - 3) \times 120 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{liczba nowych lekkich samochodów dostawczych};$

(ii) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 2 g CO₂/km, ale nie więcej niż 3 g CO₂/km:

$((\text{przekroczenie poziomu emisji} - 2) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{liczba nowych lekkich samochodów dostawczych};$

(iii) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 1 g CO₂/km, ale nie więcej niż 2 g CO₂/km:

Poprawka

1. W odniesieniu do okresu od dnia **1 stycznia 2015 r.** i dla każdego kolejnego roku kalendarzowego Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na producenta lub zarządzającego grupą, w przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego indywidualny docelowy poziom emisji.

2. Opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na mocy ust. 1 oblicza się przy zastosowaniu następującego wzoru:

(a) od **2015 r.** do **2019 r.**:

(i) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 3 g CO₂/km:

$((\text{przekroczenie poziomu emisji} - 3) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{liczba nowych lekkich samochodów dostawczych};$

(ii) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 2 g CO₂/km, ale nie więcej niż 3 g CO₂/km:

$((\text{przekroczenie poziomu emisji} - 2) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{liczba nowych lekkich samochodów dostawczych};$

(iii) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 1 g CO₂/km, ale nie więcej niż 2 g CO₂/km:

$((\text{przekroczenie poziomu emisji} - 1) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{liczba nowych lekkich samochodów dostawczych};$

(iv) za przekroczenie poziomu emisji o nie więcej niż 1 g CO₂/km:

$\text{przekroczenie poziomu emisji} \times 5 \text{ EUR} \times \text{liczba nowych lekkich samochodów dostawczych}.$

(b) od **2019** r.:

$(\text{przekroczenie poziomu emisji} \times \mathbf{120 \text{ EUR}}) \times \text{liczba nowych lekkich samochodów dostawczych}.$

3. Komisja ustala metody pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji przewidzianych w ust. 1.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.

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

$((\text{przekroczenie poziomu emisji} - 1) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{liczba nowych lekkich samochodów dostawczych};$

(iv) za przekroczenie poziomu emisji o nie więcej niż 1 g CO₂/km:

$\text{przekroczenie poziomu emisji} \times 5 \text{ EUR} \times \text{liczba nowych lekkich samochodów dostawczych}.$

(b) od **2020** r.:

$(\text{przekroczenie poziomu emisji} \times \mathbf{95 \text{ EUR}}) \times \text{liczba nowych lekkich samochodów dostawczych}.$

3. Komisja ustala metody pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji przewidzianych w ust. 1.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.

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

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Do dnia **31 października 2013 r.** oraz do dnia 31 października każdego kolejnego roku Komisja publikuje wykaz zawierający w odniesieniu do każdego producenta:

Poprawka

1. Do dnia **31 października 2014 r.** oraz do dnia 31 października każdego kolejnego roku Komisja publikuje wykaz zawierający w odniesieniu do każdego producenta:

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu zachowanie spójności. Publikacja powinna być dostosowana do procesu wdrażania rozporządzenia, aby uniknąć zakłóceń rynku i dyskryminacji producentów.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Od dnia **31 października 2014 r.**
w wykazie publikowanym na mocy ust. 1
podaje się również, czy producent spełnił
wymogi art. 4 w odniesieniu do
poprzedniego roku kalendarzowego.

Poprawka

2. Od dnia **31 października 2016 r.**
w wykazie publikowanym na mocy ust. 1
podaje się również, czy producent spełnił
wymogi art. 4 w odniesieniu do
poprzedniego roku kalendarzowego.

Uzasadnienie

Poprawka wynikająca ze zmiany daty rozpoczęcia fazy wprowadzania w 2015 r.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Wniosek o odstępstwo od docelowych
indywidualnych poziomów emisji
obliczonych zgodnie z załącznikiem I
może złożyć producent wytwarzający
mniej niż **22 000** nowych lekkich
samochodów dostawczych
zarejestrowanych we Wspólnocie
w każdym roku kalendarzowym; oraz

Poprawka

1. Wniosek o odstępstwo od docelowych
indywidualnych poziomów emisji
obliczonych zgodnie z załącznikiem I
może złożyć producent wytwarzający
mniej niż **25 000** nowych lekkich
samochodów dostawczych
zarejestrowanych we Wspólnocie
w każdym roku kalendarzowym; oraz

Uzasadnienie

*Zwiększenie do 25 000 nowych lekkich samochodów dostawczych odzwierciedla lepiej
sytuację drobnych producentów niż próg 22 000 pojazdów.*

Poprawka 30

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

Tekst proponowany przez Komisję

(b) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, która jest odpowiedzialna ogółem za mniej niż **22 000** nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie w każdym roku kalendarzowym; lub

Poprawka

(b) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, która jest odpowiedzialna ogółem za mniej niż **25 000** nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie w każdym roku kalendarzowym; lub

Uzasadnienie

Zwiększenie do 25 000 nowych lekkich samochodów dostawczych odzwierciedla lepiej sytuację drobnych producentów niż próg 22 000 pojazdów.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 2 – litera d)

Tekst proponowany przez Komisję

(d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny z możliwościami zmniejszenia emisji przez producenta, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych lekkich samochodów dostawczych.

Poprawka

(d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny z możliwościami zmniejszenia emisji przez producenta, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ **oraz ze średnią wartością emisji CO₂ z lekkich samochodów dostawczych wszystkich producentów** i z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych lekkich samochodów dostawczych.

Uzasadnienie

Wyznaczenie alternatywnego docelowego poziomu emisji zobowiązuje tych producentów do podejmowania większych wysiłków niż producenci floty, a jednocześnie zapewnia im jednak uczciwe warunki w oparciu o średnią wartość emisji CO₂ producentów lekkich samochodów dostawczych jako punkt odniesienia.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

2. Do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania takich technologii innowacyjnych, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 13 ust. 2. Przepisy te oparte są na następujących kryteriach w odniesieniu do technologii innowacyjnych:

Poprawka

2. Do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania takich technologii innowacyjnych, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 13 ust. 2. Przepisy te **są zgodne z przepisami ustanowionymi w świetle art. 12 ust. 2 rozporządzenia (WE) 443/2009** i oparte są na następujących kryteriach w odniesieniu do technologii innowacyjnych:

Uzasadnienie

Art. 12 ust. 2 rozporządzenia określającego normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych (443/2009) stanowi, że do 2010 r. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania takich technologii innowacyjnych. Przepisy dotyczące procedury homologacji, które są obecnie omawiane w odniesieniu do samochodów osobowych, powinny mieć zastosowanie również do lekkich samochodów dostawczych. Nie należy wprowadzać rozróżnienia na ekoinnowacje dla samochodów osobowych i dla lekkich samochodów dostawczych, ani rozróżnienia procedur homologacji. Należy unikać powielania procedur.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12

Tekst proponowany przez Komisję

1. Do dnia 31 października 2016 r., a następnie co trzy lata, przyjmuje się środki zmieniające załącznik I w celu dostosowania pozycji M0, o której mowa w tym załączniku, do średniej masy nowych lekkich samochodów dostawczych w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych.

Środki te stają się skuteczne po raz pierwszy z dniem **1 stycznia 2018 r.**, a następnie co trzy lata.

Poprawka

1. Do dnia 31 października 2016 r., a następnie co trzy lata, przyjmuje się środki zmieniające załącznik I w celu dostosowania pozycji M0, o której mowa w tym załączniku, do średniej masy nowych lekkich samochodów dostawczych w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych.

Środki te stają się skuteczne po raz pierwszy z dniem **1 stycznia 2019 r.**, a następnie co trzy lata.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.

2. Komisja uwzględni lekkie samochody dostawcze w trakcie przeglądu procedur pomiaru emisji CO₂ zgodnie z art. 13 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

Od dnia rozpoczęcia stosowania zmienionej procedury pomiaru emisji CO₂, technologie innowacyjne nie są już zatwierdzane w ramach procedury określonej w art. 11.

3. Komisja uwzględni lekkie samochody dostawcze w trakcie przeglądu dyrektywy 2007/46/WE zgodnie z art. 13 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

4. Do dnia 1 stycznia 2013 r. Komisja zakończy przegląd docelowych indywidualnych poziomów emisji w załączniku I oraz odstępstw w art. 10 w celu określenia:

– sposobów osiągnięcia w opłacalny sposób, do roku 2020, długoterminowego docelowego poziomu **135 g CO₂/km**, pod warunkiem potwierdzenia jego realności na podstawie aktualnych wyników oceny skutków; oraz

– aspektów wprowadzania w życie tego docelowego poziomu, w tym opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

W oparciu o taki przegląd i ocenę skutków, która obejmuje ogólną ocenę wpływu dla przemysłu samochodowego i zależnych od niego gałęzi przemysłu, Komisja, w stosownych przypadkach,

– przedstawia wniosek w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia w sposób, który jest możliwie najbardziej neutralny z punktu widzenia konkurencyjności, oraz społecznie sprawiedliwy i zrównoważony;

– **potwierdza** włączenie do niniejszego

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.

2. Komisja uwzględni lekkie samochody dostawcze w trakcie przeglądu procedur pomiaru emisji CO₂ zgodnie z art. 13 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

Od dnia rozpoczęcia stosowania zmienionej procedury pomiaru emisji CO₂, technologie innowacyjne nie są już zatwierdzane w ramach procedury określonej w art. 11.

3. Komisja uwzględni lekkie samochody dostawcze w trakcie przeglądu dyrektywy 2007/46/WE zgodnie z art. 13 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

4. Do dnia 1 stycznia 2013 r. Komisja zakończy przegląd docelowych indywidualnych poziomów emisji w załączniku I oraz odstępstw w art. 10 w celu określenia:

– sposobów osiągnięcia w opłacalny sposób, do roku 2020, długoterminowego docelowego poziomu **150 g CO₂/km**, pod warunkiem potwierdzenia jego realności na podstawie aktualnych wyników oceny skutków; oraz

– aspektów wprowadzania w życie tego docelowego poziomu, w tym opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

W oparciu o taki przegląd i ocenę skutków, która obejmuje ogólną ocenę wpływu dla przemysłu samochodowego i zależnych od niego gałęzi przemysłu, Komisja, w stosownych przypadkach,

– przedstawia wniosek w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia w sposób, który jest możliwie najbardziej neutralny z punktu widzenia konkurencyjności, oraz społecznie sprawiedliwy i zrównoważony;

– **określa zasady** włączenia do niniejszego

rozporządzenia pojazdów kategorii N2 i M2, zgodnie z definicją w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg oraz pojazdów, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Środki te, mające na celu zmianę elementów *innych niż istotne* niniejszego rozporządzenia, **przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.**

5. Do 2014 r. Komisja w następstwie oceny skutków publikuje sprawozdanie na temat dostępności danych dotyczących powierzchni postojowej i ładowności, a także ich zastosowania jako parametru użyteczności służącego do określania indywidualnych docelowych poziomów emisji oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie zmiany załącznika I.

6. Przyjmuje się środki umożliwiające niezbędne przystosowanie do wzorów z załącznika I w celu odzwierciedlenia wszelkich zmian w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂.

Środki te, mające na celu zmianę elementów *innych niż istotne* niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.

7. Do 2015 r. Komisja **dokona przeglądu metod** ustalania indywidualnych poziomów emisji CO₂ pochodzących z pojazdów skompletowanych, **o których mowa w załączniku II część B pkt 7 oraz, w razie konieczności, przedkłada wniosek** Parlamentowi Europejskiemu i Radzie **w sprawie zmiany załącznika II.**

rozporządzenia pojazdów kategorii N2 i M2, zgodnie z definicją w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg oraz pojazdów, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie tych środków, mających na celu zmianę *istotnych* elementów niniejszego rozporządzenia.

5. Do 2014 r. Komisja w następstwie oceny skutków publikuje sprawozdanie na temat dostępności danych dotyczących powierzchni postojowej i ładowności, a także ich zastosowania jako parametru użyteczności służącego do określania indywidualnych docelowych poziomów emisji oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie zmiany załącznika I.

6. Przyjmuje się środki umożliwiające niezbędne przystosowanie do wzorów z załącznika I w celu odzwierciedlenia wszelkich zmian w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂.

Środki te, mające na celu zmianę elementów *innych niż istotne* niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.

7. Do 2011 r. Komisja **przedkłada** Parlamentowi Europejskiemu i Radzie **wniosek w sprawie procedury** ustalania indywidualnych poziomów emisji CO₂ pochodzących z pojazdów skompletowanych.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony **art. 8** dyrektywy **93/389/EWG**.

Poprawka

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony **art. 9** dyrektywy **280/2004/WE**.

Uzasadnienie

Poprawka o charakterze technicznym, ponieważ art. 9 decyzji 280/2004/WE w obecnym brzmieniu zastępuje art. 8 decyzji 93/389/EWG i powinien zostać przedstawiony w sposób analogiczny do rozporządzenia w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych (WE) nr 443/2009.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I

Tekst proponowany przez Komisję

1. **Orientacyjne** indywidualne poziomy emisji dla każdego lekkiego samochodu dostawczego, podane w gramach na kilometr, oblicza się zgodnie z następującą formułą:

(a) od **2014 r.** do **2017 r.**:

orientacyjny indywidualny poziom emisji CO₂ = 175 + a × (M – M₀)

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = 1 706.0

a = 0.093

(b) od **2018 r.**:

orientacyjny indywidualny poziom emisji CO₂ = 175 + a × (M – M₀)

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = wartość przyjęta zgodnie z art. 12

Poprawka

1. Indywidualne poziomy emisji dla każdego lekkiego samochodu dostawczego, podane w gramach na kilometr, oblicza się zgodnie z następującą formułą:

(a) od **2015 r.** do **2018 r.**:

orientacyjny indywidualny poziom emisji CO₂ = 175 + a × (M – M₀)

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = 1 706.0

a = 0.093

(b) od **2019 r.**:

indywidualny poziom emisji CO₂ = 175 + a × (M – M₀)

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = wartość przyjęta zgodnie z art. 12

ust. 1

a = 0.093

ust. 1

a = 0.093

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część A – punkt 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Dla roku rozpoczynającego się dnia **1 stycznia 2011 r.** i każdego kolejnego roku państwa członkowskie ewidencjonują następujące szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego na ich terytorium:

Poprawka

1. Dla roku rozpoczynającego się dnia **1 stycznia 2013 r.** i każdego kolejnego roku państwa członkowskie ewidencjonują następujące szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego na ich terytorium:

Uzasadnienie

Z uwagi na spójność. Monitorowanie powinno być dostosowane do wdrażania rozporządzenia, aby uniknąć zakłóceń rynku i dyskryminacji producentów.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część A – punkt 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

3. Dla roku kalendarzowego rozpoczynającego się dnia **1 stycznia 2011 r.** i dla każdego następnego roku kalendarzowego, każde państwo członkowskie określa, zgodnie z metodami podanymi w części B, dla każdego z producentów:

Poprawka

3. Dla roku kalendarzowego rozpoczynającego się dnia **1 stycznia 2013 r.** i dla każdego następnego roku kalendarzowego, każde państwo członkowskie określa, zgodnie z metodami podanymi w części B, dla każdego z producentów:

Uzasadnienie

Z uwagi na spójność. Monitorowanie powinno być dostosowane do wdrażania rozporządzenia, aby uniknąć zakłóceń rynku i dyskryminacji producentów.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część B – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***(7) Indywidualne poziomy emisji
pochodzących z pojazdów
skompletowanych***

skreślony

***Indywidualne poziomy emisji
pochodzących z pojazdów
skompletowanych określa się zgodnie z
dyrektywą 2004/3/WE. W razie braku
takich danych indywidualny poziom
emisji pochodzących z pojazdu
skompletowanego ustala się jako
odpowiadający najwyższej wartości
indywidualnych poziomów emisji
pochodzących ze wszystkich pojazdów
skompletowanych będących pojazdami
tego samego typu co pojazd
nieskompletowany, na bazie którego
powstał pojazd skompletowany, oraz
zarejestrowanych w UE w tym samym
roku podlegającym monitorowaniu, gdzie
termin „typ pojazdu” określono zgodnie z
art. 3 dyrektywy 2007/46/WE. W
przypadku więcej niż trzech różnych
wartości indywidualnych poziomów emisji
pochodzących ze wszystkich pojazdów
skompletowanych, uwzględnia się drugą z
najwyższych wartości indywidualnych
poziomów emisji.***

Uzasadnienie

Zaproponowana we wniosku Komisji metoda ustalania indywidualnych poziomów emisji CO₂ pochodzących z pojazdów skompletowanych została już negatywnie oceniona w dokumencie roboczym Komisji, gdzie wskazano na konieczność opracowania alternatywnej metodyki.

PROCEDURA

Tytuł	Normy emisji dla nowych lekkich pojazdów użytkowych		
Odsyłacze	COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)		
Komisja przedmiotowo właściwa	ENVI		
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 24.11.2009		
Procedura obejmująca zaangażowane komisje - data ogłoszenia na posiedzeniu	20.5.2010		
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Werner Langen 11.2.2010		
Rozpatrzenie w komisji	7.4.2010	28.4.2010	31.5.2010
Data przyjęcia	24.6.2010		
Wynik głosowania końcowego	+: -: 0:	41 14 0	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Ioan Enciu, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, Edit Herczog, Lena Kolarska-Bobińska, Béla Kovács, Philippe Lamberts, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Alejo Vidal-Quadras, Henri Weber		
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Matthias Groote, Andrzej Grzyb, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek, Frédérique Ries, Hermann Winkler		
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Izaskun Bilbao Barandica, Jacqueline Foster, Jan Zahradil		

1.7.2010

OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów samochodowych (COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Sprawozdawca: Oldřich Vlasák

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

1. Projekt rozporządzenia opiera się na założeniu, że zmniejszenie zużycia paliwa przez lekkie samochody dostawcze ograniczy łączny poziom emisji CO₂ w transporcie, łagodząc tym samym „zmiany klimatu”.
2. We wniosku określono ograniczenia emisji CO₂ dla nowych lekkich samochodów dostawczych w Unii Europejskiej. Producenci oraz importerzy, którzy nie dostosują się do tych wymogów w określonym terminie będą podlegać grzywnom.
3. Komisja Europejska chce tym sposobem zapewnić, że nowe samochody wprowadzane na rynek przez producentów będą spełniać wyższe normy emisji CO₂. Pozwoli to użytkownikom na modernizację parku samochodowego oraz na zmniejszenie ich udziału w „ślądzie ekologicznym” spowodowanym emisją CO₂.
4. Jednakże są pewne wątpliwości, czy niniejszy wniosek przyczyni się do osiągnięcia tego celu:
 - i) Związek między tendencją zwaną „zmianami klimatu” oraz działalnością ludzką (w tym również w dziedzinie transportu) jest powszechnie akceptowany, lecz nie został jeszcze ostatecznie udowodniony.
 - ii) Ilość emisji CO₂ zależy w dużej mierze od zużycia paliwa danego pojazdu, czyli nie jest zależna jedynie od technologii silnika, ale również od innych cech (opony, jakość paliwa) oraz od warunków, w jakich dany pojazd jest eksploatowany (jakość infrastruktury, prędkość, zatory, masa ładunku itp.).

- iii) Tak więc koncentrowanie się jedynie na kwestiach technologicznych nie koniecznie pozwoli osiągnąć zamierzone cele.
 - iv) Niniejszy wniosek, który wzoruje się na rozporządzeniu w sprawie samochodów osobowych (rozporządzenie (WE) nr 443/2009), nie bierze w wystarczającym stopniu pod uwagę zasadniczych różnic między samochodami osobowymi i lekkimi samochodami dostawczymi. Jest on istotnie jeszcze bardziej ambitny: terminy są krótsze a kary są wyższe (120 EUR zamiast 95 EUR).
 - v) Proponowane środki koncentrują się na aspektach podażowych łańcucha gospodarczego, lecz nie powodują popytu na ulepszone lekkie samochody dostawcze (zachęty dla przedsiębiorstw/kupujących) ani nie poruszają innych ważnych kwestii związanych ze zużyciem paliwa.
 - vi) Osiągnięcie celu 175g CO₂/km (2016) i 135g CO₂/km (2020) będzie wymagało większych inwestycji na rzecz rozwoju nowych technologii ze strony przemysłu motoryzacyjnego.
 - vii) Te inwestycje będą miały nie tylko wpływ na cenę pojazdów (wzrost ceny nawet o 10%), zmniejszając ich dostępność a zatem zniechęcając przedsiębiorstwa do ich zakupu, (co zmusi je do eksploatacji dotychczasowego parku samochodowego o niższych normach zużycia paliwa oraz emisji CO₂, a w niektórych krajach może również przyczynić się do zwiększenia przywozu samochodów używanych).
 - viii) przemysł motoryzacyjny zmagają się również z problemami spowodowanymi szybkim spadkiem popytu na nowe samochody na skutek kryzysu gospodarczego; potencjalne obowiązkowe inwestycje w nowe technologie są więc ciężkie do zrealizowania i pogorszą zyskowność tej gałęzi przemysłu (zwłaszcza biorąc pod uwagę cel 135g CO₂/km na 2020 r.).
 - ix) Ponadto przemysł motoryzacyjny już teraz jest zmuszony do poświęcenia dużej części funduszy na badania i rozwój na realizację celów Euro 5 i Euro 6.
5. Istnieją poważne obawy co do skuteczności tych środków w realizacji pierwotnego celu uniknięcia „zmian klimatu” oraz co do tego, czy proponowane cele i terminy są realistyczne i wykonalne.
6. Uwzględniając:
- i) rozporządzenia nr 2007/46, 715/2007 i 443/2009;
 - ii) względnie niski udział tego sektora w ogólnej ilości emisji CO₂;
 - iii) konieczność zwiększenia wydajności zużycia paliwa a zatem zmniejszenia poziomu emisji CO₂ w sektorze transportowym celem poprawy jakości powietrza;
 - iv) istniejące dobrowolne zobowiązania branżowe (np. rezolucja Międzynarodowego Związku Transportu Drogowego w sprawie dobrowolnego zobowiązania do ograniczenia poziomu emisji CO₂ o 30% do 2030 r.);
 - v) ogólne tendencje poprawy wydajności zużycia paliwa wynikające z popytu wśród przedsiębiorstw w tej wysoko konkurencyjnej branży;
 - vi) obecną optymalizację zużycia paliwa w lekkich samochodach dostawczych a zatem niewielkie możliwości dalszych ulepszeń;
 - vii) specyficzny cykl produkcyjny lekkich samochodów dostawczych (około dziesięciu lat): dłuższy niż cykl produkcyjny samochodów osobowych;

- viii) ryzyko wycofania niektórych kategorii lekkich samochodów dostawczych nie spełniających proponowanych norm, co spowoduje zakup przez użytkowników kilku pojazdów o niskim poziomie emisji zamiast pojazdu większego rodzaju, który został wycofany z rynku, gdyż nie spełnia norm;
- ix) fakt że w przypadku niektórych specjalnych rodzajów lekkich pojazdów dostawczych, używanych np. przez policję, służby ratownicze lub do innych specjalnych celów użytku publicznego spełnienie proponowanych norm może okazać się niemożliwe;
- x) zniżkową tendencję gospodarczą i jej poważne skutki dla producentów i użytkowników samochodów;
- xi) konieczność wspierania przemysłu (producentów) a nie podejmowania środków (a nawet nakładania grzyw) na jego niekorzyść;
- xii) konieczność wspierania podmiotów gospodarczych (użytkowników) a nie narażania ich na dodatkowe koszty poprzez budzące wątpliwości środki polityczne;
- xiii) konieczność dodatkowych zachęt celem wspierania popytu oraz użytkowania pojazdów o zwiększonej wydajności paliwa;
- xiv) niebezpieczeństwo, że innowacyjne ale niepraktyczne polityki nałożą praktyczne obciążenia na przemysł oraz sektory pokrewne;
- xv) rolę Komisji Transportu i Turystyki we wspieraniu mobilności w Unii Europejskiej.

Główne punkty wniosku sprawozdawcy są następujące:

- odroczenie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia (o 3 lata w przypadku celu 175g CO₂/km);
- obniżenie celu na 2020 r. ze 135 do 162g CO₂/km;
- przeznaczenie wpływów z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na finansowanie projektów mających na celu zmniejszenie skutków transportu na środowisko;
- oraz zwiększenie środków na superkredyty, ujednoczenie grzywien w przypadku lekkich samochodów dostawczych i samochodów osobowych poza innymi poprawkami.

POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 15 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Wspólnotowa strategia zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych przewiduje zintegrowane podejście w celu osiągnięcia do 2012 r. wspólnotowego docelowego poziomu 120 g CO₂/km, równocześnie stanowiąc długoterminową wizję dalszego zmniejszenia emisji. Rozporządzenie (WE) nr 443/2009 potwierdza tę długoterminową wizję ustalając docelowy poziom 95 CO₂/km jako średni poziom emisji dla nowych samochodów. W celu zapewnienia spójności z tym podejściem oraz pewności dla przemysłu w zakresie planowania, należy ustalić długoterminowy docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ pochodzących z lekkich samochodów dostawczych w **2020 r.**

Poprawka

(15) Wspólnotowa strategia zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych przewiduje zintegrowane podejście w celu osiągnięcia do 2012 r. wspólnotowego docelowego poziomu 120 g CO₂/km, równocześnie stanowiąc długoterminową wizję dalszego zmniejszenia emisji. Rozporządzenie (WE) nr 443/2009 potwierdza tę długoterminową wizję ustalając docelowy poziom 95 CO₂/km jako średni poziom emisji dla nowych samochodów. W celu zapewnienia spójności z tym podejściem oraz pewności dla przemysłu w zakresie planowania, należy **również** ustalić długoterminowy docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ pochodzących z lekkich samochodów dostawczych w **2022 r. Do 2022 r. należy osiągnąć docelowy poziom wynoszący 135 g CO₂/km jako średni poziom emisji.**

Poprawka 2

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Punkt 20 preambuły**

Tekst proponowany przez Komisję

(20) Zgodność producentów z celami określonymi niniejszym rozporządzeniem powinna być oceniana na poziomie Wspólnoty. Producenci, których średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ przekraczają poziomy dopuszczalny na mocy niniejszego rozporządzenia, powinni uiszczać opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy począwszy od dnia 1 stycznia 2014 r. Wysokość opłaty powinna być zmienna w zależności od stopnia, w jakim producent przekroczył dopuszczalny poziom emisji.

Poprawka

(20) Zgodność producentów z celami określonymi niniejszym rozporządzeniem powinna być oceniana na poziomie Wspólnoty. Producenci, których średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ przekraczają poziomy dopuszczalny na mocy niniejszego rozporządzenia, powinni uiszczać opłatę **karną** z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy począwszy od dnia 1 stycznia 2014 r. Wysokość opłaty **karnej** powinna być zmienna w zależności od stopnia, w jakim producent przekroczył

W celu zapewnienia spójności mechanizm opłat powinien być podobny do mechanizmu określonego w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii Europejskiej.

dopuszczalny poziom emisji. W celu zapewnienia spójności mechanizm opłat **karnych** powinien być podobny do mechanizmu określonego w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009. Wpływy z opłat **karnych** z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii Europejskiej.

(Ta poprawka ma na celu zastąpienie terminu „opłata” terminem „opłata karna”. Dotyczy ona całego tekstu).

Uzasadnienie

Ta poprawka ma na celu zastąpienie terminu „opłata” terminem „opłata karna”. Dotyczy ona całego tekstu (punkty preambuły 23 i 26 oraz artykuły 6,8,10 i 12).

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 21 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21a) Aby zapewnić, że wartości emisji CO₂ oraz wydajności paliwa są reprezentatywne dla pojazdów skompletowanych, Komisja powinna w razie potrzeby rozważyć przegląd legislacji dotyczącej udzielania homologacji.

Uzasadnienie

Aby wziąć pod uwagę specyfikę „pojazdów budowanych wieloetapowo”, pojazdów najpierw budowanych do stanu niekompletnego i wymagających do ukończenia przynajmniej jeszcze jednego etapu, wykonanego przez innego producenta, Komisja Europejska zaleciła nanieśenie poprawek do swojego pierwotnego wniosku. Ta poprawka uwzględnia wyżej wymienione zalecenie.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 23 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(23a) Korzystne oddziaływanie urządzeń ograniczających prędkość na ochronę środowiska naturalnego i zużycie energii, zużycie silnika i opon oraz na bezpieczeństwo drogowe będzie stanowiło wsparcie w realizacji celów niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 24 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(24) Prędkość pojazdów drogowych ma ogromny wpływ na ich zużycie paliwa i emisje CO₂. Ponadto, przy braku ograniczeń prędkości dla lekkich samochodów dostawczych, możliwe jest pojawienie się elementu konkurencji w postaci maksymalnej prędkości, co mogłoby skutkować zbyt silnymi mechanizmami napędowymi i wynikającym z tego faktu nieefektywnym działaniem w czasie eksploatacji przy niższych prędkościach. Wskazane jest zatem **zbadanie możliwości rozszerzenia** zakresu dyrektywy Rady 92/6/WE na instalację i użycie urządzeń ograniczających prędkość w odniesieniu do pewnych kategorii pojazdów silnikowych we Wspólnocie, w celu włączenia lekkich samochodów dostawczych objętych niniejszym rozporządzeniem.

(24) Prędkość pojazdów drogowych ma ogromny wpływ na ich zużycie paliwa i emisje CO₂. Ponadto, przy braku ograniczeń prędkości dla lekkich samochodów dostawczych, możliwe jest pojawienie się elementu konkurencji w postaci maksymalnej prędkości, co mogłoby skutkować zbyt silnymi mechanizmami napędowymi i wynikającym z tego faktu nieefektywnym działaniem w czasie eksploatacji przy niższych prędkościach. Wskazane jest zatem **rozszerzenie** zakresu dyrektywy Rady 92/6/WE na instalację i użycie urządzeń ograniczających prędkość w odniesieniu do pewnych kategorii pojazdów silnikowych we Wspólnocie, w celu włączenia lekkich samochodów dostawczych objętych niniejszym rozporządzeniem.

Uzasadnienie

W przeciwieństwie do pojazdów ciężarowych lekkie samochody dostawcze nie są obecnie wyposażone w urządzenia ograniczające prędkość. Urządzenia te stanowią niezwykle opłacalny sposób ograniczenia zużycia paliwa i emisji CO₂ oraz przyczyniają się do zapewnienia bezpieczeństwa drogowego. Zakres dyrektywy 92/6/EWG, zmienionej dyrektywą

2002/85/WE, należy rozszerzyć, aby objąć lekkie pojazdy dostawcze przepisami niniejszej dyrektywy.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia od roku **2020** wartość docelową 135 g CO₂/km dla średniego poziomu emisji pochodzących z nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie.

Poprawka

2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia od roku **2022** wartość docelową 135 g CO₂/km dla średniego poziomu emisji pochodzących z nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera a)

Tekst proponowany przez Komisję

(a) „średni indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowych lekkich samochodów dostawczych, których jest on producentem;

Poprawka

(a) „średni indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowych lekkich samochodów dostawczych **określonych w art. 2**, których jest on producentem;

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera f)

Tekst proponowany przez Komisję

(f) „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji pochodzących z lekkiego samochodu dostawczego, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i określony w

Poprawka

(f) „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji pochodzących z lekkiego samochodu dostawczego, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i określony w

certyfikacie zgodności jako wielkość emisji CO2 (wartość uśredniona);

certyfikacie zgodności jako wielkość emisji CO2 (wartość uśredniona) **dla kompletnych lub skompletowanych pojazdów**;

Uzasadnienie

Aby wziąć pod uwagę specyfikę „pojazdów budowanych wieloetapowo”, Komisja Europejska zaleciła naniesienie poprawek do swojego pierwotnego wniosku. Ta poprawka uwzględnia wyżej wymienione zalecenie.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera g a) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ga) "pojazd kompletny" oznacza każdy pojazd, który nie musi być skompletowany w celu spełnienia odpowiednich wymagań technicznych dyrektywy 2007/46/WE;

Uzasadnienie

Wniosek legislacyjny obejmuje samochody skompletowane.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera g b) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(gb) „powierzchnia postojowa” oznacza iloczyn rozstawu kół i rozstawu osi samochodu podanych w certyfikacie zgodności i określony w części 2.1 i 2.3 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;

Uzasadnienie

Celem spójności z załącznikiem II, częścią B, ustępem 5

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – akapit pierwszy a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W przypadku gdy indywidualny poziom emisji pojazdu kompletowanego nie jest znany, producent pojazdu podstawowego określa średni indywidualny poziom emisji CO₂ tego pojazdu na podstawie indywidualnego poziomu emisji pojazdu podstawowego.

Uzasadnienie

Aby wziąć pod uwagę specyfikę „pojazdów budowanych wieloetapowo”, Komisja Europejska zaleciła naniesienie poprawek do swojego pierwotnego wniosku. Ta poprawka uwzględnia wyżej wymienione zalecenie.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – akapit drugi – tiret pierwsze, drugie i trzecie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- 75% w 2014 r.,

- 50% w 2014 r.,

- 80% w 2015 r.,

- 75% w 2015 r.,

-100% w 2016 r. w kolejnych latach.

-100% począwszy od 2016 r.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Superkredyty

Superkredyty ***i zachęty finansowe***

Uzasadnienie

Należy rozszerzyć zakres rozporządzenia w celu zachęcenia do odnowienia floty lekkich samochodów dostawczych.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp -1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- 1a. Państwa członkowskie mogą ustanowić zachęty finansowe mające zastosowanie do pojazdów silnikowych produkowanych seryjnie, które są zgodne z niniejszym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do rozporządzenia.

Zachęty te dotyczą wszystkich nowych pojazdów oferowanych do sprzedaży na terenie państwa członkowskiego, zgodnych co najmniej ze szczegółowymi docelowymi poziomami emisji CO₂ określonymi w załączniku I przed terminami wskazanymi w tymże załączniku, i przestają one obowiązywać po terminach w nim wskazanych.

Uzasadnienie

Aby osiągnąć docelowe poziomy, należy wspierać odnawianie floty.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp - 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- 1b. Państwa członkowskie mogą przyznać zachęty finansowe w odniesieniu do modernizacji pojazdów będących w użyciu oraz w odniesieniu do złomowania pojazdów niespełniających przepisów niniejszego rozporządzenia.

Uzasadnienie

Aby osiągnąć docelowe poziomy, należy wspierać odnawianie floty.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp - 1 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- 1c. Zachęty finansowe, o których mowa w ust. 1a i 1b nie mogą przekraczać dla żadnego typu pojazdu dodatkowych kosztów urządzeń technicznych zamontowanych w celu zapewnienia zgodności ze szczegółowymi docelowymi poziomami emisji CO, określonymi w załączniku I, w tym kosztów ich montażu w pojeździe.

Uzasadnienie

Zachęty finansowe muszą być powiązane z dodatkowymi kosztami urządzeń technicznych zamontowanych w celu zapewnienia zgodności z wartościami dopuszczalnymi emisji.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp - 1 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- 1d. Komisja jest informowana w odpowiednim czasie o planach ustanowienia lub zmiany zachęt finansowych, o których w ust. 1a i 1b.

Uzasadnienie

Komisja powinna odgrywać koordynującą rolę.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – wprowadzenie – tiret pierwsze, drugie i trzecie

Tekst proponowany przez Komisję

- 2,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2014 r.,
- 1,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2015 r.,
- 1 lekki samochód dostawczy począwszy od 2016 r.

Poprawka

- 2,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2014 r.,
- 1,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2016 r.,
- 1 lekki samochód dostawczy począwszy od 2018 r.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 5a

Ograniczenie prędkości

Począwszy od 2018 r. producenci lekkich samochodów dostawczych gwarantują, że wszystkie nowe lekkie samochody dostawcze wchodzące w zakres niniejszego rozporządzenia określone w art. 2, będą wyposażone w urządzenia ograniczające prędkość, dla których prędkość maksymalna wynosić będzie 120 km/h.

Uzasadnienie

W przeciwieństwie do pojazdów ciężarowych lekkie samochody dostawcze nie są obecnie wyposażone w urządzenia ograniczające prędkość. Urządzenia te stanowią niezwykle opłacalny sposób ograniczenia zużycia paliwa i emisji CO₂ oraz przyczyniają się do zapewnienia bezpieczeństwa drogowego.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2014 r. i dla każdego kolejnego roku kalendarzowego Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na producenta lub zarządzającego grupą, w przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego indywidualny docelowy poziom emisji.

Poprawka

1. W odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2014 r. i dla każdego kolejnego roku kalendarzowego Komisja **w rygorystyczny sposób** nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na **każdego** producenta lub zarządzającego grupą, w przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego indywidualny docelowy poziom emisji.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit pierwszy – litera a) – podpunkt i)

Tekst proponowany przez Komisję

(a) od 2014 r. do 2018 r.
(i) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 3 g CO₂/km:
((przekroczenie poziomu emisji – 3) × **120** EUR + 45 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;

Poprawka

(a) od 2014 r. do 2018 r.
(i) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 3 g CO₂/km:
((przekroczenie poziomu emisji – 3) × **95** EUR + 45 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;

Uzasadnienie

Oplaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny być spójne z opłatami ustalonymi w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009 (dotyczącemu emisji CO₂ dla samochodów osobowych

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit pierwszy – litera b) – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

(b) od 2019 r.:
(przekroczenie poziomu emisji × **120** EUR) × liczba nowych lekkich

Poprawka

(b) od 2019 r.:
(przekroczenie poziomu emisji × **95** EUR) × liczba nowych lekkich samochodów

samochodów dostawczych.

dostawczych.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit drugi – punkt pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

„przekroczony poziom emisji” oznacza liczbę dodatnią gramów na kilometr, o którą średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta – przy uwzględnieniu zmniejszenia emisji CO₂ za pomocą technologii innowacyjnych zatwierdzonych zgodnie z art. 11 – przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji w roku kalendarzowym lub w części roku kalendarzowego, do których odnosi się obowiązek wynikający z art. 4, w zaokrągleniu do trzeciego miejsca po przecinku; oraz

Poprawka

„przekroczony poziom emisji” oznacza liczbę dodatnią gramów na kilometr, o którą średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta – przy uwzględnieniu zmniejszenia emisji CO₂ za pomocą technologii innowacyjnych zatwierdzonych zgodnie z art. 11 **oraz dzięki zastosowaniu urzędzeń do ograniczania prędkości zgodnie z postanowieniami art. 5a** – przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji w roku kalendarzowym lub w części roku kalendarzowego, do których odnosi się obowiązek wynikający z art. 4, w zaokrągleniu do trzeciego miejsca po przecinku; oraz

Poprawka 24

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 Europejskiej.

Poprawka

4. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii Europejskiej **i przeznaczają się je jedynie na finansowanie projektów w dziedzinie technologii innowacyjnych, mających na celu zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.**

Uzasadnienie

Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny być przeznaczone na badania na rzecz poprawy funkcjonowania tego sektora pod względem środowiskowym.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I może złożyć producent wytwarzający mniej niż **22 000** nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie w każdym roku kalendarzowym; oraz

Poprawka

Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I może złożyć producent wytwarzający mniej niż **25 000** nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie w każdym roku kalendarzowym; oraz

Uzasadnienie

Biorąc pod uwagę, że łączny udział małych przedsiębiorstw w rynku lekkich samochodów dostawczych wynosi jedynie 5%, sprawozdawca proponuje, aby zwiększyć ograniczenie z 22.000 zarejestrowanych pojazdów (1% całkowitej sprzedaży lekkich samochodów dostawczych w UE) do 25.000. Ta ilość nadal byłaby mniejsza niż ilość przyjęta w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009 w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzącego z samochodów osobowych. Taka zmiana pozwoliłaby na większą elastyczność drobnym producentom w wyjściu z kryzysu gospodarczego.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1 – wprowadzenie – litera b)

Tekst proponowany przez Komisję

(b) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, która jest odpowiedzialna ogółem za mniej niż **22 000** nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie w każdym roku kalendarzowym; or

Poprawka

(b) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, która jest odpowiedzialna ogółem za mniej niż **25 000** nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych we Wspólnocie w każdym roku kalendarzowym; or

Uzasadnienie

Biorąc pod uwagę, że łączny udział małych przedsiębiorstw w rynku lekkich samochodów dostawczych wynosi jedynie 5%, sprawozdawca proponuje, aby zwiększyć ograniczenie z 22.000 zarejestrowanych pojazdów (1% całkowitej sprzedaży lekkich samochodów dostawczych w UE) do 25.000. Ta ilość nadal byłaby mniejsza niż ilość przyjęta w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009 w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzącego z

samochodów osobowych. Taka zmiana pozwoliłaby na większą elastyczność drobnym producentom w wyjściu z kryzysu gospodarczego.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 2 – litera d)

Tekst proponowany przez Komisję

(d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny z możliwościami zmniejszenia emisji przez producenta, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych lekkich samochodów dostawczych.

Poprawka

(d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny **ze średnią branżową oraz** z możliwościami zmniejszenia emisji przez producenta, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych lekkich samochodów dostawczych.

Uzasadnienie

Pomimo że osiągnięcie celu 175 g CO₂/km wiąże się ze zmniejszeniem poziomu emisji CO₂ średnio o 14%, poziom ten w przypadku niektórych drobnych producentów będzie musiał zostać zmniejszony o liczbę ponad dwa razy większą. Aby nie dyskryminować tych producentów, średnia branżowa będzie jednym z kryteriów branych pod uwagę przy zatwierdzaniu odstępstwa.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

2. Do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania takich technologii innowacyjnych, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 13 ust. 2. Przepisy te oparte są na następujących kryteriach w odniesieniu do technologii innowacyjnych:

Poprawka

2. Do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania takich technologii innowacyjnych, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 13 ust. 2. Przepisy te **są zgodne z postanowieniami art. 12 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i** oparte są na następujących kryteriach w odniesieniu do technologii innowacyjnych:

Uzasadnienie

Art. 12 ust. 2 rozporządzenia (WE) 443/2009 określającego normy emisji dla samochodów osobowych stanowi, że do 2010 r. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania takich technologii innowacyjnych.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

Do dnia 31 października 2016 r.,
a następnie co trzy lata, przyjmuje się
środki zmieniające załącznik I w celu
dostosowania pozycji M0, o której mowa
w tym załączniku, do średniej masy
nowych lekkich samochodów dostawczych
w okresie trzech poprzednich lat
kalendaryzowych.

Poprawka

Do dnia 31 października 2016 r.,
a następnie co trzy lata, przyjmuje się
środki zmieniające załącznik I w celu
dostosowania pozycji M0, o której mowa
w tym załączniku, do średniej masy
nowych lekkich samochodów dostawczych
zarejestrowanych w okresie trzech
poprzednich lat kalendaryzowych.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 4 – akapit pierwszy – tiret pierwsze

Tekst proponowany przez Komisję

sposobów osiągnięcia w opłacalny sposób,
do roku **2020**, długoterminowego
docelowego poziomu 135 g CO₂/km, pod
warunkiem potwierdzenia jego realności na
podstawie aktualnych wyników oceny
skutków; oraz

Poprawka

sposobów osiągnięcia w opłacalny sposób,
do roku **2022**, długoterminowego
docelowego poziomu 135 g CO₂/km, pod
warunkiem potwierdzenia jego realności na
podstawie aktualnych wyników oceny
skutków; oraz

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Do 2015 r. Komisja dokona przeglądu metod ustalania indywidualnych poziomów emisji CO₂ pochodzących z pojazdów skompletowanych, o których mowa w załączniku II część B pkt 7 oraz, w razie konieczności, przedkłada wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie zmiany załącznika II.

Poprawka

7. Do 2014 r. Komisja w razie potrzeby ustanowi procedurę pozwalającą na określenie wartości reprezentatywnych poziomu emisji CO₂ oraz wydajności paliwa pojazdów skompletowanych.

Uzasadnienie

Aby wziąć pod uwagę specyfikę „pojazdów budowanych wieloetapowo”, Komisja Europejska zaleciła naniesienie poprawek do swojego pierwotnego wniosku. Ta poprawka uwzględnia wyżej wymienione zalecenie.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część A – punkt 3 – litera d) – podpunkt ii)

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) indywidualny poziom emisji CO₂;

Poprawka

(ii) indywidualny poziom emisji CO₂ oraz udział w zmniejszeniu emisji w wyniku stosowania innowacyjnych technologii zgodnie z art. 11;

Uzasadnienie

Z myślą o spójności tekstu.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część B – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Indywidualne poziomy emisji pochodzących z pojazdów

Poprawka

skreślony

skompletowanych. Indywidualne poziomy emisji pochodzących z pojazdów skompletowanych określa się zgodnie z dyrektywą 2004/3/WE. W razie braku takich danych indywidualny poziom emisji pochodzących z pojazdu skompletowanego ustala się jako odpowiadający najwyższej wartości indywidualnych poziomów emisji pochodzących ze wszystkich pojazdów skompletowanych będących pojazdami tego samego typu co pojazd nieskompletowany, na bazie którego powstał pojazd skompletowany, oraz zarejestrowanych w UE w tym samym roku podlegającym monitorowaniu, gdzie termin „typ pojazdu” określono zgodnie z art. 3 dyrektywy 2007/46/WE. W przypadku więcej niż trzech różnych wartości indywidualnych poziomów emisji pochodzących ze wszystkich pojazdów skompletowanych, uwzględnia się drugą z najwyższych wartości indywidualnych poziomów emisji.

Uzasadnienie

Aby wziąć pod uwagę specyfikę „pojazdów budowanych wieloetapowo”, Komisja Europejska zaleciła naniesienie poprawek do swojego pierwotnego wniosku. Ta poprawka uwzględnia wyżej wymienione zalecenie.

PROCEDURA

Tytuł	Normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych
Odsyłacze	COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa	ENVI
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 24.11.2009
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Oldřich Vlasák 9.11.2009
Rozpatrzenie w komisji	27.4.2010 21.6.2010
Data przyjęcia	22.6.2010
Wynik głosowania końcowego	+: 32 -: 4 0: 2
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Ville Itälä, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Morten Løkkegaard, Traian Ungureanu

PROCEDURA

Tytuł	Normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych	
Odsyłacze	COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)	
Data przedstawienia w PE	28.10.2009	
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 24.11.2009	
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 24.11.2009	TRAN 24.11.2009
Procedura obejmująca zaangażowane komisje Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 20.5.2010	
Sprawozdawca(y) Data powołania	Martin Callanan 9.12.2009	
Rozpatrzenie w komisji	17.3.2010	3.5.2010
Data przyjęcia	28.9.2010	
Wynik głosowania końcowego	+: 32 -: 25 0: 1	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	János Áder, Kriton Arsenis, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Milan Cabrnoch, Martin Callanan, Nessa Childers, Chris Davies, Bairbre de Brún, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Julie Girling, Nick Griffin, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Holger Kraemer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonyia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Sirpa Pietikäinen, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Catherine Soullie, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Christofer Fjellner, Matthias Groote, Rebecca Harms, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Thomas Ulmer, Marita Ulvskog, Kathleen Van Brempt	