



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

*Dokument z posiedzenia*

**A7-0151/2013**

29.4.2013

**\*\*\*I**

## **SPRAWOZDANIE**

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 443/2009 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.  
(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i  
Bezpieczeństwa Żywności

Sprawozdawca: Thomas Ulmer

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej (\*):  
Fiona Hall, Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

(\*) Zaangażowana komisja – 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 **wytluszczonym 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 **wytluszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO .....	5
UZASADNIENIE .....	31
OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII.....	32
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI .....	54
PROCEDURA.....	75
(*)     Zaangażowana komisja – art. 50 Regulaminu	



## PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

**w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 443/2009 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.**

**(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))**

**(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)**

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Radzie (COM(2012)0393),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C7-0184/2012),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 12 grudnia 2012 r.<sup>1</sup>,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów,
  - uwzględniając art.55 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz opinie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz Komisji Transportu i Turystyki (A7-0151/2013),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 44 z 15.2.2013, s.109.

**Poprawka 1**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Motyw 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1a) Dalszy rozwój globalnego rynku zaawansowanych technologii mających na celu obniżenie zużycia paliwa w samochodach osobowych jest zgodny z inicjatywą przewodnią „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” w ramach strategii „Europa 2020”, która wspiera przechodzenie na zasobooszczędną, niskoemisyjną gospodarkę w celu osiągnięcia trwałego wzrostu gospodarczego. Aby nadal pobudzać innowacyjność w tej dziedzinie, należy ustalić w niniejszym rozporządzeniu długoterminowy cel na rok 2025.***

*Uzasadnienie*

*Szacuje się, że konieczność produkowania w UE pojazdów o niższym zużyciu paliwa doprowadzi do stworzenia 110 000 nowych miejsc pracy do 2030 r., zwłaszcza w sektorze chemicznym i elektronicznym (McKinsey). Docelowy poziom 70 g/km w 2025 r. zapewniłby kontynuację inwestycji w rozwój alternatywnych układów napędowych, tworząc w Europie nowe miejsca pracy w branżach związanych z zaawansowanymi technologiami.*

**Poprawka 2**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(2) Należy wyjaśnić, że do celów weryfikacji zgodności z docelowym poziomem 95g CO<sub>2</sub>/km emisje CO<sub>2</sub> powinny być w dalszym ciągu mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie

(2) Należy wyjaśnić, że do celów weryfikacji zgodności z docelowym poziomem 95g CO<sub>2</sub>/km emisje CO<sub>2</sub> powinny być w dalszym ciągu mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie

homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz technologiami innowacyjnymi.

homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz technologiami innowacyjnymi. *Analizy przeprowadzone przez Komisję wykazały jednak, że procedury badania wykorzystywane do mierzenia emisji CO<sub>2</sub> na podstawie przedmiotowego rozporządzenia nie zapobiegły częstszemu stosowaniu elastycznych rozwiązań przez producentów, co przyczyniło się do rzekomego obniżenia emisji CO<sub>2</sub>, które nie jest spowodowane ulepszeniami technologicznymi i nie może zostać osiągnięte w warunkach rzeczywistej jazdy na drodze. W związku z tym w trybie pilnym należy dokonać przeglądu rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i nowego europejskiego cyklu jezdnego w celu zapewnienia takiej sytuacji, w której procedury badania odpowiednio odzwierciedlałyby emisje CO<sub>2</sub> w faktycznym ruchu drogowym. Następnie należy – jak najszybciej po jej ukończeniu – włączyć do prawodawstwa unijnego światową procedurę badań lekkich pojazdów dostawczych (WLTP), opracowywaną obecnie w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.*

### **Poprawka 3** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Motyw 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(2a) Wysokie i stale rosnące ceny paliw kopalnych, w szczególności ropy naftowej, stanowią zagrożenie dla żywienia*

*gospodarczego, bezpieczeństwa energetycznego oraz dostępności energii w Europie. Szoki naftowe mogą prowadzić do głębokich recesji, spadku konkurencyjności i wzrostu bezrobocia. Z tego względu priorytetem jest zmniejszenie zależności Unii od ropy naftowej między innymi przez zwiększenie wydajności i trwałości nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych.*

#### **Poprawka 4**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Mając na uwadze wysokie koszty prac badawczo-rozwojowych oraz jednostkowej produkcji pierwszych generacji pojazdów o *ultra niskich* emisjach CO<sub>2</sub>, właściwym jest przyspieszenie i ułatwienie, tymczasowo i w ograniczonym zakresie, początkowych etapów procesu ich wprowadzenia na rynek unijny.

*Poprawka*

(3) Mając na uwadze wysokie koszty prac badawczo-rozwojowych oraz jednostkowej produkcji pierwszych generacji pojazdów o *ultraniskich* emisjach CO<sub>2</sub>, właściwym jest przyspieszenie i ułatwienie, tymczasowo i w ograniczonym zakresie, początkowych etapów procesu ich wprowadzenia na rynek unijny. ***Komisja, państwa członkowskie oraz organy regionalne i lokalne powinny podjąć prace w celu określenia i upowszechniania najlepszych praktyk w zakresie pobudzania popytu na pojazdy o ultraniskich emisjach, tak aby korzystny wzrost sprzedaży w niektórych państwach europejskich znalazł naśladowców we wszystkich państwach członkowskich.***

#### **Poprawka 5**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Motyw 3 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(3a) W celu przyspieszenia wprowadzenia na rynek pojazdów o ultraniskich emisjach CO<sub>2</sub> bądź pojazdów***



*elektrycznych konieczne jest rozwinięcie na terenie całej Unii Europejskiej odpowiedniej infrastruktury dla dostaw paliw alternatywnych i energii elektrycznej do pojazdów, w tym gęstej sieci punktów ładowania we wszystkich istotnych lokalizacjach, gdzie przez długie okresy zaparkowanych jest duża liczba pojazdów elektrycznych, przykładowo na parkingach „Parkuj i Jedź”. Pojazdy powinny być ładowane przede wszystkim energią elektryczną pochodzącą z nadwyżek generowanych przez energię wiatrową i słoneczną. Ponadto zaleca się wprowadzenie w całej Unii wymiennych tablic rejestracyjnych, tak aby elektryczne pojazdy służące do dojazdu do pracy były częściej wykorzystywane na krótkich trasach.*

#### *Uzasadnienie*

*Pojazdy elektryczne mają sens szczególnie wówczas, gdy są wykorzystywane jako magazyny nadwyżek energii elektrycznej generowanej z energii wiatrowej i słonecznej. W tym celu konieczne jest jednak stworzenie odpowiedniej infrastruktury. Ponadto wymienne tablice rejestracyjne, wzorem Niemiec i Austrii, mogłyby stanowić dla osoby (codziennie) dojeżdżającej do pracy bodziec do zakupu małego pojazdu elektrycznego, natomiast na wyjazdy rodzinne nadal mógłby być wykorzystywany większy samochód.*

### **Poprawka 6**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(4) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, wynikający z konieczności zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa i jedynie znikome korzyści w zakresie zmniejszonych emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów,

##### *Poprawka*

(4) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, wynikający z konieczności zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa i jedynie znikome korzyści w zakresie zmniejszonych emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów,

producenci odpowiedzialni rocznie za mniej niż **500** nowych samochodów osobowych zostają wyłączeni z zakresu docelowych indywidualnych poziomów emisji i opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

producenci odpowiedzialni rocznie za mniej niż **1000** nowych samochodów osobowych zostają wyłączeni z zakresu docelowych indywidualnych poziomów emisji i opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

## **Poprawka 7** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

### **Motyw 6**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Procedura przyznawania odstępstw producentom niszowym powinna być kontynuowana w okresie do 2020 r. Aby jednak zapewnić, że wysiłek związany z redukcją emisji wymagany od producentów niszowych będzie odpowiadał obciążeniom dużych producentów, od 2020 r. powinien obowiązywać docelowy poziom emisji o 45 % niższy niż średnie indywidualne poziomy emisji producentów niszowych w 2007 r.

*Poprawka*

(6) Procedura przyznawania odstępstw producentom niszowym powinna być kontynuowana w okresie do 2020 r. Aby jednak zapewnić, że wysiłek związany z redukcją emisji wymagany od producentów niszowych będzie odpowiadał obciążeniom dużych producentów, od 2020 r. powinien obowiązywać docelowy poziom emisji o 45 % niższy niż średnie indywidualne poziomy emisji producentów niszowych w 2007 r. ***Równoważne poziomy docelowe należy wyznaczyć na rok 2025.***

## **Poprawka 8**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia** **Motyw 7**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(7) Celem umożliwienia przemysłowi motoryzacyjnemu prowadzenia długoterminowych inwestycji i innowacji pożądane jest zapewnienie wskazówek co do tego, jak niniejsze rozporządzenie powinno zostać zmienione w odniesieniu do okresu po 2020 r. Wskazówki te powinny być oparte na ocenie niezbędnej wielkości redukcji, zgodnie z unijnymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu i skutkami dla rozwoju

*Poprawka*

(7) Celem umożliwienia przemysłowi motoryzacyjnemu prowadzenia długoterminowych inwestycji i innowacji pożądane jest zapewnienie wskazówek co do tego, jak niniejsze rozporządzenie powinno zostać zmienione w odniesieniu do okresu po 2020 r. Wskazówki te powinny być oparte na ocenie niezbędnej wielkości redukcji, zgodnie z unijnymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu i skutkami dla rozwoju

oszczędnych technologii ograniczania emisji CO<sub>2</sub> stosowanych w samochodach. Z tego powodu pożądane jest, **aby aspekty te zostały poddane przeglądowi, aby Komisja sporządziła sprawozdanie oraz, w stosownych przypadkach, by przedstawić propozycje docelowych poziomów emisji na okres po 2020 r.**

oszczędnych technologii ograniczania emisji CO<sub>2</sub> stosowanych w samochodach. Z tego powodu pożądane jest **ustanowienie dla nowego parku samochodowego docelowego średniego poziomu emisji w 2025 r. w orientacyjnym zakresie od 68 g CO<sub>2</sub>/km do 78 g CO<sub>2</sub>/km, a ponadto wskazane jest, by Komisja dokonała przeglądu warunków osiągnięcia takiego celu w sposób, który jest opłacalny, jak najbardziej neutralny z punktu widzenia konkurencji oraz społecznie sprawiedliwy i zrównoważony.**

**Poprawka 9**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Motyw 7 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(7a) Ponieważ prawidłowa i rzetelna informacja o emisjach CO<sub>2</sub> oraz zużyciu paliwa ma dla klientów kluczowe znaczenie przy podejmowaniu świadomych decyzji, należy zwrócić szczególną uwagę na oszacowanie tych parametrów. Obecnie rzeczywiste emisje z samochodów w ruchu drogowym znacznie różnią się od wartości określanych w obecnym cyklu testowym. Z tego względu należy pilnie opracować usprawniony cykl testowy.**

**Poprawka 10**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Motyw 7 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(7b) Aby określić rzeczywiste indywidualne poziomy emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych i przybliżyć je do ich wartości rzeczywistej w zwykłych warunkach użytkowania,**

*Komisja powinna podjąć starania prowadzące do jak najszybszego ukończenia prac nad nową światową procedurą badań lekkich pojazdów dostawczych, tak by przyjęto ją na szczelnie unijnym do końca 2014 r. i przystąpiono do jej wdrażania począwszy od stycznia 2017 r.*

**Poprawka 11**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Motyw 7 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(7c) W związku z uznaniem, że producenci potrzebują długiego czasu na badania i rozwój, oraz w celu zapewnienia inwestorom potrzebnej im pewności należy ustalić cel na 2025 r.*

**Poprawka 12**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 8**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(8) W rozporządzeniu zobowiązuje się Komisję do przeprowadzenia oceny skutków w celu dokonania przeglądu procedur badań, tak by odzwierciedlały one rzeczywiste emisje CO<sub>2</sub> z samochodów. Zadanie to, polegające na opracowaniu światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, nie zostało jeszcze zakończone. W związku z tym w *załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 ustanawia się wartości dopuszczalne emisji na 2020 r. mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Po*

(8) W rozporządzeniu zobowiązuje się Komisję do przeprowadzenia oceny skutków w celu dokonania przeglądu procedur badań, tak by odzwierciedlały one rzeczywiste emisje CO<sub>2</sub> z samochodów. Zadanie to, polegające na opracowaniu światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych (*WLTP*) w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, nie zostało jeszcze zakończone. W związku z tym, *uwzględniając niedostatki obecnie stosowanego cyklu testowego, należy bezzwłocznie opracować nowy cykl testowy, który uwzględni odpowiednio rzeczywiste emisje z pojazdów, wykluczając rozbieżne interpretacje i*

**zmianie procedur badania** wartości graniczne określone w załączniku I powinny zostać dostosowane w celu zapewnienia porównywalnych ograniczeń dla producentów i klas pojazdów.

**odchylenia w państwach członkowskich. Aby zapewnić, że niniejsze rozporządzenie przyniesie oczekiwane ograniczenie emisji, należy zmienić, jeśli to możliwe, procedurę badania na WLTP nie później niż dnia 1 stycznia 2017 r. i włączyć ją do prawa Unii. W trakcie włączania światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych do prawa unijnego Komisja powinna jednak rozważyć potrzebę uzupełnienia jej o dodatkowe przepisy w celu dopilnowania, by procedury badań odpowiednio odzwierciedlały poziom emisji w faktycznym ruchu drogowym. W przypadku wprowadzenia WLTP do celów niniejszego rozporządzenia nie później niż w 2017 r. wartości graniczne określone w załączniku I powinny zostać dostosowane w celu zapewnienia porównywalnych ograniczeń dla producentów i klas pojazdów. Jeżeli WLTP nie zostanie przyjęta do dnia 1 stycznia 2017 r., Komisja powinna bezzwłocznie przystąpić do zmiany unijnych procedur pomiaru, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007, aby odzwierciedlały rzeczywiste osiągi pojazdów w ruchu drogowym pod względem emisji CO<sub>2</sub>.**

### **Poprawka 13**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(14) Komisja zbadała dostępność danych o powierzchni postojowej i ich wykorzystanie jako parametru użyteczności we wzorze podanym w załączniku I. Dane te są dostępne i ich ewentualne zastosowanie zostało ocenione w ocenie skutków. Na podstawie tej oceny stwierdzono, że parametrem użyteczności stosowanym we wzorze na 2020 r.

*Poprawka*

(14) Komisja zbadała dostępność danych o powierzchni postojowej i ich wykorzystanie jako parametru użyteczności we wzorze podanym w załączniku I. Dane te są dostępne i ich ewentualne zastosowanie zostało ocenione w ocenie skutków. Na podstawie tej oceny stwierdzono, że parametrem użyteczności stosowanym we wzorze na 2020 r.

powinna być masa. Niższe koszty i zalety zastosowania powierzchni postojowej jako parametru użyteczności **powinny jednak zostać rozważone w przyszłym przeglądzie.**

powinna być masa, **gdyż producenci zaplanowali już swoje strategie zgodności do 2020 r. na podstawie kontynuacji obecnego parametru.** Niższe koszty i zalety zastosowania powierzchni postojowej **uzasadniałyby wykorzystanie jej jako parametru użyteczności począwszy od 2020 r. W związku z tym, aby zapewnić płynne przejście do zastosowania powierzchni postojowej zamiast masy, należy wprowadzić wzór oparty na powierzchni postojowej, który mógłby być stosowany przez producentów począwszy od 2020 r. jako rozwiązanie alternatywne względem wzoru opartego na masie.**

## Poprawka 14

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(14a) Emisje gazów cieplarnianych związane z dostawą energii oraz produkcją i usuwaniem pojazdów stanowią istotny składnik całkowitego aktualnego śladu węglowego transportu drogowego i prawdopodobnie będą miały znacznie większe znaczenie w przyszłości. Należy zatem podjąć działania programowe w celu wskazania producentom optymalnych rozwiązań, uwzględniając zwłaszcza emisje gazów cieplarnianych powiązane z produkcją energii dostarczanej do pojazdów, takiej jak energia elektryczna i paliwa alternatywne, i zapewniając, że te emisje powstające podczas produkcji nie niwelują korzyści związanych z poprawą operacyjnego wykorzystania energii przez pojazdy, które jest celem niniejszego rozporządzenia. W związku z tym przy najbliższym przeglądzie rozporządzenia na okres następujący po 2020 r. Komisja powinna rozważyć podejście regulacyjne uwzględniające emisje gazów**

*cieplarnianych powiązane z dostawami energii i cyklem eksploatacji pojazdów.*

## **Poprawka 15**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1 a (nowy)**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 1 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1a) w artykule 1 po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:*

*„Niniejsze rozporządzenie ustanawia docelowy średni poziom emisji dla nowego parku samochodowego w orientacyjnym zakresie od 68 g CO<sub>2</sub>/km do 78 g CO<sub>2</sub>/km, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i środkami wykonawczymi do niego oraz załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 i obowiązujący od 2025 r.”;*

## **Poprawka 16**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 2**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 2 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

4. Artykuł 4, art. 8 ust. 4 lit. b) i (c), art. 9 oraz art. 10 ust. 1 lit. a) i (c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż **500** nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w UE w poprzednim roku kalendarzowym.

4. Artykuł 4, art. 8 ust. 4 lit. b) i (c), art. 9 oraz art. 10 ust. 1 lit. a) i (c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż **1000** nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w UE w poprzednim roku kalendarzowym.

## **Poprawka 17**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – punkt 2 a (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera f

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(2a) art. 3 ust. 1 lit. f) otrzymuje  
brzmienie:*

**„f) »indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>«  
oznacza poziom emisji CO<sub>2</sub> samochodu  
osobowego mierzony zgodnie z  
rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i  
określony w certyfikacie zgodności jako  
wielkość emisji CO<sub>2</sub> (wartość  
uśredniona). W przypadku samochodów  
osobowych, które nie mają homologacji  
typu zgodnie z rozporządzeniem (WE)  
nr 715/2007, „indywidualny poziom  
emisji CO<sub>2</sub>” oznacza poziom emisji CO<sub>2</sub>  
mierzony zgodnie z taką samą  
procedurą pomiaru, jak ta określona  
w odniesieniu do samochodów  
osobowych w rozporządzeniu (WE)  
692/2008, lub zgodnie z procedurami  
przyjętymi przez Komisję dla ustalenia  
poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla takich  
samochodów osobowych; do celów  
stosowania niniejszej litery światowa  
procedura badań lekkich pojazdów  
dostawczych (WLTP) ma, jeżeli to  
możliwe, zastosowanie od daty wejścia w  
życie odpowiednich zmian procedury  
pomiaru określonych w rozporządzeniu  
(WE) nr 715/2007 i w rozporządzeniu  
(WE) 692/2008 lub nie później niż z dniem  
1 stycznia 2017 r.”;**

**Poprawka 18**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – punkt 3 a (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 5



*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(3a) art. 5 otrzymuje brzmienie:*

**„Artykuł 5**

**Superjednostki**

**1. Przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> każdy nowy samochód osobowy o indywidualnym poziomie emisji CO<sub>2</sub> poniżej 50g CO<sub>2</sub>/km liczy się jako:**

– 3,5 samochodu w 2012 r.,

– 3,5 samochodu w 2013 r.,

– 2,5 samochodu w 2014 r.,

– 2,5 samochodu w 2015 r.,

**1a. Podczas obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> każdy nowy samochód osobowy, którego indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> wynosi mniej niż 50 g CO<sub>2</sub>/km, liczony jest jako 1,5 samochodu osobowego w okresie od 2016 r. do 2023 r. z zastrzeżeniem zastosowania ograniczenia do 2,5 g CO<sub>2</sub>/km rocznie na każdego producenta i jako 1 samochód osobowy począwszy od 2024 r.**

**1b. Nie można przenosić części ani całości jakichkolwiek niewykorzystanych superjednostek przysługujących w danym roku kalendarzowym na kolejny rok.”;**

**Poprawka 19**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – punkt 4**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 5 a

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(4) po art. 5 dodaje się artykuł w brzmieniu:**

**skreślony**

**„Artykuł 5a**

**Superjednostki w odniesieniu do docelowego poziomu emisji wynoszącego 95 g CO<sub>2</sub>/km**

**1. Podczas obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> każdy nowy samochód osobowy, którego indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> wynosi mniej niż 35 g CO<sub>2</sub>/km, liczony jest jako 1,3 samochodu osobowego w okresie od 2020 r. do 2023 r. i jako 1 samochód osobowy począwszy od 2024 r.**

**2. Maksymalna liczba nowych samochodów osobowych, które bierze się pod uwagę, stosując mnożniki określone w ust. 1 dla lat 2020–2023, nie przekracza 20 000 nowych rejestracji samochodów osobowych na producenta.”;**

**Poprawka 20**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 4 a (nowy)**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 8 – ustęp 4 – akapit trzeci

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(4a) w art. 8 ust. 4 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:**

**„Rejestr wraz z powiadomieniem jest publicznie dostępny. Informacje rejestrowane przez każde państwo członkowskie zgodnie z ust. 1 są również publicznie dostępne bez względu na to, czy zostały wprowadzone do rejestru.”;**

*Uzasadnienie*

*Proces monitorowania i sprawozdawczości ma zasadnicze znaczenie dla ustalenia zgodności z docelowymi poziomami emisji. Społeczeństwu należy zapewnić możliwość śledzenia tego procesu i uczestniczenia w nim na każdym etapie.*

**Poprawka 21**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – punkt 4 b (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 8 – ustęp 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(4b) w art. 8 dodaje się ustęp w brzmieniu:*

*„4a. Jeśli w wyniku weryfikacji zgodności produkcji państwo członkowskie zgodnie z art. 12 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE ustali, że emisje CO<sub>2</sub> w odniesieniu do produkowanego pojazdu odbiegają o ponad 4% od homologowanego typu, informacje na temat tego odchylenia są przekazywane Komisji wraz ze szczegółowymi danymi określonymi w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.*

*Indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> dla typu pojazdu, dla którego ustalono odchylenia, zostanie dostosowany zgodnie z obliczeniem średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> w następnym roku kalendarzowym.”;*

**Poprawka 22**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 4 c (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 8 – ustęp 4 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(4c) w art. 8 dodaje się ustęp w brzmieniu:*

*„4b. Komisja monitoruje rzeczywiste zgłoszone wartości poziomu emisji CO<sub>2</sub> w podziale na typy pojazdów i producentów na podstawie najlepszych dostępnych źródeł informacji i publikuje w swoich rocznych sprawozdaniach monitorujących informacje na temat tego, jak wartości te odnoszą się do wartości podanych w*

*homologacji typu.”*

## **Poprawka 23**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 4 d (nowy)**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 8 – ustęp 5 – akapit drugi

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(4d) w art. 8 ust. 5 akapit drugi otrzymuje brzmienie:*

**„Komisja uwzględnia wszystkie powiadomienia otrzymane od producentów i do dnia 31 października potwierdza lub zmienia wstępne obliczenia przewidziane w ust. 4. Powiadomienia przekazywane przez producentów oraz potwierdzenia lub zmiany dokonywane przez Komisję zgodnie z niniejszym ustępem, a także powiadomienia przekazywane przez Komisję zgodnie z ust. 6 są publicznie dostępne.”**

*Uzasadnienie*

*Proces monitorowania i sprawozdawczości ma zasadnicze znaczenie dla ustalenia zgodności z docelowymi poziomami emisji. Społeczeństwu należy zapewnić możliwość śledzenia tego procesu i uczestniczenia w nim na każdym etapie.*

## **Poprawka 24**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 5**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 8 – ustęp 9 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

9. Komisja **przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące** procedur monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych, o których mowa w niniejszym artykule, oraz

9. Komisja **posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 14a w odniesieniu do** procedur monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych, o których mowa w

*dotyczące* stosowania załącznika II. *Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.*

niniejszym artykule, oraz stosowania załącznika II.

## **Poprawka 25** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 6**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 9 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Komisja *przyjmuje szczegółowe ustalenia dotyczące* pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na podstawie ust. 1 *w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.*

*Poprawka*

3. Komisja *posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 14a w odniesieniu do ustaleń dotyczących* pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na podstawie ust. 1.

## **Poprawka 26** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 8 a (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 12 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(8a) art. 12 ust. 1 otrzymuje brzmienie:*

**„Na wniosek dostawcy lub producenta uwzględnia się ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych lub zestawowi technologii innowacyjnych („innowacyjne pakiety technologiczne”).**

***Technologie te należy uwzględnić tylko wtedy, gdy metodologia zastosowana do ich weryfikacji umożliwia uzyskanie sprawdzalnych, powtarzalnych i porównywalnych wyników.***

**Całkowity udział tych technologii w zmniejszeniu docelowego indywidualnego poziomu emisji producenta nie może być wyższy niż 7 g CO<sub>2</sub>/km.**

*Udział ten zostanie przypisany każdemu producentowi proporcjonalnie do udziału procentowego samochodów wyposażonych w te innowacyjne technologie w jego całkowitej flocie.”;*

**Poprawka 27**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 9**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 12 – ustęp 2 – zdanie pierwsze

*Tekst proponowany przez Komisję*

Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych, o których mowa w ust. 1, w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

*Poprawka*

Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych **lub innowacyjnych pakietów technologicznych**, o których mowa w ust. 1, w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

**Poprawka 28**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 9 a (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 12 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(9a) art. 12 ust. 3 otrzymuje brzmienie:*

**„(3) Dostawca lub producent, który ubiega się o zatwierdzenie środka jako technologii innowacyjnej lub innowacyjnego pakietu technologicznego, przedstawia Komisji sprawozdanie, w**

tym sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ. W przypadku gdy możliwa jest interakcja środka z inną już zatwierdzoną technologią innowacyjną lub innym już zatwierdzonym innowacyjnym pakietem technologicznym, w sprawozdaniu zamieszcza się wzmiankę o tej interakcji, a w sprawozdaniu weryfikującym dokonuje się oceny zakresu, w jakim interakcja zmienia redukcję uzyskaną dzięki każdemu środkowi.”;

### **Poprawka 29**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – punkt 9 b (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 12 – ustęp 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(9b) w art. 12 dodaje się ustęp w brzmieniu:*

*„4a. Raz w roku Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące zatwierdzonych lub odrzuconych innowacyjnych technologii i innowacyjnych pakietów technologicznych.”;*

### **Poprawka 30**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – punkt 9 c (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 12 – ustęp 4 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(9c) w art. 12 dodaje się ustęp w brzmieniu:*

*„4b. Do dnia 31 grudnia 2013 r. Komisja zakończy przegląd przepisów*

*wykonawczych w zakresie innowacyjnych technologii lub innowacyjnych pakietów technologicznych, o których mowa w niniejszym artykule, w celu usprawnienia, w stosownych przypadkach, procedur składania wniosków i ich zatwierdzania.”;*

### **Poprawka 31**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 10 – litera -a (nowa)**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 13 – ustęp 2 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*-a) w ust. 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:*

**„2. Do dnia 31 października 2020 r., a następnie co trzy lata, przyjmuje się środki zmieniające załącznik I w celu dostosowania pozycji  $M_0$  i  $F_0$ , o których mowa w tym załączniku, do średniej masy lub powierzchni postojowej nowych samochodów osobowych w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych.”;**

### **Poprawka 32**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 10 – litera b**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 13 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**b) w ust. 3 skreśla się akapit drugi;**

**b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:**

**„3. Od roku 2012 Komisja przeprowadza ocenę wpływu w celu dokonania do roku 2014 przeglądu, przewidzianego w art. 14 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, procedur pomiaru emisji CO<sub>2</sub> ustanowionych na mocy tego rozporządzenia z myślą o stosowaniu**



**WLTP, o ile będzie to możliwe, jako zmienionej procedury pomiaru nie później niż od dnia 1 stycznia 2017 r. Komisja przedstawia w szczególności stosowne wnioski mające na celu przystosowanie tych procedur w celu odpowiedniego odzwierciedlenia rzeczywistego zachowania się samochodów pod kątem emisji CO<sub>2</sub> oraz dotyczące włączenia zatwierdzonych technologii innowacyjnych określonych w art. 12, które mogłyby być widoczne w cyklu kontrolnym. Komisja zapewnia, aby procedury te były następnie regularnie poddawane przeglądowi.”;**

**Poprawka 33**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 10 – litera b a (nowa)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 13 – ustęp 3 – akapit pierwszy a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ba) w ust. 3 dodaje się akapit w brzmieniu:***

***„W celu zapewnienia, że rzeczywisty poziom emisji jest odpowiednio odzwierciedlony, a mierzone wartości CO<sub>2</sub> są ściśle porównywalne, Komisja dopilnowuje zgodnie z art. 14 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, by w procedurze badania elementy, które mają duży wpływ na mierzony poziom emisji CO<sub>2</sub>, były ściśle określone w celu uniemożliwienia producentom wykorzystywania elastycznych rozwiązań cyklu testowego.***

***Jeżeli w całej procedurze badania dopuszczalne jest odchylenie w przypadku któregośkolwiek z czynników, które wywierają wpływ na mierzone emisje CO<sub>2</sub>, Komisja dopilnowuje, by uwzględniła***

*ono kalkulację dostosowania dla każdej z tych zmiennych w procedurach badania, która zostanie wykorzystana do dostosowania mierzonych wartości, aby zrekompensować odchylenie w czynnikach i w ten sposób znormalizować mierzone emisje.”;*

**Poprawka 34**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 10 – litera b b (nowa)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 13 – ustęp 3 – akapit pierwszy b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*bb) w ust. 3 dodaje się akapit w brzmieniu:*

*„Do celów kontroli, czy emisje CO<sub>2</sub> produkowanych pojazdów są zgodne z wartościami podanymi w homologacji typu, należy zapewnić, że wartości oporów aerodynamicznych i oporów toczenia uzyskuje się z pojazdów, dla których przeprowadzana jest kontrola zgodności produkcji.”;*

*Uzasadnienie*

*Dane eksperymentalne pokazują, że na produkowanych samochodach często nie jest możliwe odtworzenie oryginalnych wartości uzyskanych w teście wybiegu na drogę. Dlatego należy zapewnić, że pojazd, na którym sprawdza się zgodność produkcji, ma przeprowadzony test wybiegu na drogę w celu ustalenia oporów aerodynamicznych i oporów toczenia oraz ustalenia wartości, które zostaną wykorzystane do testu przy zastosowaniu siłomierza, który stanowi część testów zgodności produkcji.*

**Poprawka 35**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 10 – litera b c (nowa)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 13 – ustęp 3 – akapit pierwszy c (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*bc) w ust. 3 dodaje się akapit w brzmieniu:*

*„W celu zapewnienia odpowiedniego odzwierciedlenia rzeczywistych emisji i możliwości dokładnego porównania zmierzonych wartości CO<sub>2</sub> Komisja dopilnowuje zgodnie z art. 14 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, by ściśle określić tych elementów w procedurze badania, które mają znaczący wpływ na mierzone emisje CO<sub>2</sub>. Do celów weryfikacji, czy emisje CO<sub>2</sub> z produkowanych pojazdów są zgodne z wartościami podanymi w homologacji typu, należy pozyskać dla pojazdu, którego produkcja podlega weryfikacji pod kątem zgodności, wartości oporu z testów jazdy bezwładnej wykonanych w celu ustawienia dynamometru.”;*

*Uzasadnienie*

*Powszechnie wiadomo, że obecny cykl testowy nie odzwierciedla dokładnie rzeczywistych warunków jazdy. Informacje przekazywane konsumentom są w związku z tym niedokładne i wprowadzające w błąd. Należy zatem przyjąć pewne ustalenia, które zapewnią, że przeprowadzane oceny będą dokładniej odzwierciedlać rzeczywiste poziomy emisji. Takie ustalenia będą nadal potrzebne nawet po przyjęciu nowej światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych.*

### **Poprawka 36**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 10 – litera c**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 13 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

5. Do dnia **31 grudnia 2014** r. Komisja **dokona przeglądu** docelowych indywidualnych poziomów emisji, **warunków i innych aspektów niniejszego rozporządzenia** w celu **ustalenia docelowego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych na okres po 2020 r.**

5. Do dnia **1 stycznia 2017** r. Komisja **zakończy przegląd** docelowych indywidualnych poziomów emisji **ustanowionych w załączniku I oraz odstępstw w art. 11** w celu **określenia:**

- **warunków osiągnięcia do roku 2025 w opłacalny sposób docelowego poziomu emisji CO<sub>2</sub> wynoszącego od 68 g CO<sub>2</sub>/km do 78 g CO<sub>2</sub>/km, chyba że ze względu na zastosowanie technologii niskoemisyjnych i ich wykorzystanie na rynku należy uzasadniony będzie niższy cel; oraz**

- **aspektów istotnych z punktu widzenia wprowadzania w życie tego docelowego poziomu, w tym opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.**

**W oparciu o taki przegląd i towarzyszącą mu ocenę skutków, która obejmuje ogólną ocenę skutków dla przemysłu samochodowego i zależnych od niego gałęzi przemysłu, Komisja, w stosownych przypadkach i zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia w sposób, który jest jak najbardziej neutralny z punktu widzenia konkurencyjności oraz społecznie sprawiedliwy i zrównoważony.**

**Poprawka 37**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – punkt 13**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Załącznik I – punkt 1 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) od 2020 r.:

*Poprawka*

c) od 2020 r.:

**należy stosować jeden z poniższych wzorów:**

indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> = 95 + a × (M – M<sub>0</sub>)

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M<sub>0</sub> = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2

a = 0,0333.

(i) indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> = 95 + a × (M – M<sub>0</sub>)

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M<sub>0</sub> = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2

a = 0,0333;

(ii) indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> = 95 + b × (F – F<sub>0</sub>)

gdzie:

F = powierzchnia postojowa pojazdu w metrach kwadratowych (m<sup>2</sup>)

F<sub>0</sub> = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2

b = 17,6.

### **Poprawka 38** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 13 a (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Załącznik I – punkt 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(13a) w załączniku I dodaje się punkt w brzmieniu:**

**„2a. Producent stosuje te same parametry użyteczności (masa lub powierzchnia postojowa) w odniesieniu do całego swojego parku samochodowego. Jeżeli producent wybierze powierzchnię postojową jako parametr użyteczności do celów określania zgodności z własnym docelowym indywidualnym poziomem emisji, nie może powrócić do stosowania masy jako parametru użyteczności w kolejnych latach.”;**

*Uzasadnienie*

*Gdyby w przemyśle motoryzacyjnym istniała możliwość dokonywania wyboru parametru*

*użyteczności indywidualnie dla każdego typu pojazdu w ramach danego parku samochodowego, prowadziłoby to do istotnego osłabienia ogólnego celu. W takiej sytuacji dla poszczególnych pojazdów producenci wybieraliby po prostu parametr użyteczności, który wymagałby od nich najmniejszego wysiłku. Nie zaleca się jednak zmniejszania masy pojazdów jako ogólnego podejścia.*

**Poprawka 39**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 13 b (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Załącznik II – część A – punkt 1 – litera f a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(13b) w załączniku II część A pkt 1 dodaje się literę w brzmieniu:*

*„fa) maksymalna moc netto (kW);”;*

*Uzasadnienie*

*Maksymalna moc netto (kW) jest ważnym parametrem wywierającym wpływ na poziom emisji CO<sub>2</sub> z pojazdu i dlatego powinna zostać odnotowana.*

**Poprawka 40**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 13 c (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Załącznik II – część A – punkt 1 – litera f b (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(13c) w załączniku II część A pkt 1 dodaje się literę w brzmieniu:*

*„fb) pojemność silnika (cm<sup>3</sup>).”;*

*Uzasadnienie*

*Pojemność silnika jest ważnym parametrem związanym z poziomem emisji CO<sub>2</sub> z pojazdu i dlatego powinna zostać odnotowana.*

## UZASADNIENIE

Celem niniejszego wniosku jest dalsze znaczące, a jednocześnie racjonalne z ekonomicznego i ekologicznego punktu widzenia zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów dzięki zastosowaniu nowoczesnych koncepcji w dziedzinie napędu pojazdów.

Od 2006 r. obowiązuje poziom emisji dla pojazdów wynoszący 160g CO<sub>2</sub>/km, od 2015 poziom ten będzie wynosił 130g CO<sub>2</sub>/km, a od 2020 r. – 95g CO<sub>2</sub>/km. Jest to bardzo ambitna wartość. Sprawozdawca uważa za istotne osiągnięcie tego celu, mimo że stanowi on największe ograniczenie ostatnich lat. Ponadto w swoim wniosku COM(2012)0393 Komisja zaproponowała obniżenie wskaźnika emisji służącego do obliczania indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009, z  $a = 0,0457$  do  $a = 0,0333$ . Ta zmiana stanowi dalsze wyrównanie o 27%, prowadzące do obciążenia producentów większych samochodów premium wyższymi kosztami niż producentów mniejszych samochodów. Ponieważ to jednak większe samochody wiodą na ogół prym w technologicznych nowinkach, sprawozdawca czuje się zmuszony do zaproponowania realistycznego systemu zachęt, sprzyjającego rozwojowi i stosowaniu nowych, ekologicznych koncepcji w dziedzinie napędu pojazdów. Nie może to skutkować obciążeniem krajowych budżetów państw członkowskich, zwłaszcza przez subsydiowanie skrośne. Jednocześnie sprawozdawca pragnie zagwarantować dalsze istnienie szerokiego zakresu producentów i nowych samochodów osobowych, aby umożliwić utrzymanie uczciwej konkurencji pomiędzy producentami nowych samochodów osobowych. Ponadto celem UE nie może być ustawowe ograniczenie indywidualnej swobody wyboru samochodu.

Aby umożliwić konsumentom dokonywanie porównań, zużycie paliwa każdego nowego modelu poszczególnych producentów powinno być mierzone w ramach ujednoczonej procedury kontrolnej, NEDC (nowego europejskiego cyklu jezdny). Obecnie Komisja i inne instytucje pracują nad jej nową wersją – światową procedurą badań lekkich pojazdów dostawczych (WLTP), która powinna zastąpić stary cykl testowy i zostać wprowadzona do dnia 1 stycznia 2017 r.

Należy zachęcać producentów nowych samochodów osobowych i ich dostawców do certyfikowania i wprowadzania technologii bądź pakietów technologicznych (eko-innowacje), które przyczyniają się do dalszego zmniejszenia zużycia paliwa i bezpośrednio z tym związanych emisji CO<sub>2</sub>. Dotychczas nie ma żadnych uznanych eko-innowacji, ponieważ procedura kontrolna trwa zbyt długo i jest zbyt kosztowna. Dlatego też sprawozdawca uważa za konieczne stworzenie zachęty ułatwiającej uznawanie innowacyjnych technologii lub pakietów technologicznych. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009 całkowity udział tych technologii w zmniejszeniu docelowego indywidualnego poziomu emisji producenta nie może być wyższy niż 7g CO<sub>2</sub>/km.

Ponieważ nie można jednak przewidzieć, które z alternatywnych koncepcji w dziedzinie napędu pojazdów zostaną zaakceptowane przez konsumentów, nie ma sensu dokonywać przeglądu regulacji na okres po 2020 r. już w roku 2014. Sprawozdawca uważa, że racjonalna ponowna ocena przyszłej sytuacji na rynku nie powinna mieć miejsca przed 2017 r.

20.3.2013

## **OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII**

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 443/2009 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.

(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej (\*): Fiona Hall

(\*): Zaangażowana komisja – art. 50 Regulaminu

### **ZWIĘZŁE UZASADNIENIE**

W dniu 11 lipca 2012 r. Komisja przedstawiła wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 443/2009, które ustanawia ramy dla redukcji emisji CO<sub>2</sub> w przypadku nowego parku samochodowego do 2020 r. Zmiana polega na wprowadzeniu niezbędnych warunków, bez których w drugim okresie, do 2020 r., nie uda się osiągnąć ograniczenia emisji do poziomu 95 g CO<sub>2</sub>/km.

Za warunki uważa się aspekty wdrożenia, które mają wpływ na sposób osiągnięcia docelowego poziomu emisji. We wniosku Komisji większość warunków pozostaje bez zmian, z następującymi wyjątkami:

- w latach 2020–2023 wprowadza się dla samochodów emitujących poniżej 35 g CO<sub>2</sub>/km superjednostki z mnożnikiem 1,3, ograniczone do łącznej liczby 20 000 pojazdów na producenta przez cały okres obowiązywania systemu;
- poziom docelowy określany zgodnie z odstępstwem dla producentów niszowych zostaje zaktualizowany na 2020 r., a producenci odpowiedzialni za mniej niż 500 rejestracji nowych samochodów osobowych rocznie są wyłączeni z obowiązku posiadania docelowego poziomu emisji CO<sub>2</sub>;
- innowacje ekologiczne zostają zachowane w przypadku wdrożenia zmienionej procedury badania.



Ponadto przepisy procedury komitetowej zostają zaktualizowane tak, by były zgodne z Traktatem z Lizbony.

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej ogólnie z zadowoleniem przyjmuje zmienione rozporządzenie. Biorąc pod uwagę, że większość producentów samochodów zmierza do osiągnięcia założonych na 2015 r. i 2020 r. docelowych emisji CO<sub>2</sub>, które zostały ustalone w 2009 r., niepożądane byłoby wprowadzanie na tym etapie szeroko zakrojonych zmian warunków osiągnięcia przewidzianego na 2020 r. docelowego poziomu emisji w wysokości 95 g CO<sub>2</sub>/km. Pozostają jednak istotne kwestie, których Komisja nie porusza odpowiednio w swoim wniosku.

Ważnym obszarem budzącym zaniepokojenie jest rosnąca rozbieżność między podanymi w homologacji typu a rzeczywistymi emisjami z nowych samochodów osobowych, która według Komisji może wynosić aż 15-30%. Różnica ta w dużym stopniu wynika z metod stosowanych przez producentów samochodów do pomiaru emisji CO<sub>2</sub> zgodnie z obecną procedurą cyklu badania. Wyeliminowanie tej rozbieżności ma podstawowe znaczenie, również dlatego, że ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> bezpośrednio przekłada się na niższe zużycie paliwa przez konsumentów i mniejszy import ropy naftowej.

W związku z tym sprawozdawczyni komisji opiniodawczej chciałaby, aby Komisja do 2014 r. dokonała przeglądu unijnej regulacyjnej procedury kontrolnej pomiaru indywidualnych emisji CO<sub>2</sub> ustalonej na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i środków wykonawczych do niego. Do stycznia 2015 r. Komisja powinna być w stanie zaktualizować unijny cykl badania. Powinno to nastąpić niezależnie od tego, czy EKG ONZ zakończy do tego czasu harmonizację światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych (WLTP), ponieważ oszczędność paliwa leży w interesie konsumentów europejskich niezależnie od postępów na świecie. Nowe procedury WLTP można by potem włączyć w ramy unijnego cyklu badania i dostosować indywidualne poziomy emisji CO<sub>2</sub> producentów samochodów. Podczas aktualizacji unijnego cyklu badania w 2015 r. nie należy utrzymywać możliwości pomiaru innowacji ekologicznych poza cyklem badania.

Słabością wniosku Komisji jest brak wizji na okres po 2020 r. O ile prawdopodobnie nie da się przewidzieć dokładnej drogi modernizacji technologicznej do roku 2025, dla przemysłu mogłoby być korzystne posiadanie pewności wynikającej z jasnego sygnału politycznego. Z tego powodu w niniejszym rozporządzeniu należy ustalić docelowe poziomy emisji CO<sub>2</sub> na 2025 r. Taki cel podlegający rewizji, aby zapewnić możliwość jego osiągnięcia w sprawiedliwy pod względem społecznym i ekonomicznym sposób – da przemysłowi wystarczająco dużo czasu na przygotowanie się.

W USA ustalono już docelowy poziom na 2025 r. Zgodnie z amerykańskim celem producenci samochodów są zobowiązani do obniżenia o połowę zużycia paliwa w przeciętnym samochodzie sprzedanym w latach 2011–2025. Ponieważ UE powinna pozostać na czele światowego dążenia do bardziej ekologicznych pojazdów, powinna przyjąć równie ambitne tempo modernizacji. Obniżenie poziomu emisji o 50% w stosunku do 2011 r. oznaczałoby docelowy poziom poniżej 70 g CO<sub>2</sub> na kilometr. W najnowszym studium Ricardo-AEA z 2012 r. stwierdzono, że docelowy poziom 70 g CO<sub>2</sub>/km jest najbardziej odpowiedni na 2025 r., i uznano, że cel ten można osiągnąć dzięki jedynie 7% pojazdów o ultraniskich emisjach i około 20% pojazdów hybrydowych.

Docelowy poziom 70 g CO<sub>2</sub>/km w 2025 r. zapewniłby kontynuację inwestycji w rozwój alternatywnych układów napędowych i tworzenie w Europie nowych miejsc pracy w branżach związanych ze wzrostem i zaawansowanymi technologiami. McKinsey szacuje, że do 2030 r. w sektorze produkcji i B&R w UE powstanie 110 000 nowych miejsc pracy z powodu konieczności produkcji pojazdów o mniejszym zużyciu paliwa. Komisja uznała zalety stosowania powierzchni postojowej pojazdu zamiast masy jako parametru użyteczności, właściwe więc byłoby zmieniienie na powierzchnię postojową parametru użyteczności stosowanego do określenia poziomu docelowego na 2025 r. i umożliwienie producentom wyboru między wielkością masy i powierzchnią postojową w okresie 2015–2020.

Ponadto sprawozdawczyni komisji opiniodawczej proponuje zmianę artykułu dotyczącego superjednostek. Słabość superjednostek polega na tym, że chociaż zachęcają producentów samochodów do większej produkcji pojazdów o ultraniskich emisjach, umożliwiają one również producentom sprzedaż większej liczby samochodów powodujących wyższe zanieczyszczenia, a tym samym podważają docelowy poziom emisji CO<sub>2</sub>. Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej proponuje w zamian wprowadzenie elastycznych uprawnień, podobnych do uprawnień związanych z pojazdami o niskich emisjach w Kalifornii. Przyczyni się to do szybszego opracowania i wprowadzenia alternatywnych układów napędowych, takich jak akumulatory elektryczne i ogniwa paliwowe, oraz zapewni odpowiednie inwestycje w technologie ultraniskich emisji. Stworzy to zachęty dla pionierów dzięki złagodzeniu ich średnich docelowych poziomów emisji CO<sub>2</sub> na 2025 r., a jednocześnie sprawi, że producenci, którzy nie zdecydują się na szybkie wprowadzenie pojazdów o ultraniskich emisjach, dokonają dalszej modernizacji swojej konwencjonalnej floty pojazdów w okresie po roku 2020.

Komisja, państwa członkowskie oraz władze regionalne i lokalne muszą podjąć prace w celu określenia i upowszechniania najlepszych praktyk w zakresie pobudzania popytu na pojazdy o ultraniskich emisjach, tak aby korzystny wzrost sprzedaży w niektórych państwach europejskich znalazł naśladowców we wszystkich państwach członkowskich.

## **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**

#### **Motyw 1 a (nowy)**

*(1a) Zbyt częsta zmiana celów powoduje niepewność w przemyśle motoryzacyjnym i wpływa na jego konkurencyjność w świecie.*

**Poprawka 2**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Motyw 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(2) Należy wyjaśnić, że do celów weryfikacji zgodności z docelowym poziomem 95 g CO<sub>2</sub>/km emisje CO<sub>2</sub> powinny być w dalszym ciągu mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz technologiami innowacyjnymi.

*Poprawka*

(2) Należy wyjaśnić, że do celów weryfikacji zgodności z docelowym poziomem 95 g CO<sub>2</sub>/km emisje CO<sub>2</sub> powinny być w dalszym ciągu mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz technologiami innowacyjnymi. ***Z badań przeprowadzonych przez Komisję wynika jednak, że procedury badania stosowane do pomiaru emisji CO<sub>2</sub> na podstawie tego rozporządzenia nie zapobiegły większemu wykorzystaniu przez producentów elastycznych rozwiązań, które spowodowały rzekome redukcje emisji CO<sub>2</sub> niewynikające z ulepszeń technologicznych i niemożliwe do osiągnięcia w faktycznym ruchu drogowym. W związku z tym w trybie pilnym należy dokonać przeglądu rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w celu zapewnienia takiej sytuacji, w której procedury badania odpowiednio odzwierciedlałyby rzeczywiste emisje CO<sub>2</sub>***

z samochodów.

**Poprawka 3**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Motyw 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(2a) Wysokie i stale wzrastające ceny paliw kopalnych, w szczególności ropy naftowej, stanowią zagrożenie dla ożywienia gospodarczego, bezpieczeństwa energetycznego oraz dostępności energii w Europie. Szoki naftowe mogą prowadzić do głębokich recesji, spadku konkurencyjności i wzrostu bezrobocia. Z tego względu priorytetem jest zmniejszenie naszej zależności od ropy naftowej poprzez, między innymi, zwiększenie wydajności i trwałości nowych samochodów osobowych i dostawczych.*

**Poprawka 4**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(3) Mając na uwadze wysokie koszty prac badawczo-rozwojowych oraz jednostkowej produkcji pierwszych generacji pojazdów o *ultra niskich* emisjach CO<sub>2</sub>, właściwym jest przyśpieszenie i ułatwienie, tymczasowo i w ograniczonym zakresie, początkowych etapów procesu ich wprowadzenia na rynek unijny.

(3) Mając na uwadze wysokie koszty prac badawczo-rozwojowych oraz jednostkowej produkcji pierwszych generacji pojazdów o *ultraniskich* emisjach CO<sub>2</sub>, właściwym jest przyśpieszenie i ułatwienie, tymczasowo i w ograniczonym zakresie, początkowych etapów procesu ich wprowadzenia na rynek unijny. ***Komisja, państwa członkowskie oraz władze regionalne i lokalne powinny podjąć prace w celu określenia i upowszechniania najlepszych praktyk w zakresie pobudzania popytu na pojazdy o ultraniskich emisjach, tak aby korzystny wzrost sprzedaży w niektórych państwach europejskich znalazł naśladowców we wszystkich państwach***

**Poprawka 5**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Motyw 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(4) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, wynikający z konieczności zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa i jedynie znikome korzyści w zakresie zmniejszonych emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów, producenci odpowiedzialni rocznie za mniej niż **500** nowych samochodów osobowych zostają wyłączeni z zakresu docelowych indywidualnych poziomów emisji i opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

*Poprawka*

(4) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, wynikający z konieczności zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa i jedynie znikome korzyści w zakresie zmniejszonych emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów, producenci odpowiedzialni rocznie za mniej niż **1000** nowych samochodów osobowych zostają wyłączeni z zakresu docelowych indywidualnych poziomów emisji i opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

*Uzasadnienie*

*Producenci niewielkiej liczby pojazdów wnioskowali o odstępstwa w drodze skomplikowanego procesu, wymagającego znacznych zasobów, również od Komisji. W przygotowanej przez Komisję ocenie skutków stwierdza się, że ci producenci wywierają znikomy wpływ na klimat. Ponadto próg w wysokości 500 pojazdów uniemożliwia rozwój gospodarczy tych małych przedsiębiorstw, które z większym prawdopodobieństwem uzyskają rentowność przy produkcji do 1000 pojazdów, szczególnie w kontekście kryzysu gospodarczego.*

**Poprawka 6**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 7**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(7) Celem umożliwienia przemysłowi motoryzacyjnemu prowadzenia

*Poprawka*

(7) W celu umożliwienia przemysłowi motoryzacyjnemu prowadzenia

długoterminowych inwestycji i innowacji  
pożądane jest zapewnienie wskazówek *co do tego, jak niniejsze rozporządzenie powinno zostać zmienione* w odniesieniu do okresu po 2020 r. *Wskazówki te powinny być oparte na ocenie* niezbędnej wielkości redukcji, *zgodnie* z unijnymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu i *skutkami dla rozwoju* oszczędnych technologii ograniczania emisji CO<sub>2</sub> stosowanych w samochodach. Z tego powodu pożądane jest, aby *aspekty te zostały poddane przeglądowi, aby* Komisja sporządziła sprawozdanie oraz, w *stosownych przypadkach, by przedstawić propozycje docelowych poziomów emisji na okres po 2020 r.*

długoterminowych inwestycji i innowacji  
pożądane jest zapewnienie wskazówek w odniesieniu do okresu po 2020 r. *Powinno to polegać na określeniu docelowego poziomu emisji na 2025 r. Ten poziom docelowy powinien być oparty* na niezbędnej wielkości redukcji *zgodnej* z unijnymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu i *powinien wspierać rozwój* oszczędnych technologii ograniczania emisji CO<sub>2</sub> stosowanych w samochodach. Z tego powodu pożądane jest, aby Komisja sporządziła sprawozdanie oraz *zapropionowała docelowe poziomy emisji zgodne z zasadą oszczędności wyznaczającą kierunek osiągnięcia unijnych długoterminowych celów w zakresie klimatu do 2050 r., i które zapewnią Unii Europejskiej utrzymanie pozycji przywódcy w zakresie oszczędności paliwa i emisji CO<sub>2</sub>. W sprawozdaniu należy wziąć pod uwagę emisję CO<sub>2</sub> w trakcie całego cyklu życia samochodów (w tym w czasie produkcji i po wycofaniu z eksploatacji).*

#### **Poprawka 7** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Motyw 7 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(7a) Z uwagi na to, że producenci potrzebują długiego czasu na badania i rozwój, oraz w celu zapewnienia inwestorom potrzebnej im pewności należy ustalić docelowy poziom emisji na 2025 r.*

#### **Poprawka 8** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Motyw 7 b (nowy)**

*(7b) Ponieważ prawidłowa i rzetelna informacja o emisjach CO<sub>2</sub> oraz zużyciu paliwa, które są ze sobą bezpośrednio powiązane, ma dla klientów kluczowe znaczenie przy podejmowaniu świadomych decyzji, należy zwrócić najwyższą uwagę na oszacowanie tych parametrów. Obecnie jednak rzeczywiste emisje z samochodów i pojazdów dostawczych w ruchu drogowym znacznie różnią się od wartości określanych w obecnym cyklu badania. Z tego względu pilnie należy opracować usprawniony cykl badania.*

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

(8) W rozporządzeniu zobowiązuje się Komisję do przeprowadzenia oceny skutków w celu dokonania przeglądu procedur badań, tak by odzwierciedlały one rzeczywiste emisje CO<sub>2</sub> z samochodów. **Zadanie to, polegające na opracowaniu** światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, nie zostało jeszcze zakończone. W związku z tym w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 ustanawia się wartości dopuszczalne emisji na 2020 r. mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. **Po zmianie procedur badania** wartości graniczne określone w załączniku I powinny zostać dostosowane w celu zapewnienia porównywalnych ograniczeń

(8) W rozporządzeniu (WE) nr 443/2009 zobowiązuje się Komisję do przeprowadzenia oceny skutków w celu dokonania przeglądu procedur badań, tak by odzwierciedlały one rzeczywiste emisje CO<sub>2</sub> z samochodów. **Obecnie stosowana unijna procedura regulacyjna służąca do pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> prowadzi do rejestrowania niższych poziomów emisji niż emisje występujące podczas faktycznej eksploatacji pojazdów w ruchu drogowym. W związku z tym procedury pomiaru, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania**

dla producentów i klas pojazdów.

*pojazdów oraz w środkach wykonawczych do tego rozporządzenia, wymagają zmiany w trybie pilnym.*

*Przegląd procedur badań jest obecnie prowadzony w formie opracowania światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych (WLTP) w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, jednak nie został jeszcze zakończony. W związku z tym oraz zważywszy, że istniejący cykl badania niewystarczająco odzwierciedla faktyczne emisje z samochodów i pojazdów dostawczych w ruchu drogowym, istotne znaczenie ma szybkie opracowanie ulepszonych cyklu badania. Aby umożliwić producentom planowanie z pełną znajomością przepisów, konieczne będzie przestrzeganie przez nich obecnej procedury badań do czasu zastąpienia jej przez WLTP. Po zmianie obecnych procedur badania, określonych w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009, który ustanawia wartości dopuszczalne emisji na 2020 r. mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, wartości graniczne określone w załączniku I powinny zostać dostosowane w celu zapewnienia porównywalnych ograniczeń dla producentów i klas pojazdów.*

## **Poprawka 10** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

### **Motyw 12**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(12) Uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji, tak by mogła ona uzupełnić zasady dotyczące

*Poprawka*

(12) Uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji, tak by mogła ona uzupełnić zasady dotyczące



odstępstw od docelowych indywidualnych poziomów emisji, zmienić wymogi dotyczące danych w celu monitorowania emisji CO<sub>2</sub> i dostosować wzór w załączniku I służący do obliczania indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> do zmian wartości masy pojazdu i regulacyjnej procedury kontrolnej służącej do pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub>, *o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007*. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

## **Poprawka 11** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

### **Motyw 12 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(12a) Należy przeanalizować konieczność odstąpienia od docelowych poziomów emisji CO<sub>2</sub> i zastąpienie ich celami w zakresie efektywności zużycia paliwa, ponieważ poziomy redukcji emisji CO<sub>2</sub> nie uwzględniają szkodliwych emisji generowanych przez nowoczesne silniki spalinowe. W związku z tym wzywa się Komisję do przedstawienia sprawozdania na ten temat.*

## **Poprawka 12** **Wniosek dotyczący rozporządzenia** **Motyw 14**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(14) Komisja zbadała dostępność danych o powierzchni postojowej i ich

(14) Komisja zbadała dostępność danych o powierzchni postojowej i ich

wykorzystanie jako parametru użyteczności we wzorze podanym w załączniku I. Dane te są dostępne i ich ewentualne zastosowanie zostało ocenione w ocenie skutków. Na podstawie tej oceny stwierdzono, że parametrem użyteczności stosowanym we wzorze na 2020 r. powinna być masa. Niższe koszty i zalety zastosowania powierzchni postojowej jako parametru użyteczności **powinny jednak zostać rozważone w przyszłym przeglądzie.**

wykorzystanie jako parametru użyteczności we wzorze podanym w załączniku I **do rozporządzenia (WE) nr 443/2009**. Dane te są dostępne i ich ewentualne zastosowanie zostało ocenione w ocenie skutków. Na podstawie tej oceny stwierdzono, że parametrem użyteczności stosowanym we wzorze na 2020 r. powinna być masa, **ponieważ zmiana parametru użyteczności nie spełniałaby kryterium pewności planowania, jako że producenci rozpoczęli już realizację swoich ścieżek osiągnięcia zgodności do 2020 r. przy założeniu utrzymania obecnego parametru. Jednak z uwagi na niższe koszty i zalety zastosowania powierzchni postojowej jako parametru użyteczności można by użyć powierzchni postojowej jako parametru użyteczności stosowanego do określenia poziomu docelowego na 2025 r., a producentom można by dać możliwość stosowania powierzchni postojowej od 2020 r.**

### **Poprawka 13** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 1 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Niniejsze rozporządzenie ustala docelowy średni poziom emisji dla nowego parku samochodowego w wysokości 95 g CO<sub>2</sub>/km, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 **oraz** załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 **i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego, a także z innowacyjnymi technologiami, obowiązującymi od 2020 r.**

*Poprawka*

Niniejsze rozporządzenie ustala docelowy średni poziom emisji dla nowego parku samochodowego w wysokości 95 g CO<sub>2</sub>/km, **obowiązujący od 2020 r.**, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, załącznikiem **III i XII** do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, **normami EKG R83-06 i EKG R101, w każdym przypadku obowiązującymi w dniu ....**

---

**+ Dz.U.: proszę wstawić datę przyjęcia**

## *niniejszego rozporządzenia.*

### *Uzasadnienie*

*Wersja obowiązującego rozporządzenia Euro 6 (NECJ/normy EKG R83 i EKG R101) powinna zostać poddana aktualizacji, aby zagwarantować jednakowy poziom restrykcyjności ustalanych obecnie docelowych poziomów emisji, bez względu na przewidywane zmiany w samych procedurach i cyklach.*

### **Poprawka 14** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 2**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 2 – ustęp 4

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

4. Artykuł 4, art. 8 ust. 4 lit. b) i c), art. 9 oraz art. 10 ust. 1 lit. a) i c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż **500** nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w UE w poprzednim roku kalendarzowym.

#### *Poprawka*

4. Artykuł 4, art. 8 ust. 4 lit. b) i c), art. 9 oraz art. 10 ust. 1 lit. a) i c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż **1000** nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w UE w poprzednim roku kalendarzowym.

### *Uzasadnienie*

*Producenci niewielkiej liczby pojazdów wnioskowali o odstępstwa w drodze skomplikowanego procesu, wymagającego znacznych zasobów, również od Komisji. W przygotowanej przez Komisję ocenie skutków stwierdza się, że ci producenci wywierają znikomy wpływ na klimat. Ponadto próg w wysokości 500 pojazdów uniemożliwia rozwój gospodarczy tych małych przedsiębiorstw, które z większym prawdopodobieństwem uzyskują rentowność przy produkcji do 1000 pojazdów, szczególnie w kontekście kryzysu gospodarczego.*

### **Poprawka 15** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 2 a (nowy)**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 3 – ustęp 1 – litera f

*(2a) w art. 3 ust. 1 lit. f) otrzymuje brzmienie:*

**„f) »indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>« oznacza poziom emisji CO<sub>2</sub> samochodu osobowego mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i określony w certyfikacie zgodności jako wielkość emisji CO<sub>2</sub> (wartość uśredniona). W przypadku samochodów osobowych, które nie mają homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, »indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub>« oznacza poziom emisji CO<sub>2</sub> mierzony zgodnie z taką samą procedurą pomiaru, jak ta określona w odniesieniu do samochodów osobowych w rozporządzeniu (WE) 692/2008, lub zgodnie z procedurami przyjętymi przez Komisję dla ustalenia poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla takich samochodów osobowych. Do celów niniejszego rozporządzenia wszelkie zmiany przyjęte w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 oraz w rozporządzeniu (WE) nr 692/2008, a także w normach EKG R83 i R101, przyjęte za podstawę i wchodzące w życie z dniem 1 stycznia 2013 r., zaczynają obowiązywać dopiero od dnia 1 stycznia 2021 r.»;**

## **Poprawka 16**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 4**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 5 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Podczas obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> każdy nowy samochód osobowy, którego indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> wynosi

*Poprawka*

1. Podczas obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> każdy nowy samochód osobowy, którego indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> wynosi

mniej niż **35** g CO<sub>2</sub>/km, liczony jest jako **1,3** samochodu osobowego w okresie od **2020 r.** do 2023 r. i jako 1 samochód osobowy począwszy od 2024 r.

**2. Maksymalna liczba nowych samochodów osobowych, które bierze się pod uwagę, stosując mnożniki określone w ust. 1 dla lat 2020–2023, nie przekracza 20 000 nowych rejestracji samochodów osobowych na producenta.**

## **Poprawka 17** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 4 a (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

mniej niż **50** g CO<sub>2</sub>/km, liczony jest jako **1,5** samochodu osobowego w okresie od **2016 r.** do 2023 r. i jako 1 samochód osobowy począwszy od 2024 r.

**2. Maksymalny poziom zwiększenia docelowego poziomu emisji każdego producenta, uzyskany dzięki doliczaniu superjednostek, wynosi 2,5 g CO<sub>2</sub>/km rocznie.**

*Poprawka*

**(4a) art. 6 otrzymuje brzmienie:**

**„Aby określić, czy producent przestrzega swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub>, o których mowa w art. 4, indywidualne docelowe poziomy emisji CO<sub>2</sub> każdego pojazdu mogącego wykorzystywać paliwa alternatywne zgodnie z normami UE, zostają obniżone do dnia 31 grudnia 2015 r. o 5% z uwagi na większy potencjał w zakresie innowacyjnych technologii paliw i [...] redukcję emisji w przypadku stosowania biopaliw. Poziomy te obniża się jedynie w przypadku, gdy w przynajmniej 30% stacji paliw w państwie członkowskim, w którym pojazd został zarejestrowany, dostępny jest ten rodzaj paliwa alternatywnego, w tym biopaliwa, spełniającego kryteria zrównoważonego rozwoju, określone w stosownych przepisach Unii.”;**

*Uzasadnienie*

*Premia w postaci obniżenia o 5% emisji CO<sub>2</sub> winna objąć nie tylko zastosowanie bioetanolu,*

ale wszystkich paliw alternatywnych, w tym bioestrów.

## Poprawka 18

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 4 b (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 8 – ustęp 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(4b) w art. 8 dodaje się ustęp w brzmieniu:*

*„4a. Jeśli w wyniku weryfikacji zgodności produkcji państwo członkowskie zgodnie z art. 12 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE ustali, że emisje CO<sub>2</sub> w odniesieniu do produkowanego pojazdu odbiegają o ponad 4% od homologowanego typu, informacje na temat tego odchylenia są przekazywane Komisji wraz ze szczegółowymi danymi określonymi w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.*

*Indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> dla typu pojazdu, dla którego ustalono odchylenia, zostaje odpowiednio dostosowany przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> w następnym roku kalendarzowym.”;*

## Poprawka 19

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 9

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 12 – ustęp 2 – zdanie pierwsze

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych, o których mowa w ust. 1, w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą

Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych **lub innowacyjnego pakietu technologicznego**, o których mowa w ust. 1, w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze

sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

## **Poprawka 20**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 9 a (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 12 – ustęp 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(9a) w art. 12 dodaje się ustęp w brzmieniu:*

**„4a. Raz w roku Komisja przedkłada Radzie i Parlamentowi sprawozdanie dotyczące zatwierdzonych i odrzuconych innowacyjnych technologii i innowacyjnych pakietów technologicznych.”;**

## **Poprawka 21**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – punkt 9 b (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 12 – ustęp 4 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(9b) w art. 12 dodaje się ustęp w brzmieniu:*

**„4b. Do dnia 31 grudnia 2013 r. Komisja zakończy przegląd przepisów wykonawczych w zakresie innowacyjnych technologii, o których mowa w niniejszym artykule, w celu usprawnienia, w stosownych przypadkach, procedur składania wniosków i ich zatwierdzania.”;**

## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 10 – litera b

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 13 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) w ust. 3 *skreśla się* akapit *drugi*.

*Poprawka*

b) w ust. 3 akapit *pierwszy otrzymuje brzmienie:*

**„3. Od roku 2012 Komisja przeprowadza ocenę wpływu w celu dokonania do roku 2014 przeglądu, przewidzianego w art. 14 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, procedur pomiaru emisji CO<sub>2</sub> zgodnie z tym rozporządzeniem z myślą o jak najszybszym wdrożeniu zmienionej procedury pomiaru. Komisja przedstawia w szczególności stosowne wnioski mające na celu przystosowanie tych procedur w celu odpowiedniego odzwierciedlenia rzeczywistego zachowania się samochodów pod kątem emisji CO<sub>2</sub> oraz dotyczące włączenia zatwierdzonych technologii innowacyjnych określonych w art. 12, które mogłyby być widoczne w cyklu badania. Komisja dopilnowuje, aby procedury te były następnie regularnie poddawane przeglądowi.”;**

## Poprawka 23

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 10 – litera b a (nowa)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 13 – ustęp 3 – akapit drugi a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(ba) w art. 13 ust. 3 po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:*

**„W celu weryfikacji, czy emisje CO<sub>2</sub> produkowanych pojazdów są zgodne z wartościami właściwymi dla**



*homologowanego typu, państwa członkowskie odpowiedzialne za kontrolę zgodności produkcji sprawdzają wartości oporów aerodynamicznych i oporów toczenia reprezentatywnej liczby produkowanych pojazdów, co obejmuje testy jazdy bezwładnej, i zgłaszają wszelkie odchylenia od wartości właściwych dla homologowanego typu zgodnie z art. 8 ust. 4a.”;*

**Poprawka 24**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 10 – litera b b (nowa)**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 13 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(bb) w art. 13 dodaje się ustęp w brzmieniu:*

*„3a. Komisja ocenia możliwość zastąpienia podejścia opartego na emisjach spalin, polegającego na obliczaniu wyłącznie emisji związanych z produkcją i zużyciem paliwa, podejściem opartym na cyklu życia, które uwzględnia emisje na wszystkich etapach życia pojazdu, od fizycznej produkcji do unieszkodliwienia lub recyklingu po wycofaniu z eksploatacji.”;*

**Poprawka 25**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – punkt 10 – litera c**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 13 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

5. Do dnia 31 grudnia 2014 r. Komisja **dokona przeglądu** docelowych indywidualnych poziomów emisji,

5. Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja **zakończy przegląd** docelowych indywidualnych poziomów emisji,

warunków i innych aspektów niniejszego rozporządzenia w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych na okres *po 2020 r.*

warunków i innych aspektów niniejszego rozporządzenia w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych na *rok 2025 i późniejszy* okres. *Takie docelowe poziomy emisji są zgodne z zasadą oszczędności wyznaczającą kierunek osiągnięcia unijnych długoterminowych celów w zakresie klimatu do 2050 r.*

*Komisja ocenia:*

*a) na podstawie oceny wpływu i wykonalności pod względem technicznym i ekonomicznym warunki osiągnięcia długoterminowego poziomu docelowego;*

*b) aspekty wprowadzania w życie tego docelowego poziomu, w tym opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji.*

*W oparciu o taki przegląd i ocenę wpływu, która obejmuje ogólną ocenę skutków dla przemysłu samochodowego i zależnych od niego gałęzi przemysłu, Komisja w stosownych przypadkach przedstawia wnioski w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą i w sposób, który jest możliwie najbardziej neutralny z punktu widzenia konkurencyjności oraz społecznie sprawiedliwy i zrównoważony.*

## **Poprawka 26** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 10 – litera d**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 13 – ustęp 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

7. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów *delegowanych* zgodnie z **art. 14a** w celu dostosowania wzorów w załączniku I tak, by odzwierciedlić wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub>, o których mowa w rozporządzeniu

*Poprawka*

7. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów *wykonawczych* zgodnie z **procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2**, w celu dostosowania wzorów w załączniku I tak, by odzwierciedlić wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru

(WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 692/2008, dbając o to, by w ramach starych i nowych procedur producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymogi w zakresie redukcji o podobnym stopniu surowości.

indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub>, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 692/2008, dbając o to, by w ramach starych i nowych procedur producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymogi w zakresie redukcji o podobnym stopniu surowości.

### *Uzasadnienie*

*Obecny wniosek stwarza jedynie możliwość kontroli ex post prowadzonej przez Parlament Europejski i państwa członkowskie. Ponieważ państwa członkowskie odpowiadają za wykonanie prawa Unii, a Komisji powierzono tę funkcję wykonawczą, konieczne są jednolite warunki wykonywania. Z perspektywy przemysłu państwa członkowskie muszą sprawować kontrolę nad Komisją. W związku z tym zastosowanie powinna mieć odpowiednia procedura komitetowa.*

### **Poprawka 27** **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 12**  
Rozporządzenie (WE) nr 443/2009  
Artykuł 14 a – ustęp 2

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 8, art. 13 ust. 2 akapit trzeci *i art. 13 ust. 7*, powierza się Komisji na **czas nieokreślony** od dnia [the date of entry into force of this Regulation].

#### *Poprawka*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 8 *i* art. 13 ust. 2 akapit trzeci, powierza się Komisji na **okres pięciu lat** od dnia [the date of entry into force of this Regulation].  
***Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.***

## Poprawka 28

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 13

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Załącznik I – punkt 1 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) od 2020 r.:

indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> = 95 + a  
× (M – M<sub>0</sub>)

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M<sub>0</sub> = wartość przyjęta zgodnie z art. 13  
ust. 2

a = 0,0333.

*Poprawka*

c) od 2020 r.:

***Do celów określania średniego  
indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> z  
parku samochodowego należy stosować  
jeden z poniższych wzorów:***

***i) indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> = 95 +  
a × (M – M<sub>0</sub>)***

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M<sub>0</sub> = wartość przyjęta zgodnie z art. 13  
ust. 2

a = 0,0333.

***ii) indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> = 95 +  
b × (F – F<sub>0</sub>)***

***gdzie:***

***F = powierzchnia postojowa pojazdu  
w metrach kwadratowych (m<sup>2</sup>)***

***F<sub>0</sub> = wartość przyjęta zgodnie z art. 13  
ust. 2***

***b = 60% nachylenia krzywej wartości  
granicznych.***

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Określenie warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO <sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.	
<b>Odsyłacze</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)	
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 11.9.2012	
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 11.9.2012	
<b>Komisja(e) zaangażowana(e) - Data ogłoszenia na posiedzeniu</b>	17.1.2013	
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Fiona Hall 23.10.2012	
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	23.1.2013	20.2.2013
<b>Data przyjęcia</b>	19.3.2013	
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 51 -: 5 0: 0	
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Amelia Andersdotter, Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras	
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	António Fernando Correia de Campos, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Holger Kraemer, Bernd Lange, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek	
<b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Oldřich Vlasák	

28.3.2013

## OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 443/2009 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.

(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Eider Gardiazábal Rubial

### ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Przyjęty na 2020 r. docelowy poziom emisji w wysokości 95 g CO<sub>2</sub>/km w przypadku samochodów osobowych zakłada zmniejszenie rocznego zużycia paliwa o 27% w porównaniu z docelowym poziomem w wysokości 130 g przyjętym na 2015 r. Takie rozwiązanie ma sprzyjać badaniom naukowym i innowacjom w przemyśle motoryzacyjnym, zwiększać ekologiczny wzrost gospodarczy i zatrudnienie oraz poprawić konkurencyjność przemysłu UE na rynkach międzynarodowych, przy jednoczesnym zmniejszeniu zależności UE od przywozu ropy.

Zważywszy na szerokie poparcie dla założeń przedmiotowego wniosku ustawodawczego, sprawozdawczyni proponuje wprowadzenie kilku zmian w ogólnym celu zwiększenia jego wydźwięku.

#### **i) Docelowy poziom po 2020 r.**

Słabością wniosku Komisji jest brak wizji na okres po 2020 r. O ile przewidzenie dokładnej drogi modernizacji technologicznej do roku 2025 może być niewykonalne, przyjęcie docelowego poziomu na 2025 r. mogłoby: a) zagwarantować pewność w zakresie planowania i inwestycji w przemyśle motoryzacyjnym; b) rozwijać rynek pojazdów o bardzo niskiej emisji związków węgla; c) pozwolić UE zachować globalne przywództwo w zakresie produkcji czystszych i bardziej paliwooszczędnych samochodów; oraz d) stanowić wyraźny sygnał polityczny dotyczący konieczności dalszego ograniczania emisji. Parlament Europejski ma możliwość sterowania debatą w sprawie docelowych poziomów w okresie następującym po 2020 r.

Sprawozdawczyni proponuje przyjęcie docelowego poziomu emisji na 2025 r. w przedziale od 65 g CO<sub>2</sub>/km do 75 g CO<sub>2</sub>/km. Dokładna wartość docelowa powinna zostać zaproponowana przez Komisję we wniosku ustawodawczym, który zostanie przedłożony do końca 2014 r. w związku z oczekiwanym wprowadzeniem technologii niskoemisyjnych na rynek. Warto zauważyć, że w USA ustalono już docelowy poziom na 2025 r.

## **ii) System alternatywny wobec superjednostek**

We wniosku Komisji w latach 2020–2023 wprowadza się dla samochodów emitujących poniżej 35 g CO<sub>2</sub>/km system superjednostek z mnożnikiem 1,3, ograniczonych do łącznej liczby 20 000 pojazdów na producenta przez cały okres obowiązywania systemu. Słabość superjednostek polega na tym, że chociaż mogą zachęcać producentów samochodów do większej produkcji pojazdów o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń, umożliwiają one również producentom sprzedaż większej liczby samochodów powodujących wyższe zanieczyszczenia, a tym samym podważają ich docelowy poziom emisji CO<sub>2</sub>.

Sprawozdawczyni proponuje system alternatywny względem superjednostek, który ma na celu ułatwienie i przyspieszenie procesu wprowadzenia pojazdów o bardzo niskich emisjach CO<sub>2</sub> na rynek Unii Europejskiej poprzez tworzenie zachęt i nagród dla producentów, którzy zainwestowali w technologie niskoemisyjne. Producenci, którzy osiągną ponad 5% sprzedaży samochodów emitujących poniżej 50 g CO<sub>2</sub>/km, zostaną nagrodzeni poprzez zwiększenie ich docelowego poziomu o 2 g (np. 97 g zamiast 95 g CO<sub>2</sub>/km), a w przypadku producentów, którzy osiągną mniej niż 4% sprzedaży, docelowy poziom zostanie obniżony o 1 g.

## **iii) Parametr użyteczności – masa a powierzchnia postojowa**

Chociaż masa pojazdu ma ogromny wpływ na zużycie paliwa i emisje CO<sub>2</sub>, parametr użyteczności oparty na masie został utrzymany we wniosku Komisji. Z analizy oceny wpływu wynika, że przejście od masy do powierzchni postojowej przyniosłoby korzyści pod względem kosztów, gdyż przy masie jako parametrze istnieją niedostateczne zachęty do tworzenia pojazdów o niskiej masie. Przy zastosowaniu powierzchni postojowej jako parametru użyteczności nieuzasadnione zachęty do zmiany konstrukcji samochodu są bardziej ograniczone. Powierzchnia postojowa pozwoliłaby w szczególności na większe wykorzystanie lekkiej konstrukcji jako czynnika zapewniającego zgodność.

Pomimo zalet stosowania powierzchni postojowej zmiana parametru użyteczności nie spełniłaby celu zapewnienia pewności z zakresu planowania, gdyż jest całkiem prawdopodobne, że producenci zaplanowali już swoje strategie zapewnienia zgodności do roku 2020 na podstawie kontynuacji obecnego parametru. W związku z tym sprawozdawczyni proponuje podwójny system, w ramach którego od 2016 r. powierzchnia postojowa mogłaby być wykorzystywana jako parametr użyteczności alternatywny względem masy. Danie producentom swobody wyboru między masą a powierzchnią postojową przyniesie niższe ogólne koszty osiągnięcia przez nich docelowych poziomów emisji CO<sub>2</sub> na 2020 r.

## **iv) Rozbieżności między podanymi w homologacji typu a rzeczywistymi emisjami CO<sub>2</sub> (cykl testów)**

Ważnym obszarem budzącym zaniepokojenie jest rosnąca rozbieżność między podanymi w homologacji typu a rzeczywistymi emisjami z nowych samochodów osobowych. Z przeglądu literatury oraz informacji uzyskanych od organów udzielających homologacji typu i ośrodków badawczych wyraźnie wynika, że coraz częściej stosuje się elastyczne rozwiązania do obniżania emisji CO<sub>2</sub> z nowych pojazdów. W przypadku samochodów osobowych ocenia się, że stosowanie elastycznych rozwiązań w ostatniej dekadzie doprowadziło do obniżenia emisji CO<sub>2</sub> podanych w homologacji typu o około 11% (od 6% do 16%), co odpowiada co najmniej 1/3 redukcji uzyskanej w okresie od 2002 r. do 2010 r. (9,3 g/km z 26,8 g/km).<sup>1</sup>

Możliwy wpływ zwiększonego wykorzystania elastycznych rozwiązań ma znaczenie nie tylko z regulacyjnego punktu widzenia. Obniżenia wykazywane w testach homologacji typu, które nie wynikają z ulepszeń technologicznych zastosowanych w pojazdach, nie przyczyniają się do obniżenia rzeczywistego zużycia paliwa podczas jazdy. Oznacza to, że pojazdy nie zapewniają użytkownikom końcowym obiecwanego obniżenia kosztów zużycia paliwa, co wprowadza konsumentów w błąd. Rozczarowanie konsumentów danymi dotyczącymi rzeczywistego zużycia paliwa może w konsekwencji prowadzić do zmniejszenia poparcia dla unijnej polityki obniżania emisji CO<sub>2</sub>. Ponadto zróżnicowane poziomy wykorzystania elastycznych rozwiązań przez różnych producentów mogą prowadzić do nieuczciwej konkurencji.

Sprawozdawczyni podkreśla potrzebę zmiany rozporządzenia (WE) nr 715/2007<sup>2</sup> w celu zapewnienia, że procedury testowe odpowiednio odzwierciedlają emisje generowane w warunkach rzeczywistej jazdy na drodze. Aby uwzględnić to zagadnienie, proponuje się kilka poprawek.

---

<sup>1</sup> Zob. badania przeprowadzone dla Komisji:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf)

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note_2012_en.pdf)

<sup>2</sup> Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.



## 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

#### Motyw 2

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(2) Należy wyjaśnić, że do celów weryfikacji zgodności z docelowym poziomem 95 g CO<sub>2</sub>/km emisje CO<sub>2</sub> powinny być w dalszym ciągu mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz technologiami innowacyjnymi.

##### *Poprawka*

(2) Należy wyjaśnić, że do celów weryfikacji zgodności z docelowym poziomem 95 g CO<sub>2</sub>/km emisje CO<sub>2</sub> powinny być w dalszym ciągu mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz technologiami innowacyjnymi. ***Badania przeprowadzone przez Komisję wykazały jednak, że procedury testowe wykorzystywane do mierzenia emisji CO<sub>2</sub> na podstawie przedmiotowego rozporządzenia nie zapobiegły częstszemu stosowaniu elastycznych rozwiązań przez producentów, co przyczyniło się do rzekomego obniżenia emisji CO<sub>2</sub>, które nie jest spowodowane ulepszeniami technologicznymi i nie może zostać osiągnięte w warunkach rzeczywistej jazdy na drodze. W związku z tym należy dokonać przeglądu rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w trybie pilnym, najpóźniej***

*do końca 2014 r., w celu zapewnienia, że procedury badania dokładnie odzwierciedlają emisje CO<sub>2</sub> powstające w faktycznym ruchu drogowym.*

## **Poprawka 2**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(3a) W celu przyspieszenia wprowadzenia na rynek pojazdów o ultraniskich emisjach CO<sub>2</sub> bądź pojazdów elektrycznych konieczne jest rozwinięcie na terenie całej Unii Europejskiej odpowiedniej infrastruktury dla dostaw paliw alternatywnych i energii elektrycznej do pojazdów, w tym gęstej sieci punktów ładowania we wszystkich istotnych lokalizacjach, gdzie przez wiele godzin zaparkowanych jest wiele pojazdów elektrycznych, przykładowo na parkingach „Parkuj i Jedź”. Pojazdy powinny być ładowane przede wszystkim energią elektryczną pochodzącą z nadwyżek generowanych przez energię wiatrową i słoneczną. Ponadto zaleca się wprowadzenie w całej Europie wymiennych tablic rejestracyjnych, tak aby elektryczne pojazdy służące do dojazdu do pracy były częściej wykorzystywane na krótkich trasach.*

#### *Uzasadnienie*

*Pojazdy elektryczne mają sens szczególnie wówczas, gdy są wykorzystywane jako magazyny nadwyżek energii elektrycznej generowanej z energii wiatrowej i słonecznej. W tym celu konieczne jest jednak stworzenie odpowiedniej infrastruktury. Ponadto wymienne tablice rejestracyjne, wzorem Niemiec i Austrii, mogłyby stanowić dla osoby (codziennie) dojeżdżającej do pracy bodziec do zakupu małego pojazdu elektrycznego, natomiast na wyjazdy rodzinne nadal mógłby być wykorzystywany większy samochód.*

### **Poprawka 3**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(4) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, wynikający z konieczności zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa i jedynie znikome korzyści w zakresie zmniejszonych emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów, producenci odpowiedzialni rocznie za mniej niż **500** nowych samochodów osobowych zostają wyłączeni z zakresu docelowych indywidualnych poziomów emisji i opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

*Poprawka*

(4) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, wynikający z konieczności zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa i jedynie znikome korzyści w zakresie zmniejszonych emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów, producenci odpowiedzialni rocznie za mniej niż **1000** nowych samochodów osobowych zostają wyłączeni z zakresu docelowych indywidualnych poziomów emisji i opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

*Uzasadnienie*

*Ze względu na duże obciążenie biurokratyczne najmniejszych producentów, którzy odpowiadają rocznie za mniej niż 1000 nowych samochodów osobowych, w ich przypadku powinno obowiązywać odstępstwo.*

### **Poprawka 4**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(8) W rozporządzeniu zobowiązuje się Komisję do przeprowadzenia oceny skutków w celu dokonania przeglądu procedur badań, tak by odzwierciedlały one rzeczywiste emisje CO<sub>2</sub> z samochodów. Zadanie to, polegające na opracowaniu światowej procedury badań

*Poprawka*

(8) W rozporządzeniu zobowiązuje się Komisję do przeprowadzenia oceny skutków w celu dokonania przeglądu procedur badań, tak by odzwierciedlały one rzeczywiste emisje CO<sub>2</sub> z samochodów. Zadanie to polega na opracowaniu światowej procedury badań

lekkich pojazdów dostawczych w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, *nie zostało jeszcze zakończone*. W związku z tym w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 ustanawia się wartości dopuszczalne emisji na 2020 r. mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Po zmianie procedur badania wartości graniczne określone w załączniku I powinny zostać dostosowane w celu zapewnienia porównywalnych ograniczeń dla producentów i klas pojazdów.

lekkich pojazdów dostawczych (*WLTP*) w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, *która powinna zostać włączona – możliwie jak najszybciej po jej ukończeniu – do prawodawstwa unijnego. Komisja powinna rozważyć potrzebę uzupełnienia światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych o dodatkowe przepisy przy włączeniu jej do prawodawstwa unijnego w celu zapewnienia, że procedury testowe dokładnie odzwierciedlają emisje CO<sub>2</sub> generowane w warunkach rzeczywistej jazdy na drodze*. W związku z tym w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 ustanawia się wartości dopuszczalne emisji na 2020 r. mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Po zmianie procedur badania wartości graniczne określone w załączniku I powinny zostać dostosowane w celu zapewnienia porównywalnych ograniczeń dla producentów i klas pojazdów.

## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

*Tekst proponowany przez Komisję*

(12) Uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji, tak by mogła ona uzupełnić zasady dotyczące odstępstw od docelowych indywidualnych poziomów emisji, zmienić wymogi dotyczące danych w celu monitorowania emisji CO<sub>2</sub> i dostosować wzór w załączniku I służący do obliczania indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> do zmian wartości masy pojazdu i

*Poprawka*

(12) Uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji, tak by mogła ona uzupełnić zasady dotyczące odstępstw od docelowych indywidualnych poziomów emisji, zmienić wymogi dotyczące danych w celu monitorowania emisji CO<sub>2</sub> i dostosować wzór w załączniku I służący do obliczania indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> do zmian wartości masy *i powierzchni*

regulacyjnej procedury kontrolnej służącej do pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub>, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(14) Komisja zbadała dostępność danych o powierzchni postojowej i ich wykorzystanie jako parametru użyteczności we wzorze podanym w załączniku I. Dane te są dostępne i ich ewentualne zastosowanie zostało ocenione w ocenie skutków. Na podstawie tej oceny stwierdzono, że parametrem użyteczności stosowanym we wzorze na 2020 r. powinna być masa. Niższe koszty i zalety ***zastosowania*** powierzchni postojowej jako parametru użyteczności ***powinny jednak zostać rozważone w przyszłym przeglądzie.***

***postojowej*** pojazdu i regulacyjnej procedury kontrolnej służącej do pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub>, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

#### *Poprawka*

(14) Komisja zbadała dostępność danych o powierzchni postojowej i ich wykorzystanie jako parametru użyteczności we wzorze podanym w załączniku I. Dane te są dostępne i ich ewentualne zastosowanie zostało ocenione w ocenie skutków. Na podstawie tej oceny stwierdzono, że parametrem użyteczności stosowanym we wzorze na 2020 r. powinna być masa, ***gdyż producenci zaplanowali już swoje strategie zgodności do 2020 r. na podstawie kontynuacji obecnego parametru.*** Niższe koszty i zalety powierzchni postojowej ***uzasadniałyby wykorzystanie jej jako parametru użyteczności począwszy od 2025 r. W związku z tym, aby zapewnić płynne przejście do zastosowania powierzchni postojowej zamiast masy, należy wprowadzić wzór oparty na powierzchni postojowej, który mógłby być stosowany przez producentów począwszy od 2016 r. jako rozwiązanie alternatywne względem wzoru opartego na masie.***

## Uzasadnienie

Główną przewagą stosowania powierzchni postojowej jako parametru względem stosowania masy jest to, że nie dyskryminuje ono lekkiej konstrukcji jako strategii obniżania emisji CO<sub>2</sub>. W ramach obecnego systemu opartego na masie obniżanie masy pojazdów jest niekorzystne. Jeżeli producent obniży średnią masę pojazdów, generowane przez niego emisje zmniejszą się, ale poziom docelowy emisji dla tego producenta stanie się bardziej wymagający. Z tego względu obniżanie masy pojazdów jest szczególnie nieatrakcyjną strategią obniżania emisji CO<sub>2</sub> w obecnych ramach regulacyjnych, co skutkuje wyższym zużyciem paliwa i wyższymi emisjami CO<sub>2</sub>.

### Poprawka 7

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(14a) Emisje gazów cieplarnianych związane z dostawą energii oraz produkcją i usuwaniem pojazdów stanowią istotny składnik całkowitego aktualnego śladu węglowego transportu drogowego i prawdopodobnie będą miały znacznie większe znaczenie w przyszłości. Należy zatem podjąć działania programowe w celu wskazania producentom optymalnych rozwiązań, uwzględniając zwłaszcza emisje gazów cieplarnianych powiązane z produkcją energii dostarczanej do pojazdów, takiej jak energia elektryczna i paliwa alternatywne, i zapewniając, że te emisje powstające podczas produkcji nie niwelują korzyści związanych z poprawą operacyjnego wykorzystania energii przez pojazdy, które jest celem niniejszego rozporządzenia. W związku z tym przy najbliższym przeglądzie rozporządzenia na okres następujący po 2020 r. Komisja powinna rozważyć podejście regulacyjne uwzględniające emisje gazów cieplarnianych powiązane z dostawami energii i cyklem eksploatacji pojazdów.*

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 1 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1a) w art. 1 dodaje się ustęp 2a w brzmieniu:***

***„Niniejsze rozporządzenie ustala dla nowego parku samochodowego docelowy średni poziom emisji w orientacyjnym zakresie od 65 g CO<sub>2</sub>/km do 75 g CO<sub>2</sub>/km, zgodnie z art. 13 ust. 5, obowiązujący od 2025 r.”;***

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 2

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 2 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Artykuł 4, art. 8 ust. 4 lit. b) i (c), art. 9 oraz art. 10 ust. 1 lit. a) i (c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż **500** nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w UE w poprzednim roku kalendarzowym.”;

Artykuł 4, art. 8 ust. 4 lit. b) i (c), art. 9 oraz art. 10 ust. 1 lit. a) i (c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż **1000** nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w UE w poprzednim roku kalendarzowym.”;

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 4

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 5 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Podczas obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> każdy nowy samochód osobowy, którego indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> wynosi mniej niż 35 g CO<sub>2</sub>/km, liczony jest jako 1,3 samochodu osobowego w okresie od 2020 r. do 2023 r. i jako 1 samochód osobowy począwszy od 2024 r.
2. **Maksymalna liczba nowych samochodów osobowych, które bierze się pod uwagę, stosując mnożniki określone w ust. 1 dla lat 2020–2023, nie przekracza 20 000 nowych rejestracji samochodów osobowych na producenta.**

*Poprawka*

1. Podczas obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> każdy nowy samochód osobowy, którego indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> wynosi mniej niż 50 g CO<sub>2</sub>/km, liczony jest jako 1,5 samochodu osobowego w okresie od 2020 r. do 2023 r. i jako 1 samochód osobowy począwszy od 2024 r.
2. **Maksymalny poziom zwiększenia średniego docelowego indywidualnego poziomu emisji, uzyskanego dzięki stosowaniu mnożnika określonego w ust. 1 dla lat 2020–2023, wynosi 2,5 g CO<sub>2</sub>/km na rok dla każdego producenta.**

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 4 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 8 – ustęp 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**W art. 8 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:**  
**„(4a) W przypadkach, w których w wyniku weryfikacji zgodności produkcji państwo członkowskie zgodnie z art. 12 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE ustali, że emisje CO<sub>2</sub> w odniesieniu do produkowanych pojazdów odbiegają znacznie od typu podlegającego homologacji, informacje**



*na temat tego odchylenia zostaną przekazane Komisji wraz ze szczegółowymi danymi określonymi w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.*

*Indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> dla typu pojazdu, dla którego ustalono istnienie odchylenia, zostanie dostosowany zgodnie z wyliczeniem średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> w następnym roku kalendarzowym.”;*

## **Poprawka 12**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 4 b (nowy)**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 8 – ustęp 4 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*W art. 8 dodaje się ust. 4b w brzmieniu:*

*„(4b) Komisja będzie monitorować rzeczywiste zgłoszone wartości poziomu emisji CO<sub>2</sub> w podziale na typy pojazdów i producentów na podstawie najlepszych dostępnych źródeł informacji i będzie publikować w swoich rocznych sprawozdaniach monitorujących informacje na temat tego, jak odnoszą się one do wartości podanych w homologacji typu.”;*

### *Uzasadnienie*

*Istnieje kilka źródeł, które podają informacje na temat rzeczywistego zużycia paliwa. Obejmują one: dane zebrane i zgłoszone przez osoby prywatne na temat własnego zużycia paliwa; kontrolę zużycia paliwa samochodów leasingowych; testy przeprowadzane przez organizacje konsumentów/motoryzacyjne. Informacje pochodzące z tych i innych źródeł można by porównać ze sobą, aby uzyskać wiedzę na temat tego, jakie są rozbieżności między rzeczywistym zużyciem paliwa a zużyciem paliwa podanym w homologacji typu, a także aby umożliwić porównanie wydajności pojazdów różnych producentów.*

## Poprawka 13

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 10 – litera -a (nowa)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 13 – ustęp 2 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

Do dnia 31 października 2014 r.,  
a następnie co trzy lata, przyjmuje się  
środki zmieniające załącznik I w celu  
dostosowania pozycji  $M_0$ , o której mowa  
w tym załączniku, do średniej masy  
nowych samochodów osobowych  
w okresie trzech poprzednich lat  
kalendarzowych.

*Poprawka*

Do dnia 31 października 2014 r.,  
a następnie co trzy lata, przyjmuje się  
środki zmieniające załącznik I w celu  
dostosowania pozycji  $M_0$  *i*  $F_0$ , o których  
mowa w tym załączniku, *odpowiednio* do  
średniej masy *i powierzchni postojowej*  
nowych samochodów osobowych  
w okresie trzech poprzednich lat  
kalendarzowych.

## Poprawka 14

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 10 – litera b a (nowa)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 13 – ustęp 3 – akapit pierwszy a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***W art. 13 ust. 3 dodaje się akapit 1a w  
brzmieniu:***

***„W celu zapewnienia, że rzeczywisty  
poziom emisji jest odpowiednio  
odzwierciedlony, a mierzone wartości CO<sub>2</sub>  
są ściśle porównywalne, zgodnie z art. 14  
ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007  
Komisja zapewnia, że w procedurze  
testowej elementy, które mają duży wpływ  
na mierzony poziom emisji CO<sub>2</sub>, są ściśle  
określone w celu uniemożliwienia  
wykorzystania elastycznych rozwiązań  
cyklu testów przez producentów.”;***

## Poprawka 15

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 10 – litera b b (nowa)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 13 – ustęp 3 – akapit pierwszy b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***W art. 13 ust. 3 dodaje się akapit 1b w brzmieniu:***

***„Do celów kontroli, czy emisje CO<sub>2</sub> produkowanych pojazdów są zgodne z wartościami podanymi w homologacji typu, należy zapewnić, że wartości oporów aerodynamicznych i oporów toczenia uzyskuje się z pojazdów, dla których przeprowadzana jest kontrola zgodności produkcji.”;***

*Uzasadnienie*

*Należy zapewnić, że pojazd, na którym sprawdza się zgodność produkcji, ma przeprowadzony test wybiegu na drogę w celu ustalenia oporów aerodynamicznych i oporów toczenia oraz ustalenia wartości, które zostaną wykorzystane do testu przy zastosowaniu siłomierza, który stanowi część testów zgodności produkcji. Zastąpiłoby to obecną sytuację, w której wykorzystywane są ustawienia siłomierza z oryginalnego pojazdu testowego. Zmianę należy wprowadzić dlatego, że dane eksperymentalne pokazują, że na produkowanych samochodach często nie jest możliwe odtworzenie oryginalnych wartości uzyskanych w teście wybiegu na drogę.*

## Poprawka 16

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 10 – litera b c (nowa)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 13 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***W art. 13 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:***

***„(3a) Komisja rozważy korzyści płynące z zapewnienia, że wartości CO<sub>2</sub> podane w homologacji typu obejmują emisje***

*wynikające z wykorzystania głównych urządzeń pojazdu zużywających energię, i w razie potrzeby złoży wnioski, aby zapewnić wdrożenie tej zasady w okresie następującym po 2020 r.”;*

#### *Uzasadnienie*

*Obecnie urządzenia zużywające energię nie są uruchamiane podczas procedur testowych, co oznacza, że wyłączone są, na przykład, klimatyzacja i światła.*

### **Poprawka 17**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 10 – litera c**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 13 – ustęp 5

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

Do dnia 31 grudnia **2014** r. Komisja dokona przeglądu docelowych indywidualnych poziomów emisji, warunków i innych aspektów niniejszego rozporządzenia w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych na okres po 2020 r.

#### *Poprawka*

Do dnia 31 grudnia **2015** r., *w oparciu o nową światową procedurę badań lekkich pojazdów dostawczych (WLTP)*, Komisja dokona przeglądu docelowych indywidualnych poziomów emisji, warunków i innych aspektów niniejszego rozporządzenia w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych na okres po 2020 r., *mając na celu osiągnięcie do 2025 r. poziomu docelowego w orientacyjnym zakresie od 65 g CO<sub>2</sub>/km do 75 g CO<sub>2</sub>/km, chyba że niższy poziom docelowy jest należyście uzasadniony w świetle wykorzystania technologii niskoemisyjnych i ich wprowadzenia na rynek.*

*Na podstawie tego przeglądu, który obejmie ogólną ocenę skutków dla przemysłu motoryzacyjnego i branży od niego zależnych, Komisja w razie potrzeby złoży wniosek w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia w sposób, który jest racjonalny pod względem*

*kosztów i jak najbardziej neutralny z punktu widzenia konkurencji oraz zapewnia osiągnięcie długoterminowych celów Unii Europejskiej w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu.*

*Jako część tego przeglądu Komisja składa również sprawozdanie dotyczące emisji powiązanych z zaopatrzeniem pojazdu w energię oraz może, jeśli to stosowne, przedstawiać wnioski dotyczące sposobów uwzględnienia takich emisji w niniejszym rozporządzeniu.*

*Wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 692/2008 są uwzględniane w pełni poprzez procedurę korelacyjną.*

## Poprawka 18

**Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający**

**Artykuł 1 – punkt 12**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 14 a (nowy) – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 8, art. 13 ust. 2 akapit trzeci i art. 13 ust. 7, powierza się Komisji na **czas nieokreślony** od dnia [the date of entry into force of this Regulation].

*Poprawka*

Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 8, art. 13 ust. 2 akapit trzeci i art. 13 ust. 7, powierza się Komisji na **okres pięciu lat** od dnia [the date of entry into force of this Regulation]. **Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed upływem wspomnianego okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest w sposób dorozumiany odnawiane na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się temu odnowieniu nie później niż trzy miesiące przed**

*upływem każdego okresu.*

## **Poprawka 19**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający**

**Artykuł 1 – punkt 12 a (nowy)**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Załącznik I – punkt 1 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Punkt 1 lit. b) załącznika I otrzymuje brzmienie:***

***„b) od 2016 r.:***

***należy stosować jeden z poniższych wzorów:***

***i) indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> =  
130 + a × (M – M<sub>0</sub>)***

***gdzie:***

***M = masa pojazdu w kilogramach (kg)***

***M<sub>0</sub> = wartość przyjęta zgodnie z art. 13  
ust. 2***

***a = 0,0457%.***

***ii) indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> = 130  
+ b × (F – F<sub>0</sub>)***

***gdzie:***

***F = powierzchnia postojowa pojazdu  
w metrach kwadratowych (m<sup>2</sup>)***

***F<sub>0</sub> = wartość przyjęta zgodnie z art. 13  
ust. 2***

***b = 17,6”***

### *Uzasadnienie*

*Pomimo zalet stosowania powierzchni postojowej zmiana parametru użyteczności nie spełnilaby wymogu zapewnienia pewności w zakresie planowania, gdyż producenci zaplanowali już swoje strategie zgodności do 2015 r. na podstawie kontynuacji obecnego parametru. W związku z tym proponuje się podwójny system, w ramach którego powierzchnia postojowa mogłaby zostać wykorzystana jako parametr alternatywny względem masy. Pozwolenie producentom na tę swobodę wyboru może przyczynić się do ogólnego obniżenia*

*kosztów związanych z osiągnięciem ich poziomów docelowych, zapewniając jednocześnie zachęty do zmniejszania masy. Wartość  $b=17,6$  pochodzi z oceny skutków WE i odpowiada 60% nachyleniu, co zapewnia sprawiedliwy podział obciążeń na producentów.*

## **Poprawka 20**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający**

#### **Artykuł 1 – punkt 13**

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Załącznik I – punkt 1 – litera c

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

„c) od 2020 r.:

indywidualny poziom emisji  $CO_2 = 95 + a \times (M - M_0)$

gdzie:

$M$  = masa pojazdu w kilogramach (kg)

$M_0$  = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2

$a = 0,0333$ .

#### *Poprawka*

„c) od 2020 r.:

***należy stosować jeden z poniższych wzorów:***

***i) indywidualny poziom emisji  $CO_2 = 95 + a \times (M - M_0)$***

gdzie:

$M$  = masa pojazdu w kilogramach (kg)

$M_0$  = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2

$a = 0,0333$ .

***ii) indywidualny poziom emisji  $CO_2 = 95 + b \times (F - F_0)$***

gdzie:

***$F$  = powierzchnia postojowa pojazdu w metrach kwadratowych ( $m^2$ )***

***$F_0$  = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2***

***$b = 17,6$***

#### *Uzasadnienie*

*Niniejsza poprawka ma taki sam cel jak poprawka 17. Wzór uwzględniający powierzchnię postojową został dostosowany, tak aby odzwierciedlać poziom docelowy na 2020 r. (95 g  $CO_2/km$ ).*

## Poprawka 21

### Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający

#### Artykuł 1 – punkt 13 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Załącznik I – punkt 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***W załączniku I dodaje się punkt 2a w brzmieniu:***

***„Producent zastosuje te same parametry użyteczności (masa lub powierzchnia postojowa) w odniesieniu do całego swojego parku samochodowego.”***

#### *Uzasadnienie*

*Producenci mają wybór między stosowaniem masy a powierzchni postojowej jako parametru użyteczności do celów określania zgodności z ich docelowymi poziomami emisji CO<sub>2</sub>. Gdyby mieli taki wybór dla każdego pojazdu w ramach swojego parku samochodowego, oznaczałoby to maksymalne osłabienie ogólnej ambicji bez zapewnienia silnego bodźca do obniżania masy pojazdów. W takiej sytuacji dla poszczególnych pojazdów producenci wybieraliby po prostu parametr użyteczności, który wymagałby od nich mniejszego wysiłku. Nie zachęcałoby to do przyjmowania obniżania wagi jako ogólnej strategii.*

## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający

#### Artykuł 1 – punkt 13 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Załącznik I – punkt 2 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***W załączniku I dodaje się punkt 2b w brzmieniu:***

***„Jeżeli producent wybierze powierzchnię postojową jako parametr użyteczności do celów określania zgodności z własnym indywidualnym poziomem docelowym, nie może powrócić do stosowania masy jako parametru użyteczności w kolejnych latach.”***



### *Uzasadnienie*

*Jeżeli producent wybierze powierzchnię postojową jako parametr użyteczności do celów określania zgodności ze swoim indywidualnym docelowym poziomem emisji CO<sub>2</sub>, nie może powrócić do stosowania masy jako parametru użyteczności w kolejnych latach. Ma to na celu uniknięcie niepożądanego zachęty do zmieniania konstrukcji samochodu w sposób, który podważyłby osiągnięcie celu z zakresu emisji CO<sub>2</sub>, a także korzyści ekonomicznych z tego płynących.*

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Warunki osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO2 z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.
<b>Odsyłacze</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 11.9.2012
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 11.9.2012
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	19.2.2013
<b>Data przyjęcia</b>	26.3.2013
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 37 –: 5 0: 0
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Warunki osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO2 z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.		
<b>Odsyłacze</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)		
<b>Data przedstawienia w PE</b>	11.7.2012		
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 11.9.2012		
<b>Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 11.9.2012	IMCO 11.9.2012	TRAN 11.9.2012
<b>Opinia niewydana</b> Data decyzji	IMCO 18.9.2012		
<b>Procedura obejmująca zaangażowane komisje</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 17.1.2013		
<b>Sprawozdawca(y)</b> Data powołania	Thomas Ulmer 20.9.2012		
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	19.2.2013	20.3.2013	
<b>Data przyjęcia</b>	24.4.2013		
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: -: 0:	45 17 1	
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Franco Bonanini, Milan Cabrnock, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Antonia Parvanova, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils		
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Nikos Chrysogelos, Minodora Cliveti, Vicky Ford, Gaston Franco, Julie Girling, Rebecca Harms, Judith A. Merkies, Justas Vincas Paleckis, Sophocles Sophocleous, Kathleen Van Brempt, Andrea Zannoni		
<b>Data złożenia</b>	30.4.2013		