



Dokument z posiedzenia

A8-0010/2018

30.1.2018

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie
(COM(2017)0279 - C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i
Bezpieczeństwa Żywności

Sprawozdawca: Damiano Zoffoli

Objaśnienie używanych znaków

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

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

Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się *wytłuszczonym drukiem i kursywą*. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu *wytłuszczonym drukiem i kursywą* i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE	32
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI	35
PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ.....	55
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	56

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie

(COM(2017)0279 - C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0279),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0168/2017),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 18 października 2017 r.¹,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz opinię Komisji Transportu i Turystyki (A8-0000/2017),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Aby zagwarantować osiągnięcie tego celu, państwa członkowskie powinny opracować i promować lepsze praktyki

¹ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

szkoleniowe w dziedzinie efektywnego energetycznie prowadzenia pojazdów. Ponadto należy wspierać korzystanie z nowych technologii zwiększających wydajność oraz ograniczających zużycie paliwa i emisje CO₂, a także stosowanie bardziej aerodynamicznych konstrukcji i optymalizację planów załadunku. Aby ograniczyć zużycie paliwa, państwa członkowskie powinny rozważyć wykorzystanie środków na modernizację i unowocześnienie floty pojazdów ciężkich oraz konserwację i poprawę stanu dróg, a także wspierać stosowanie opon o niskim oporze toczenia i lżejszych przyczep oraz paliw alternatywnych, takich jak wodór lub paliwa pochodzące z recyklingu i przetwarzania tworzyw sztucznych.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3b) Aby móc osiągnąć cele określone w porozumieniu paryskim, emisje gazów cieplarnianych pochodzące z transportu należy ograniczyć do poziomu bliskiego zeru do 2050 r.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4) Emisje gazów cieplarnianych z samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów – tj. pojazdów ciężkich – odpowiadają obecnie za około jedną czwartą emisji z transportu drogowego w Unii i szacuje się, że będą **dalej rosnąć do 2030 r.** W celu przyczynienia się do koniecznych redukcji emisji w sektorze transportu należy wprowadzić skuteczne środki w zakresie ograniczenia emisji z

(4) Emisje gazów cieplarnianych z samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów – tj. pojazdów ciężkich – odpowiadają obecnie za około jedną czwartą emisji z transportu drogowego w Unii i **jeżeli nie zostaną podjęte dodatkowe środki**, szacuje się, że **do 2030 r.** będą **stanowiąc 30 % całkowitych emisji CO₂ w transporcie drogowym.** **W latach 2010–2030 emisje z pojazdów ciężkich wzrosną**

pojazdów ciężkich.

*o 10 %, a w latach 2010–2050 o 17 %. W celu przyczynienia się do koniecznych redukcji emisji w sektorze transportu należy wprowadzić skuteczne środki w zakresie ograniczenia emisji z pojazdów ciężkich, **pobudzając zarazem konkurencyjność w branży i zapewniając działającym w niej podmiotom informacje przydatne w dokonywaniu wyborów. Poza tym redukcję emisji można też osiągnąć dzięki opracowywaniu rozwiązań i tworzeniu zachęt w zakresie optymalizacji załadunku, jazdy w kolumnie pojazdów, szkoleń dla kierowców, odnawiania flot pojazdów, ograniczania zatorów komunikacyjnych i inwestowania w konserwację infrastruktury.***

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) W swoim komunikacie z 2014 r. w sprawie strategii na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania pojazdów ciężarowych na paliwo oraz redukcji emisji CO₂¹³ Komisja uznała, że warunkiem wstępnym wprowadzenia takich środków jest regulowana procedura określenia emisji CO₂ i zużycia paliwa.

¹³ COM(2014) 285 final.

Poprawka

(5) W swoim komunikacie z 2014 r. w sprawie strategii na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania pojazdów ciężarowych na paliwo oraz redukcji emisji CO₂¹³ Komisja uznała, że warunkiem wstępnym wprowadzenia takich środków jest regulowana procedura określenia emisji CO₂ i zużycia paliwa. ***W pakiecie dotyczącym mobilności „Europa w ruchu” z 2017 r. Komisja przewidziała przedstawienie wniosku w sprawie norm dotyczących pojazdów ciężkich w pierwszej połowie 2018 r. Terminowa publikacja tego wniosku ma zasadnicze znaczenie dla szybkiego przyjęcia nowych norm.***

¹³ COM(2014) 285 final.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Wiele firm transportowych to małe i średnie przedsiębiorstwa. Ponadto ciągle nie mają one dostępu do ujednoczonych informacji umożliwiających ocenę technologii efektywności paliwowej czy porównywanie pojazdów w celu podejmowania jak najbardziej świadomych decyzji zakupowych i obniżenia rachunków za paliwo, które odpowiadają za ponad jedną czwartą ich kosztów operacyjnych.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7) Informacje dotyczące osiągow pojazdów pod względem emisji CO₂ i zużycia paliwa powinny być publicznie dostępne w celu umożliwienia wszystkim przewoźnikom podejmowania świadomych decyzji o zakupie. Wszyscy producenci pojazdów będą mogli porównać osiągi swoich pojazdów z innymi markami. Zwiększy to zachęty do innowacji, a tym samym konkurencyjność. Informacje te zapewnią również decydującym politycznym na szczeblu Unii i państw członkowskich solidną podstawę opracowywania strategii politycznych na rzecz stosowania bardziej energooszczędnych pojazdów. Wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa ustalone dla każdego nowego pojazdu ciężkiego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) [.../...] ¹⁵ [Opcje to include correct reference] powinny zatem być monitorowane i raportowane Komisji oraz

(7) Informacje dotyczące osiągow pojazdów pod względem emisji CO₂ i zużycia paliwa powinny być publicznie dostępne w celu umożliwienia wszystkim przewoźnikom podejmowania świadomych decyzji o zakupie ***oraz w celu zapewnienia jak najwyższego poziomu przejrzystości.*** Wszyscy producenci pojazdów będą mogli porównać osiągi swoich pojazdów z innymi markami. Zwiększy to zachęty do innowacji, ***sprzyjając rozwojowi bardziej energooszczędnych pojazdów,*** a tym samym ***poprawi*** konkurencyjność. Informacje te zapewnią również decydującym politycznym na szczeblu Unii i państw członkowskich solidną podstawę opracowywania strategii politycznych na rzecz stosowania bardziej energooszczędnych pojazdów. Wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa ustalone dla każdego nowego pojazdu ciężkiego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE)

udostępniane publicznie.

[.../...]¹⁵ [Opoco to include correct reference] powinny zatem być monitorowane i raportowane Komisji oraz udostępniane publicznie.

¹⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) [.../...] w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L... z ... s. ...).

¹⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) [.../...] w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L... z ... s. ...).

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) W celu uzyskania pełnej wiedzy na temat konfiguracji floty pojazdów ciężkich w Unii, jej rozwoju w czasie oraz potencjalnego wpływu na emisje CO₂ należy monitorować i raportować dane dotyczące rejestracji wszystkich nowych pojazdów ciężkich i przyczep, w tym dane dotyczące mechanizmów napędowych i odpowiednich nadwozi.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8) W celu uzyskania pełnej wiedzy na temat konfiguracji floty pojazdów ciężkich w Unii, jej rozwoju w czasie oraz potencjalnego wpływu na emisje CO₂ należy monitorować i raportować dane dotyczące rejestracji wszystkich nowych pojazdów ciężkich i przyczep, w tym dane dotyczące mechanizmów napędowych i odpowiednich nadwozi. ***Szczegółowe obowiązki w zakresie monitorowania i raportowania danych opisano odpowiednio w art. 4 i 5.***

zasobów.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Dane dotyczące emisji CO₂ i zużycia paliwa będą dostępne dla niektórych nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w [2019] r. Począwszy od tego dnia, właściwe organy państw członkowskich powinny zatem być zobowiązane do dostarczania danych na temat nowych rejestracji, a producenci powinni być zobowiązani do dostarczania danych technicznych dotyczących **tych** pojazdów.

Poprawka

(9) Dane dotyczące emisji CO₂ i zużycia paliwa będą dostępne dla niektórych nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w [2019] r. Począwszy od tego dnia, właściwe organy państw członkowskich powinny zatem być zobowiązane do dostarczania danych na temat nowych rejestracji, a producenci powinni być zobowiązani do dostarczania danych technicznych dotyczących pojazdów **objętych zakresem stosowania rozporządzenia Komisji (UE) [.../...]** ^{1a+}.

^{1a} **Rozporządzenie Komisji (UE) [.../...]** w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L... z ... s. ...).

+ **Dz.U.:** proszę wstawić odpowiednie odniesienie.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) **Aby pozwolić podmiotom gospodarczym na lepsze przygotowanie do zmian regulacyjnych, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2018 r. Komisja powinna opublikować kalendarz planowanego**

stosowania oprogramowania narzędzia do obliczania zużycia energii przez pojazd (VECTO) opracowanego na mocy rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400 w kluczowych technologiach i innowacjach, które ograniczają emisje z transportu drogowego towarów. Komisja powinna też niezwłocznie zaktualizować procedurę badania VECTO ustanowioną zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009, aby objąć nią wszystkie kategorie pojazdów ciężkich, w tym wszelkie alternatywne mechanizmy napędowe, przyczepy i wszelkie nowe rodzaje paliw alternatywnych, które pojawią się na rynku, w celu uwzględnienia całego zakresu możliwych pojazdów ciężkich. Dlatego ważne jest, aby Komisja poddawała regularnym przeglądom zakres obowiązków monitorowania i raportowania wynikających z niniejszego rozporządzenia i, w stosownych przypadkach, przedstawiała wnioski ustawodawcze.

Poprawka 11

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9b) System monitorowania i raportowania powinien być łatwy w obsłudze dla wszystkich przewoźników, niezależnie od ich wielkości i zasobów. Komisja powinna aktywnie wspierać taki system, aby zapewnić jego znaczący wpływ na sektor oraz poszerzyć wiedzę na temat dostępności przekazywanych danych.

Poprawka 12

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) Wyniki badań zgodności produkcji danych uzyskanych z VECTO również powinny być monitorowane i przekazywane Komisji.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10b) Przeprowadzona przez Komisję analiza danych przekazanych przez państwa członkowskie i producentów za poprzedni rok kalendarzowy powinna zostać przedstawiona opinii publicznej tak, aby jasno i w porównywalny sposób pokazać osiągi floty pojazdów ciężkich w Unii i w poszczególnych państwach członkowskich, a także osiągi każdego producenta w zakresie przeciętnego zużycia paliwa i emisji CO₂, z uwzględnieniem różnic w portfelach produktów producentów i deklarowanym profilu zadań.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11) Należy zapewnić, aby monitorowane i raportowane dane były rzetelne i wiarygodne. W związku z tym Komisja powinna dysponować środkami w celu weryfikacji i, w razie konieczności, skorygowania danych ostatecznych. W wymogach dotyczących monitorowania należy również uwzględnić parametry pozwalające na odpowiednią identyfikację

(11) Należy zapewnić, aby monitorowane i raportowane dane były rzetelne i wiarygodne. W związku z tym Komisja powinna dysponować środkami w celu weryfikacji i, w razie konieczności, skorygowania danych ostatecznych. **Jeżeli przeprowadzona przez Komisję weryfikacja prawidłowości i jakości przekazanych danych ujawni umyślną lub wynikającą z zaniedbania niezgodność z**

i weryfikację danych.

którymkolwiek z wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, Komisja powinna nałożyć na danego producenta grzywnę administracyjną za naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia. Grzywna administracyjna powinna być skuteczna, proporcjonalna i odstraszająca. W wymogach dotyczących monitorowania należy również uwzględnić parametry pozwalające na odpowiednią identyfikację i weryfikację danych.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) W oparciu o doświadczenia zdobyte podczas monitorowania i raportowania danych dotyczących emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009¹⁶ w odniesieniu do nowych samochodów osobowych oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011¹⁷ w odniesieniu do nowych lekkich samochodów dostawczych należy powierzyć Europejskiej Agencji Środowiska odpowiedzialność za wymianę danych z właściwymi organami państw członkowskich i producentami, a także za zarządzanie ostateczną bazą danych **w imieniu Komisji**. Należy również w możliwie największym stopniu dostosować procedury monitorowania i raportowania w odniesieniu do pojazdów ciężkich do już obowiązujących procedur dla pojazdów lekkich.

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z

Poprawka

(12) W oparciu o doświadczenia zdobyte podczas monitorowania i raportowania danych dotyczących emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009¹⁶ w odniesieniu do nowych samochodów osobowych oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011¹⁷ w odniesieniu do nowych lekkich samochodów dostawczych należy powierzyć Europejskiej Agencji Środowiska odpowiedzialność za wymianę danych z właściwymi organami państw członkowskich i producentami, a także za zarządzanie **w imieniu Komisji** ostateczną bazą danych, **która powinna być dostępna dla przewoźników i osób trzecich bezpłatnie i w formie umożliwiającej wyszukiwanie elektroniczne**. Należy również w możliwie największym stopniu dostosować procedury monitorowania i raportowania w odniesieniu do pojazdów ciężkich do już obowiązujących procedur dla pojazdów lekkich.

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z

dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.2.2009, s. 1).

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) W pakiecie dotyczącym mobilności „Europa w ruchu” z 2017 r. Komisja przewidziała przedstawienie wniosku w sprawie norm CO₂ dla pojazdów ciężkich w pierwszej połowie 2018 r. Ambitne cele w zakresie redukcji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich do 2025 r. należy postrzegać jako ostateczny cel tej ścieżki legislacyjnej i Komisja powinna je zaproponować najpóźniej do dnia 30 kwietnia 2018 r.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12b) Komisja powinna niezwłocznie opracować badanie weryfikacji w warunkach drogowych, wykonywane obowiązkowo przez producentów

oryginalnego sprzętu i pod nadzorem niezależnych, akredytowanych organów w celu określenia możliwych rozbieżności między symulowanymi a rzeczywistymi wartościami emisji CO₂ z całego pojazdu ciężkiego. Niezależne osoby trzecie powinny mieć możliwość wykonywania niezależnych badań w placówkach technicznych lub akredytowanych laboratoriach oraz mieć dostęp do niezbędnych danych. Wyniki takich badań powinny być monitorowane i raportowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz udostępniane publicznie.

Poprawka 18

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12c) Afera Volkswagena dotycząca homologacji pojazdów lekkich pokazała, jak istotną rolę odgrywają niezależne organy w nadzorze nad badaniami przeprowadzanymi przez producentów i jak ważne jest zarazem zapewnienie osobom trzecim możliwości przeprowadzania niezależnych badań, ponieważ taki nadzór i testowanie przyczyniają się do zwiększenia przejrzystości, wiarygodności i skuteczności systemów weryfikacji, monitorowania i raportowania.

Poprawka 19

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących weryfikacji i korekty monitorowanych

skreśla się

danych należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁸.

¹⁸ *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).*

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W celu zapewnienia, aby wymogi w zakresie danych oraz procedura monitorowania i raportowania pozostały odpowiednie dla oceny emisji CO₂ z floty pojazdów ciężkich, oraz w celu zapewnienia dostępności danych na temat nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO₂, należy powierzyć Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany wymogów dotyczących danych oraz procedury monitorowania i raportowania określonych w załącznikach. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym *w sprawie lepszego stanowienia prawa* z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach

Poprawka

(14) W celu zapewnienia, aby wymogi w zakresie danych oraz procedura monitorowania i raportowania pozostały odpowiednie dla oceny emisji CO₂ z floty pojazdów ciężkich, oraz w celu zapewnienia dostępności danych na temat nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO₂, ***a także zapewnienia odpowiedniej weryfikacji i korekty monitorowanych i raportowanych danych***, należy powierzyć Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany wymogów dotyczących danych oraz procedury monitorowania i raportowania określonych w załącznikach, ***w odniesieniu do badań weryfikacji w warunkach drogowych oraz w odniesieniu do określenia środków weryfikacji i korekty danych przekazywanych przez państwa członkowskie i producentów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem***. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac

Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. *w sprawie lepszego stanowienia prawa*. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

Uzasadnienie

Bardzo ważne jest dopilnowanie, by Komisja dysponowała odpowiednimi sposobami, procedurami i środkami, które umożliwią jej wykonywanie zadania weryfikacji jakości monitorowanych i raportowanych danych oraz ich korygowania. Środki te powinny zatem zostać przyjęte w drodze aktów delegowanych.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie zarejestrowane w Unii Europejskiej.

Poprawka

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie zarejestrowane w Unii Europejskiej **oraz wymogi dotyczące wyników badań zgodności produkcji danych uzyskanych z VECTO.**

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Data produkcji jest datą *podpisania świadectwa zgodności lub*, w stosownych przypadkach, datą podpisania świadectwa dopuszczenia indywidualnego.

Data produkcji jest datą *symulacji zarejestrowanej w dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klienta*, jak określono w dodatku 2 do załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr .../... [Dz.U.: proszę dodać numer rozporządzenia zawarty w dokumencie Ares(2017)1900557].

Uzasadnienie

Data produkcji zaproponowana przez Komisję pojawia się w procesie, nad którym producenci mają niewielką kontrolę. Indywidualnej homologacji dokonują sprzedawcy i dystrybutorzy w momencie rejestracji pojazdu. Data ta może się zatem pojawić długo po opuszczeniu przez pojazd kontroli produkcji, w związku z czym jest nieznaną producentowi. Zastosowanie daty dokumentów klienta dotyczącej CO₂ odpowiada dacie zgodności produkcji pojazdów w ramach homologacji typu całego pojazdu.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Producenci przekazują dane techniczne dotyczące pojazdów ciężkich objętych zakresem stosowania rozporządzenia nr [.../...]⁺.

⁺ **Dz.U.: Proszę wstawić numer rozporządzenia Komisji (UE) nr [.../...] w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L ... z ..., s. ...).**

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisja prowadzi centralny rejestr danych przekazanych zgodnie z art. 4 i 5. Rejestr jest publicznie dostępny, z wyjątkiem wpisów nr 1, 24, 25, 32, 33, 39 i 40 określonych w części B załącznika I.

Poprawka

1. Komisja prowadzi centralny rejestr danych przekazanych zgodnie z art. 4 i 5. Rejestr jest publicznie dostępny, z wyjątkiem wpisów nr 1, **21a, 21b**, 24, 25, **26a**, 32, 33, **34a**, 39, 40, **73a i 73b** określonych w części B załącznika I, **do których Komisja zapewnia dostęp osobom trzecim na żądanie i zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1367/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady^{1a}.**

^{1a} **Rozporządzenie (WE) nr 1367/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. w sprawie zastosowania postanowień Konwencji z Aarhus o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska do instytucji i organów Wspólnoty (Dz.U. L 264 z 25.9.2006, s. 13).**

Poprawka 25

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

2. Komisja **może przeprowadzić** własną weryfikację jakości danych przekazywanych zgodnie z art. 4 i 5.

Poprawka

2. Komisja **przeprowadza** własną weryfikację **prawidłowości i** jakości danych przekazywanych zgodnie z art. 4 i 5. **Proces ten może odbywać się w porozumieniu z właściwymi organami i producentami, a ponadto można w nim uwzględnić dodatkowe wsparcie osób trzecich.**

Poprawka 26

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku gdy Komisja zostanie poinformowana o błędach w danych albo na podstawie własnej weryfikacji stwierdzi rozbieżności w zbiorze danych, **w stosownych przypadkach** podejmuje niezbędne działania w celu skorygowania danych opublikowanych w rejestrze centralnym, o którym mowa w art. 6.

Poprawka

3. W przypadku gdy Komisja zostanie poinformowana o błędach w danych albo na podstawie własnej weryfikacji stwierdzi rozbieżności w zbiorze danych, podejmuje niezbędne działania w celu skorygowania danych opublikowanych w rejestrze centralnym, o którym mowa w art.6. ***Państwa członkowskie i producenci mają możliwość skorygowania wszelkich błędów w ciągu trzech miesięcy od daty ich zgłoszenia.***

Jeżeli Komisja uzna, że producent umyślnie sfalszował dane, niezwłocznie zobowiąże właściwe organy do korekty tych danych i podjęcia odpowiednich środków zgodnie z przepisami dyrektywy 2007/46/WE.

Poprawka 27

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Jeżeli przeprowadzona przez Komisję weryfikacja prawidłowości i jakości danych przekazanych zgodnie z art. 5 ujawni umyślną lub wynikającą z zaniechania niezgodność z którymkolwiek z wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, Komisja nałoży na danego producenta grzywnę administracyjną za naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia. Grzywna administracyjna jest skuteczna, proporcjonalna i odstraszejca.

Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 12 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do braku zgodności, z myślą o obliczeniu grzywien administracyjnych oraz sposobu ich ściągania.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W analizie tej określa się co najmniej osiągi floty pojazdów ciężkich w Unii, a także osiągi każdego producenta w zakresie przeciętnego zużycia paliwa i emisji CO₂. Analiza uwzględnia również dane dotyczące stosowania nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO₂, jeżeli są *one dostępne*.

Poprawka

2. W analizie tej określa się w **porównywalny sposób** co najmniej osiągi floty pojazdów ciężkich w Unii, a także osiągi każdego producenta w zakresie przeciętnego zużycia paliwa i emisji CO₂, z **uwzględnieniem różnic w portfelach produktów producentów i deklarowanym profilu zadań**. Analiza uwzględnia również dane dotyczące stosowania nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO₂ **oraz wszelkich alternatywnych mechanizmów napędowych**, jeżeli **takie dane** są dostępne. **Opublikowana przez Komisję analiza uwzględnia również różnorodność profili zadań związanych z flotą pojazdów ciężkich.**

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Nie później niż dnia 30 czerwca 2018 r. Komisja publikuje harmonogram planowanego stosowania narzędzia symulacyjnego, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2400 (tj. VECTO), w kluczowych technologiach i innowacjach służących zmniejszeniu emisji z transportu drogowego towarów.

Komisja poddaje to rozporządzenie regularnym przeglądom i w stosownych przypadkach przedstawia wnioski ustawodawcze mające na celu rozszerzenie obowiązków w zakresie monitorowania i raportowania na

wszystkie kategorie pojazdów ciężkich, w tym wszelkie alternatywne mechanizmy napędowe, przyczepy i wszelkie nowe rodzaje silników napędzanych paliwami alternatywnymi.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 8a

Normy CO₂ dla pojazdów ciężkich i badanie weryfikacji w warunkach drogowych

Do dnia 30 kwietnia 2018 r. Komisja przedstawia, w razie potrzeby, wniosek ustawodawczy dotyczący norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich do 2025 r. zgodnie z celami klimatycznymi Unii Europejskiej.

Wnioskowi towarzyszy badanie dotyczące środków na rzecz dalszego zmniejszenia emisji CO₂ w transporcie drogowym towarów, takich jak szkolenia kierowców, platooning, europejski system modułowy, opony o niskim oporze toczenia i konsolidacja transportu towarów.

Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 12 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia. Akty te stanowią, co następuje:

- a) obowiązkowe badanie weryfikacji w warunkach drogowych powinno być przeprowadzane przez producentów oryginalnego sprzętu pod nadzorem niezależnego i akredytowanego organu, a jego wdrożenie następuje nie później niż dnia 31 grudnia 2020 r.;***
- b) niezależne osoby trzecie powinny mieć możliwość wykonywania niezależnych badań w placówkach technicznych i w akredytowanych laboratoriach;***

c) *badanie i jego wyniki są monitorowane i raportowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, a Komisja dopilnowuje, by wyniki były dostępne na wniosek osób trzecich; oraz*

d) *posiłkując się sprawozdaniami państw członkowskich, Komisja składa coroczne sprawozdania na temat rozbieżności między badaniem drogowym a rzeczywistym zużyciem paliwa.*

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Powierzenie uprawnień wykonawczych Komisja może określić środki weryfikacji i korekty danych, o których mowa w art. 7 ust. 2 i 3, w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11.

skreśla się

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp -1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia z myślą o określeniu środków weryfikacji i korekty, o których mowa w art. 7 ust. 2 i 3.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 11

skreśla się

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Zmian Klimatu ustanowiony w art. 9 decyzji nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady²¹. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

²¹ Decyzja nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dotycząca mechanizmu monitorowania emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz wykonania Protokołu z Kioto (Dz.U. L 49 z 19.2.2004, s. 1).

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Uprawnienia do **przyjęcia** aktów delegowanych, o których mowa w art. 10, powierza się Komisji na **czas nieokreślony** od [daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

2. Uprawnienia do **przyjmowania** aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 3a, art. 8a i 10, powierza się Komisji na **okres pięciu lat** od [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – nagłówek – kolumna 3 („Źródło”)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Źródło

Źródło

Dodatek 1 do załącznika I do

rozporządzenia [.../...]

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – tabela – rząd 17

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>			
Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
17	moc znamionowa silnika	1.2.2.	najważniejsz e specyfikacje silnika
<i>Poprawka</i>			
Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
17	moc znamionowa silnika	1.2.2	najważniejsz e specyfikacje silnika

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – wiersz 21 a (nowy)

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>			
Pozy cja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis

<i>Poprawka</i>			
Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
21a	<i>zharmonizowany ogólnowiatowo cykl jezdny w warunkach ustalonych (WHSC) g/kWh i CO₂</i>		<i>najważniejsze specyfikacje silnika</i>

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – wiersz 21 b (nowy)

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>			
Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
<i>Poprawka</i>			
Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
21b	<i>zharmonizowany ogólnowiatowo cykl jezdny w warunkach nieustalonych (WHTC) g/kWh i CO₂</i>		<i>najważniejsze specyfikacje silnika</i>

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – wiersz 26 a (nowy)

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>			
Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis

<i>Poprawka</i>			
Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
26a	<i>sprawność przekładni</i>		<i>najważniejsze specyfikacje układu przeniesienia napędu</i>

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – wiersz 34 a (nowy)

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>			
Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
<i>Poprawka</i>			
Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
34a	<i>sprawność osi</i>		<i>najważniejsze specyfikacje osi</i>

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – wiersz 56

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>			
56	profil zadań (przejazdy na długich dystansach, regionalne, miejskie, budownictwo)	2.1.1	parametry symulacji (dla każdego profilu zadań/obciążenia/paliwa)

Poprawka

56	profil zadań (przejazdu na długich dystansach, przejazdu na długich dystansach (EMS) , regionalne, regionalne (EMS) , miejskie, budownictwo)	2.1.1	parametry symulacji (dla każdego profilu zadań/obciążenia/paliwa)
----	--	-------	---

Poprawka 42

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – tabela – rząd 57 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
---------	-------------------------	--	------

Poprawka

Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
---------	-------------------------	--	------

57a	<i>paliwo (olej napędowy/benzyna/LPG/CNG/...)</i>	2.1.3	<i>parametry symulacji (dla każdego profilu zadań/obciążenia/paliwa)</i>
------------	--	--------------	---

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – część B – tabela – rząd 67

Tekst proponowany przez Komisję

Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
67	emisje CO ₂ (wyrażone w g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	emisje CO ₂ i zużycie paliwa (dla każdego profilu zadań/obciążenia/paliwa)

Poprawka

Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
67	emisje CO ₂ (wyrażone w g/km, g/t-km, g/p-km, g/m²-km , g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	emisje CO ₂ i zużycie paliwa (dla każdego profilu zadań/obciążenia/paliwa)

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – wiersz 73 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis

Poprawka

Pozyc	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do	Opis

ja		załącznika I do rozporządzenia [.../...]	
73a	wyniki badań zgodności produkcji		zgodność produkcji

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – wiersz 73 b (nowy)

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>			
Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
<i>Poprawka</i>			
Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
73b	wyniki badań w drogowych/rzeczywistych warunkach jazdy		

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – wiersz 74 a (nowy)

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>			
Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia [.../...]	Opis
<i>Poprawka</i>			
Pozycja	Parametry monitorowania	Źródło dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia	Opis

		[.../...]	
74a	wyniki badań weryfikacyjnych ex-post		

UZASADNIENIE

Globalne ocieplenie to realny problem, z którym należy się zmierzyć, podejmując stanowcze i odważne decyzje. Unia Europejska, na posiedzeniu Rady Europejskiej w październiku 2014 r., wyznaczyła wiążący i ambitny cel co najmniej 40 % redukcji emisji gazów cieplarnianych we wszystkich sektorach gospodarki do 2030 r.

Do osiągnięcia tego celu będzie musiał również w znaczący sposób przyczynić się sektor transportu, gdyż w 2014 r. 25 % emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu drogowego, czyli 5 % całkowitych emisji dwutlenku węgla w Unii Europejskiej, pochodziło z pojazdów ciężkich.

Emisje CO₂ i zużycie paliwa przez nowe pojazdy ciężkie wprowadzane na rynek UE nie były dotychczas przedmiotem certyfikacji, monitorowania ani raportowania prowadzonego w sposób obiektywny i porównywalny, jak ma to miejsce w przypadku samochodów osobowych i dostawczych. Z powodu tej luki ustawodawczej nie dysponujemy dzisiaj wiarygodnymi danymi na temat konfiguracji parku pojazdów ciężkich zarejestrowanych w Unii Europejskiej, jego rozwoju w czasie i potencjalnego wpływu na emisje CO₂.

Te niejasności stanowią ograniczenie przede wszystkim dla przewoźników, najczęściej małych i średnich przedsiębiorstw, dla których paliwo reprezentuje ponad jedną czwartą bieżących wydatków, lecz również dla organów administracji lokalnej, które kupując nowe środki transportu publicznego, nie są w stanie ocenić, jakie modele obecne na rynku są najbardziej efektywne.

Brak przejrzystości ogranicza ponadto konkurencję między producentami, którzy nie są zachęceni do innowacji, i utrudnia prowadzenie wspólnych działań, na szczeblu krajowym i europejskim, w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych z pojazdów ciężkich.

W strategii z 2014 r. dotyczącej pojazdów ciężkich Komisja postanowiła podjąć konkretne działania, żeby uzupełnić te braki informacyjne, osiągnąć całkowitą przejrzystość rynku i uzyskać pewne i weryfikowalne dane o emisjach CO₂ i zużyciu w przypadku pojazdów ciężkich, tak aby w ostatecznym rozrachunku ustalić normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich.

Po pierwsze Komisja opracowała narzędzie symulacyjne VECTO, aby umożliwić obliczanie zużycia paliwa i emisji CO₂ przez nowe pojazdy ciężkie w sposób porównywalny i racjonalny kosztowo.

Po drugie w ramach obowiązujących przepisów dotyczących homologacji typu Komisja zaproponowała nowe rozporządzenie w sprawie określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie (tzw. rozporządzenie w sprawie certyfikacji), które powinno wejść w życie w lutym 2018 r.

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie certyfikacji symulacja emisji CO₂ i zużycia paliwa za pomocą VECTO będzie obowiązkowa dla każdego nowego pojazdu ciężkiego objętego zakresem rozporządzenia i wprowadzanego do obrotu w UE.

Rozporządzenie w sprawie certyfikacji tylko częściowo rozwiązuje problem braków stwierdzonych na poziomie przejrzystości, gdyż informacje na temat osiągnięć danego pojazdu są udostępniane wyłącznie indywidualnemu nabywcy tego pojazdu oraz organom kraju, w którym pojazd jest zarejestrowany.

Po trzecie we wniosku dotyczącym przedmiotowego rozporządzenia Komisja wprowadza monitorowanie i raportowanie emisji CO₂ oraz danych o zużyciu w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich podlegających procedurze certyfikacji, aby uzupełnić braki informacyjne i osiągnąć całkowitą przejrzystość rynku. Dzięki temu trzeciemu etapowi istotne dane obliczane przez producentów zgodnie z metodą certyfikacji będą monitorowane i udostępniane publicznie, z wyjątkiem niektórych danych, które będą przekazywane jedynie Komisji. Państwa członkowskie natomiast będą musiały przekazywać dane dotyczące wszystkich nowych pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w Unii.

Ostatni krok będzie polegał na ustanowieniu ambitnych norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich, i sprawozdawca ma nadzieję, że Komisja przedstawi wniosek w tej sprawie w pierwszym kwartale 2018 r., tak aby można go było przyjąć do końca tej kadencji.

Sprawozdawca zgadza się z podejściem Komisji i kierunkiem obranym w celu ustalenia norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich, lecz uważa, że konieczne są pewne zmiany, by dokonać dalszego wzmocnienia propozycji zawartych w omawianym rozporządzeniu.

Po pierwsze należy lepiej wyjaśnić relację między wnioskiem dotyczącym rozporządzenia w sprawie monitorowania i raportowania a wnioskiem dotyczącym certyfikacji, zwłaszcza w odniesieniu do zakresu ich stosowania.

W złożonych poprawkach sprawozdawca precyzuje, że producenci będą zobowiązani przekazywać Komisji jedynie dane dotyczące kategorii pojazdów objętych rozporządzeniem w sprawie certyfikacji.

Państwa członkowskie natomiast będą musiały przekazywać dane dotyczące wszystkich nowych pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w Unii.

Jako że rozporządzenie w sprawie certyfikacji będzie przygotowywane etapami, ważne jest, aby Komisja jak najszybciej opracowała harmonogram z wyraźnie wyszczególnionymi terminami i zasadami stosowania programu VECTO do różnych kategorii pojazdów ciężkich dotychczas niepodlegających regulacjom – takich jak autobusy, niektóre rodzaje samochodów ciężarowych i przyczep, elektryczne i hybrydowe pojazdy ciężkie, a także pojazdy ciężkie zasilane paliwami alternatywnymi, które będą dostępne na rynku – oraz aby zaktualizować procedurę badań i działanie programu VECTO w odniesieniu do tych kategorii pojazdów.

Inna istotna kwestia, którą postanowił poruszyć sprawozdawca, dotyczy przejrzystości systemu.

Poprawki wniesione przez sprawozdawcę mają na celu doprowadzenie do całkowitej przejrzystości rynku dzięki uzupełnieniu występujących braków informacyjnych, co podmiotom działającym w sektorze pozwoli podejmować bardziej świadome decyzje zakupowe, producentom dostarczy większych zachęt do innowacji, a organom publicznym zapewni dostęp do kompletnych danych w ramach opracowywania i realizacji polityki

promującej korzystanie z bardziej paliwooszczędnych i mniej zanieczyszczających pojazdów ciężkich, np. za pomocą podatków i opłat drogowych.

Dla osiągnięcia tego celu sprawozdawca uznał za stosowne dodanie w części B załącznika I, zawierającej dane, które producenci będą musieli monitorować i przekazywać Komisji, wyników badań dotyczących zgodności produkcji.

Dane wymienione w części B załącznika I będą dzielić się na dwie główne kategorie: dane, które trzeba będzie zgłaszać Komisji i udostępniać publicznie oraz dane, które trzeba będzie zgłaszać Komisji, a ta, w przypadku spełnienia wymogów określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1367/2006, będzie mogła przekazywać je osobom trzecim na ich wniosek.

Te osoby trzecie – takie jak uniwersytety, ośrodki badawcze, organizacje pozarządowe, władze regionalne itp. – będą dzięki temu mogły przeprowadzać niezależne kontrole autentyczności danych dostarczanych przez producentów, co zapobiegnie nowym skandalom, jak ten dotyczący emisji z samochodów z silnikiem Diesla (tzw. afera Volkswagena), i tworzeniu nowych karteli, jak ten ukarany niedawno przez Komisję, w którym uczestniczyli najwięksi producenci samochodów ciężarowych.

Sprawozdawca zwraca się ponadto do Komisji Europejskiej o jak najszybsze opracowanie testu sprawdzającego emisje CO₂ z pojazdów ciężkich na drodze, który byłby przeprowadzany pod nadzorem niezależnych organów w warunkach rzeczywistych, aby wykryć ewentualne rozbieżności między symulowanymi a faktycznymi wartościami CO₂ danego pojazdu, a którego wyniki byłyby monitorowane i raportowane zgodnie z przedmiotowym rozporządzeniem.

Jeśli chodzi o sprawozdanie, które Komisja ma co roku publikować, sprawozdawca uważa, że należy nie tylko podzielić przekazywane dane według państw członkowskich i producentów, ale też wziąć pod uwagę różne gamy produktów oferowanych przez producentów i przeznaczenie różnych pojazdów, aby uniknąć częściowej i błędnej interpretacji danych i jak najwierniej oddać stan rzeczywisty.

Co się zaś tyczy kontroli jakości danych, jakie państwa członkowskie i producenci mają przekazywać Komisji zgodnie z przedmiotowym rozporządzeniem, zdaniem sprawozdawcy należy przewidzieć kary administracyjne w przypadku wykrycia nieprawidłowości lub rozbieżności, takich jak np. przekazanie danych różniących się od danych certyfikowanych czy przekazanie jedynie części danych.

Na zakończenie sprawozdawca pragnie podkreślić, że jeśli Komisja ma dysponować odpowiednimi narzędziami, procedurami i środkami umożliwiającymi jej wykonywanie zadania weryfikacji jakości monitorowanych i raportowanych danych oraz ich korygowania, to środki te powinny być przyjmowane w drodze aktów delegowanych.

8.12.2017

OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania i raportowania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie (COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Nicola Caputo

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

UE wyznaczyła sobie ambitne cele redukcji emisji do 2030 r., do których osiągnięcia musi przyczynić się sektor transportu. Sektor pojazdów ciężkich stanowi znaczące źródło emisji, które odpowiada za 5 % całkowitych emisji w UE, około 20 % wszystkich emisji pochodzących z transportu i około 25 % emisji z transportu drogowego. Bez dalszych działań te ostatnie najprawdopodobniej wzrosną do około 30 % w roku 2050.

Jednocześnie emisje CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i ich zużycie paliwa nie były dotychczas monitorowane w obiektywny i porównywalny sposób, w związku z czym brak jest wiarygodnych danych dotyczących ich skali na poziomie floty i pojazdu. Obecnie podstawą informacji o zużyciu paliwa dostępnych dla nabywców nowych pojazdów ciężkich są różne metody badań i symulacji w zależności od poszczególnych producentów, dlatego też nie są one bezpośrednio porównywalne. Skutki tych luk w wiedzy to: 1) mniejsza presja konkurencyjna na producentów pojazdów ciężkich, by wspierać innowacje i technologie efektywne energetycznie; 2) niezdolność przewoźników, z których większość to MŚP, do wyboru najbardziej paliwooszczędnych pojazdów i obniżania kosztów paliwa; oraz 3) trudności w podejmowaniu działań służących redukcji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich na szczeblu krajowym lub unijnym.

W celu usunięcia tych luk Komisja zaproponowała w strategii na rzecz pojazdów ciężkich z 2014 r. następujące trójstopniowe podejście: pierwszym środkiem było opracowanie informatycznego narzędzia symulacyjnego, tzw. VECTO (narzędzie do obliczania zużycia energii przez pojazd), do obliczania emisji CO₂ z pojazdów ciężkich i ich zużycia paliwa w sposób umożliwiający porównywanie różnych pojazdów poszczególnych producentów. Drugim etapem było opracowanie metod certyfikacji emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i ich zużycia paliwa przed wprowadzeniem na rynek UE, na podstawie przepisów dotyczących homologacji typu.

W ramach ostatniego etapu – którym jest obecny wniosek – informacje te zostaną udostępnione wszystkim zainteresowanym stronom, aby umożliwić monitorowanie, raportowanie i publikowanie na szczeblu UE wszystkich istotnych danych określonych przez producentów zgodnie z metodą certyfikacji oraz ich udostępnianie organom publicznym, przewoźnikom i producentom pojazdów.

W omawianym wniosku dotyczącym rozporządzenia ustanowiono ściśle wymogi dotyczące monitorowania i raportowania emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w UE i ich zużycia paliwa. Począwszy od 2020 r. właściwe organy państw członkowskich i producenci pojazdów ciężkich muszą przedkładać wykaz parametrów (takich jak zużycie paliwa w różnych cyklach jazdy i różnych systemach pomiarowych, emisje CO₂ oraz specyfikacje pojazdu i zastosowane technologie) wszystkich nowych pojazdów wprowadzanych na rynek. Europejska Agencja Środowiska będzie zarządzać na szczeblu europejskim centralną bazą przekazanych danych, która będzie dostępna publicznie (z wyjątkiem niektórych danych wrażliwych). Producenci i właściwe organy będą odpowiadać za dokładność i jakość dostarczanych danych. Komisja może jednak przeprowadzić własną weryfikację jakości tych danych oraz, w stosownych przypadkach, podjąć niezbędne działania w celu skorygowania danych opublikowanych w rejestrze centralnym. Komisja będzie sporządzała roczne sprawozdanie zawierające analizę danych przekazanych przez państwa członkowskie i producentów. Analiza obejmie dane liczbowe dotyczące przeciętnego zużycia paliwa i emisji CO₂ z floty pojazdów ciężkich w Unii jako całości, a także pojazdów poszczególnych producentów. Powinna ona uwzględniać także dane dotyczące stosowania nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO₂.

Sprawozdawca odnosi się przychylnie do proponowanego wniosku wprowadzającego monitorowanie i rozpowszechnianie danych dotyczących emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich rejestrowanych w UE i ich zużycia paliwa na podstawie wspólnie uzgodnionej metodyki. Choć efektywność paliwowa pojazdów ciężkich poprawiła się w ostatnich dziesięcioleciach, unijne przedsiębiorstwa transportowe, z których wiele to MŚP z flotą liczącą tylko kilka pojazdów, nie mają nadal dostępu do ujednoliconych informacji umożliwiających ocenę technologii efektywności paliwowej i porównywanie samochodów ciężarowych w celu podjęcia jak najbardziej świadomych decyzji dotyczących zakupu stosownie do potrzeb i obniżenia rachunków za paliwo, które stanowią około jedną czwartą ich kosztów operacyjnych.

Omawiany wniosek stanowi również realizację europejskiej strategii z 2016 r. na rzecz mobilności niskoemisyjnej, której cele obejmują zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w transporcie drogowym o co najmniej 60 % do 2050 r. oraz radykalne zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza. W związku z tym nie wolno pominąć żadnych rozsądnych środków prowadzących do zmniejszenia również emisji z pojazdów ciężkich. W ciągu ostatnich 20 lat wprowadzono wiążące limity emisji CO₂ dla samochodów osobowych, a także dla samochodów dostawczych w UE. Natomiast dla pojazdów ciężkich jak dotąd nie wprowadzono porównywalnych limitów. Komisja planuje przedstawienie wniosków, które być może obejmą normy emisji dla pojazdów ciężkich. Jednak można tego dokonać wyłącznie w oparciu o odpowiednio monitorowane i raportowane emisje CO₂ na podstawie wspólnie uzgodnionej metodyki.

Sprawozdawca uważa, że ważne jest dopilnowanie, by oficjalne dane z VECTO dotyczące zużycia paliwa i emisji CO₂ były udostępniane publicznie. Ponadto po uwzględnieniu

doświadczeń z systemem VECTO Komisja powinna przedstawić wnioski mające na celu wprowadzenie badań emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) dla pojazdów ciężkich.

POPRAWKI

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

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Aby zagwarantować osiągnięcie tego celu, państwa członkowskie powinny opracować i promować lepsze praktyki szkoleniowe w dziedzinie efektywnego energetycznie prowadzenia pojazdów. Ponadto należy wspierać korzystanie z nowych technologii zwiększających wydajność oraz ograniczających zużycie paliwa i emisje CO₂, a także stosowanie bardziej aerodynamicznych konstrukcji i optymalizację planów załadunku. Aby ograniczyć zużycie paliwa, państwa członkowskie powinny rozważyć wykorzystywanie środków na modernizację i unowocześnienie floty pojazdów ciężkich oraz konserwację i poprawę stanu dróg, a także wspieranie stosowania opon o niskim oporze toczenia i lżejszych przyczep oraz paliw alternatywnych, takich jak wodór lub paliwa pochodzące z recyklingu i przetwarzania tworzyw sztucznych.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3b) Aby zdołać osiągnąć cele określone w porozumieniu paryskim, emisje gazów cieplarnianych pochodzące z transportu należy ograniczyć do poziomu bliskiego zeru do 2050 r.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3c) Biorąc pod uwagę cel redukcji emisji z transportu o 60 % do 2050 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., ważne jest, aby Komisja dokonała przeglądu i modernizacji narzędzia VECTO (ang. Vehicle Energy Consumption Calculation Tool, narzędzie do obliczania zużycia energii przez pojazd), by zapewnić stałą opłacalność i porównywalność obliczania zużycia paliwa i emisji CO₂ przez pojazdy ciężkie.

Uzasadnienie

Metodyka VECTO nie obejmuje np. aerodynamiki przyczep, która daje duże możliwości pod względem redukcji emisji. Aktualna wersja VECTO nie uwzględnia udoskonaleń wprowadzanych do przyczep, ponieważ definicja przyczepy w ramach metodyki VECTO obejmuje jedynie „standardowy”, domyślny rodzaj przyczepy; to samo dotyczy redukcji zużycia paliwa w wyniku stosowania hybrydowych mechanizmów napędowych – aktualne narzędzie VECTO nie zostało zaprojektowane w taki sposób, aby uwzględniało tę kategorię udoskonaleń technologicznych.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4) Emisje gazów cieplarnianych z samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów – tj. pojazdów ciężkich – odpowiadają obecnie za około jedną czwartą emisji z transportu drogowego w Unii i szacuje się, że będą dalej rosnąć do 2030 r. W celu przyczynienia się do koniecznych redukcji emisji w sektorze transportu należy wprowadzić **skuteczne środki** w zakresie ograniczenia emisji z pojazdów ciężkich.

(4) Emisje gazów cieplarnianych z samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów – tj. pojazdów ciężkich – odpowiadają obecnie za około jedną czwartą emisji z transportu drogowego **i jedną piątą wszystkich emisji z transportu** w Unii i szacuje się, że będą dalej **szybko** rosnąć do 2030 r. W celu przyczynienia się do koniecznych redukcji emisji w sektorze transportu należy **jak najszybciej** wprowadzić **szereg skutecznych środków** w zakresie ograniczenia emisji z

produkowanych i użytkowanych pojazdów ciężkich.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Konieczny jest wkład różnych środków, obejmujących efektywność transportu, paliwa alternatywne, infrastrukturę drogową, technologię pojazdów i intermodalność, aby stworzyć kompleksowe podejście do redukcji emisji w sektorze transportu. W przypadku pojazdów ciężkich redukcję emisji można także osiągnąć dzięki opracowywaniu rozwiązań i tworzeniu zachęt w zakresie optymalizacji załadunku, jazdy w kolumnie pojazdów, szkoleń dla kierowców, odnawiania flot pojazdów, ograniczania zatorów komunikacyjnych i inwestowania w konserwację infrastruktury.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5) W swoim komunikacie z 2014 r. w sprawie strategii na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania pojazdów ciężarowych na paliwo oraz redukcji emisji CO₂¹³ Komisja uznała, że warunkiem wstępnym wprowadzenia takich środków jest regulowana procedura określenia emisji CO₂ i zużycia paliwa.

(5) W swoim komunikacie z 2014 r. w sprawie strategii na rzecz zmniejszenia zapotrzebowania pojazdów ciężarowych na paliwo oraz redukcji emisji CO₂¹³ Komisja uznała, że warunkiem wstępnym wprowadzenia takich środków jest regulowana procedura określenia emisji CO₂ i zużycia paliwa. ***W pakiecie dotyczącym mobilności „Europa w ruchu” z 2017 r. Komisja przewidziała przedstawienie wniosku w sprawie norm dotyczących pojazdów ciężkich w pierwszej połowie 2018 r. Terminowa***

publikacja tego wniosku ma zasadnicze znaczenie dla szybkiego przyjęcia takich nowych norm.

¹³ COM(2014) 285 final.

¹³ COM(2014) 285 final.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Choć efektywność paliwowa pojazdów ciężkich poprawiła się w ostatnich dziesięcioleciach, unijne przedsiębiorstwa transportowe, z których wiele to MŚP z flotą liczącą tylko kilka pojazdów, nie mają nadal dostępu do ujednoczonych informacji umożliwiających ocenę technologii efektywności paliwowej i porównywanie pojazdów w celu podjęcia jak najbardziej świadomych decyzji dotyczących zakupu i obniżenia rachunków za paliwo, które stanowią około jedną czwartą ich kosztów operacyjnych.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7) Informacje dotyczące osiągnięć pojazdu pod względem emisji CO₂ i zużycia paliwa powinny być publicznie dostępne w celu umożliwienia wszystkim przewoźnikom podejmowania świadomych decyzji o zakupie. Wszyscy producenci pojazdów będą mogli porównać osiągi swoich pojazdów z innymi markami. Zwiększy to zachęty do innowacji, a tym samym konkurencyjność. Informacje te **zapewnia** również decydom

(7) Informacje dotyczące osiągnięć pojazdu pod względem emisji CO₂ i zużycia paliwa powinny być publicznie dostępne w celu umożliwienia wszystkim przewoźnikom podejmowania świadomych decyzji o zakupie, **a osobom trzecim – monitorowania wysiłków na rzecz redukcji emisji CO₂**. Wszyscy producenci pojazdów będą mogli porównać osiągi swoich pojazdów z innymi markami. Zwiększy to zachęty do innowacji, a tym

politycznym na szczeblu Unii i państw członkowskich solidną podstawę opracowywania strategii politycznych na rzecz stosowania bardziej energooszczędnych pojazdów. Wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa ustalone dla każdego nowego pojazdu ciężkiego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) [.../...] ¹⁵ [Opoce to include correct reference] powinny zatem być monitorowane i raportowane Komisji oraz udostępniane publicznie.

politycznym na szczeblu Unii i państw członkowskich solidną podstawę opracowywania strategii politycznych na rzecz stosowania bardziej energooszczędnych pojazdów **oraz zwiększą niezawodność narzędzia VECTO, poprawią przejrzystość, a ponadto będzie sprzyjać innowacyjności i konkurencyjności. Aby ułatwić porównywalność danych oraz zapewnić ich jakość i przejrzystość**, wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa ustalone dla każdego nowego pojazdu ciężkiego zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) [.../...] ¹⁵ [Opoce to include correct reference] powinny zatem być monitorowane i raportowane Komisji oraz **szybko udostępniane publicznie na podstawie ujednoliconej metodyki i w sposób zharmonizowany.**

¹⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) [.../...] w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L... z ... s. ...).

¹⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) [.../...] w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L... z ... s. ...).

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) W celu uzyskania pełnej wiedzy na temat konfiguracji floty pojazdów ciężkich w Unii, jej rozwoju w czasie oraz potencjalnego wpływu na emisje CO₂ należy monitorować i raportować dane dotyczące rejestracji wszystkich nowych pojazdów ciężkich i przyczep, w tym dane

Poprawka

(8) W celu uzyskania pełnej wiedzy na temat konfiguracji floty pojazdów ciężkich w Unii, jej rozwoju w czasie oraz potencjalnego wpływu na emisje CO₂ należy monitorować i raportować dane dotyczące rejestracji wszystkich nowych pojazdów ciężkich i przyczep, w tym dane

dotyczące mechanizmów napędowych i **odpowiednich** nadwozi.

dotyczące **sprawności** mechanizmów napędowych i **silników oraz najodpowiedniejszych** nadwozi **i części**. **Ważna jest ścisła współpraca właściwych organów państw członkowskich z producentami pojazdów w zakresie monitorowania i raportowania danych.**

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Dane dotyczące emisji CO₂ i zużycia paliwa będą dostępne dla niektórych nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w [2019] r. Począwszy od tego dnia, właściwe organy państw członkowskich powinny zatem być zobowiązane do dostarczania danych na temat nowych rejestracji, a producenci powinni być zobowiązani do dostarczania danych technicznych dotyczących **tych pojazdów**.

Poprawka

(9) Dane dotyczące emisji CO₂ i zużycia paliwa będą dostępne dla niektórych nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w [2019] r. Począwszy od tego dnia, właściwe organy państw członkowskich powinny zatem być zobowiązane do dostarczania danych na temat nowych rejestracji, a producenci powinni być zobowiązani do dostarczania danych technicznych dotyczących **pojazdów, dla których żądane dane są dostępne**.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) Dane techniczne **niezbędne** do określenia emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazd powinny być dostępne publicznie, aby zwiększyć przejrzystość specyfikacji pojazdu i powiązanych osiągnięć oraz w celu wspierania konkurencji między producentami. Nie powinny być publikowane wyłącznie te dane, które są wrażliwe ze względu na ochronę danych osobowych i uczciwą konkurencję. **Jednak** ewidentnie w interesie publicznym jest dostępność

Poprawka

(10) Dane techniczne **istotne** do określenia emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazd powinny być dostępne publicznie, aby zwiększyć przejrzystość specyfikacji pojazdu i powiązanych osiągnięć oraz w celu wspierania konkurencji między producentami. Nie powinny być publikowane wyłącznie te dane, które są wrażliwe ze względu na ochronę danych osobowych i uczciwą konkurencję. **Ponieważ** ewidentnie w interesie publicznym jest dostępność

danych technicznych *niezbędnych* do określenia osiągow pojazdów. *Takie dane nie powinny być zatem wyłączone z publicznego dostępu.*

istotnych danych technicznych do określenia *i oceny* osiągow pojazdów, *wszelkie raportowane dane* powinny być dostępne publicznie, z wyjątkiem danych osobowych lub szczególnie chronionych informacji handlowych.

Komisja powinna ocenić stosowność udostępnienia tych ostatnich danych uznanym osobom trzecim na żądanie w sposób gwarantujący anonimowość, ocenić warunki, w jakich powinno się to odbyć bez szkody dla konkurencji, oraz w stosownym przypadku przedstawić wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia w tym zakresie.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) *Należy* zapewnić, aby monitorowane i raportowane dane były rzetelne i wiarygodne. W związku z tym Komisja powinna dysponować środkami w celu weryfikacji i, w razie konieczności, skorygowania danych ostatecznych. W wymogach dotyczących monitorowania należy również uwzględnić parametry pozwalające na odpowiednią identyfikację i weryfikację danych.

Poprawka

(11) *Mając na uwadze, że właściwe organy państw członkowskich i producenci pojazdów powinni wspólnie odpowiadać za precyzję i jakość przedstawianych danych (wykaz parametrów: zużycie paliwa podczas różnych cykli jazdy, emisje CO₂, specyfikacja pojazdów i stosowane technologie), należy* zapewnić, aby monitorowane i raportowane dane były rzetelne i wiarygodne. W związku z tym Komisja powinna dysponować środkami w celu weryfikacji i, w razie konieczności, skorygowania danych ostatecznych. W wymogach dotyczących monitorowania należy również uwzględnić parametry pozwalające na odpowiednią identyfikację i weryfikację danych, *przy czym należy zawsze należycie uwzględnić przepisy dotyczące prywatności.*

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) Po podsumowaniu doświadczeń zdobytych podczas stosowania narzędzia do obliczania zużycia energii przez pojazd (VECTO) Komisja powinna przedstawić wnioski ustawodawcze dotyczące badań emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) dla pojazdów ciężkich.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących weryfikacji i korekty monitorowanych danych należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.

skreśla się

Uzasadnienie

Bardzo ważne jest dopilnowanie, by Komisja dysponowała odpowiednimi sposobami, procedurami i środkami, które umożliwią jej wykonywanie zadania weryfikacji jakości monitorowanych i raportowanych danych oraz ich korygowania. Środki te powinny zatem zostać przyjęte w drodze aktów delegowanych.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W celu zapewnienia, aby wymogi w zakresie danych oraz procedura monitorowania i raportowania pozostały odpowiednie dla oceny emisji CO₂ z floty pojazdów ciężkich, oraz w celu zapewnienia dostępności danych na temat nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO₂, należy powierzyć Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany wymogów dotyczących danych oraz procedury monitorowania i raportowania określonych w załącznikach. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

Poprawka

(14) W celu zapewnienia, aby wymogi w zakresie danych oraz procedura monitorowania i raportowania pozostały odpowiednie dla oceny emisji CO₂ z floty pojazdów ciężkich, oraz w celu zapewnienia dostępności danych na temat nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO₂, **a ponadto zapewnienia odpowiedniej weryfikacji i korekty monitorowanych i raportowanych danych**, należy powierzyć Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany wymogów dotyczących danych oraz procedury monitorowania i raportowania określonych w załącznikach. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

Uzasadnienie

Bardzo ważne jest dopilnowanie, by Komisja dysponowała odpowiednimi sposobami, procedurami i środkami, które umożliwią jej wykonywanie zadania weryfikacji jakości monitorowanych i raportowanych danych oraz ich korygowania. Środki te powinny zatem

zostać przyjęte w drodze aktów delegowanych.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 6 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

Centralny rejestr danych dotyczących pojazdów ciężkich

Poprawka

Centralna baza danych dotyczących pojazdów ciężkich

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisja prowadzi **centralny rejestr** danych przekazanych zgodnie z art. 4 i 5. **Rejestr** jest publicznie **dostępny**, z wyjątkiem wpisów nr 1, 24, 25, 32, 33, 39 i 40 określonych w części B załącznika I.

Poprawka

1. Komisja prowadzi **centralną bazę** danych przekazanych zgodnie z art. 4 i 5. **Baza danych** jest **dostępna** publicznie, **nieodpłatnie i w formie umożliwiającej wyszukiwanie elektroniczne**, z wyjątkiem wpisów nr 1, 4, 5, 23, 24, 25, 32, 33, 39 i 40 określonych w części B załącznika I. **Przed publikacją danych Komisja informuje państwa członkowskie i zainteresowanych producentów. Komisja ocenia stosowność udostępnienia danych, o których mowa w akapicie pierwszym, uznanym osobom trzecim na żądanie w sposób gwarantujący anonimowość, ocenia warunki, w jakich powinno się to odbyć bez szkody dla konkurencji, oraz w stosownym przypadku przedstawia wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia w tym zakresie.**

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 7 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Komisja **może przeprowadzić**

Poprawka

2. Komisja **regularnie przeprowadza**

własną weryfikację jakości danych przekazywanych zgodnie z art. 4 i 5.

własną weryfikację jakości danych przekazywanych zgodnie z art. 4 i 5 **na reprezentatywnej próbie. Może przeprowadzać kontrole w celu sprawdzenia jakości metod stosowanych do uzyskania danych, wykorzystując przy tym wszystkie dostępne i odpowiednie techniki badań i pomiaru.**

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku gdy Komisja zostanie poinformowana o błędach w danych albo na podstawie własnej weryfikacji stwierdzi rozbieżności w zbiorze danych, **w stosownych przypadkach** podejmuje niezbędne działania w celu skorygowania danych opublikowanych w **rejestrze centralnym**, o którym mowa w art. 6.

Poprawka

3. W przypadku gdy Komisja zostanie poinformowana o błędach w danych albo na podstawie własnej weryfikacji stwierdzi rozbieżności w zbiorze danych, podejmuje niezbędne działania w celu skorygowania danych opublikowanych w **centralnej bazie danych**, o której mowa w art. 6. **Państwa członkowskie i producenci mają możliwość skorygowania błędów w ciągu trzech miesięcy od momentu powiadomienia.**

Jeśli Komisja uzna, że producent umyślnie sfalszował dane, niezwłocznie zobowiązuje właściwe organy do korekty danych i podjęcia odpowiednich środków zgodnie z przepisami dyrektywy 2007/46/WE.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. W razie doniesień o złych praktykach lub błędach w informacjach i danych przesyłanych Komisji demaskatorów wynagradza się i chroni w konkretny sposób ze względu na ryzyko

związane z przekazywaniem takich informacji i wynikający z nich interes publiczny, zgodnie z ogólnymi ramami prawnymi dotyczącymi demaskatorów. Jeśli takie praktyki zostały zgłoszone właściwemu organom państwa członkowskiego lub producentom, a Komisja nie została o tym powiadomiona w odpowiedni sposób, może zastosować sankcje w drodze przyjęcia aktów delegowanych.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W analizie tej określa się co najmniej osiągi floty pojazdów ciężkich w Unii, a także osiągi każdego producenta w zakresie **przeciętnego** zużycia paliwa i emisji CO₂. Analiza uwzględnia również dane dotyczące stosowania nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO₂, jeżeli są one dostępne.

Poprawka

2. W analizie tej określa się co najmniej osiągi floty pojazdów ciężkich w Unii, a także osiągi każdego producenta w zakresie zużycia paliwa i emisji CO₂ z **kilku cykli pracy silnika, na podstawie klasyfikacji stosowanej w systemie VECTO**. Analiza uwzględnia również dane dotyczące stosowania nowych i zaawansowanych technologii ograniczania emisji CO₂, jeżeli są one dostępne, **w tym silników alternatywnych lub paliw alternatywnych. W celu zapewnienia miarodajności wyników producentów porównuje się dla każdej grupy funkcji transportowych.**

Uzasadnienie

Producenci pojazdów często oferują swój sprzęt na potrzeby bardzo się od siebie różniących funkcji transportowych. Zatem wyników osiągniętych przez producentów nie należy mierzyć za pomocą prostego porównania osiągnięć, ponieważ przedmiotem porównania powinny być np. przejazdy dokonywane drogami głównymi lub krótkie przejazdy w mieście.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Komisja dokonuje przeglądu procedury badań VECTO bez nieuzasadnionych opóźnień, aby objąć nią zgodnie z wymogami neutralności technologicznej wszystkie kategorie pojazdów ciężarowych, przyczepy oraz wszystkie pojazdy z napędem alternatywnym, takie jak hybrydowe i bezemisyjne mechanizmy napędowe, najpóźniej do roku 2020, oraz by przekazywać wszystkie istotne dane.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 9

skreśla się

Powierzenie uprawnień wykonawczych

Komisja może określić środki weryfikacji i korekty danych, o których mowa w art. 7 ust. 2 i 3, w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11.

Uzasadnienie

Bardzo ważne jest dopilnowanie, by Komisja dysponowała odpowiednimi sposobami, procedurami i środkami, które umożliwią jej wykonywanie zadania weryfikacji jakości monitorowanych i raportowanych danych oraz ich korygowania. Środki te powinny zatem zostać przyjęte w drodze aktów delegowanych.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Komisja jest uprawniona do

przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 12 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia z myślą o określeniu środków weryfikacji i korekty, o których mowa w art. 7 ust. 2 i 3.

Uzasadnienie

Bardzo ważne jest dopilnowanie, by Komisja dysponowała odpowiednimi sposobami, procedurami i środkami, które umożliwią jej wykonywanie zadania weryfikacji jakości monitorowanych i raportowanych danych oraz ich korygowania. Środki te powinny zatem zostać przyjęte w drodze aktów delegowanych.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 11

skreśla się

Procedura komitetowa

Komisję wspomaga Komitet ds. Zmian Klimatu ustanowiony w art. 9 decyzji nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Uzasadnienie

Bardzo ważne jest dopilnowanie, by Komisja dysponowała odpowiednimi sposobami, procedurami i środkami, które umożliwią jej wykonywanie zadania weryfikacji jakości monitorowanych i raportowanych danych oraz ich korygowania. Środki te powinny zatem zostać przyjęte w drodze aktów delegowanych.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – część B – tabela – wiersz 26 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

26a. sprawność przekładni

Poprawka 27

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – tabela – wiersz 34 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

34a. sprawność osi

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Monitorowanie i raportowanie emisji CO2 i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie
Odsyłacze	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 15.6.2017
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 15.6.2017
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Nicola Caputo 30.6.2017
Rozpatrzenie w komisji	11.10.2017
Data przyjęcia	4.12.2017
Wynik głosowania końcowego	+: 28 -: 4 0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Marian-Jean Marinescu, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zile
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Nicola Caputo, Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Michael Gahler, Jozo Radoš, Henna Virkkunen
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Mike Hookem, Claudiu Ciprian Tănăsescu

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI
OPINIODAWCZEJ**

28	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Mark Demesmaeker, Jacqueline Foster, Roberts Ziile
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Nicola Caputo, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Janusz Zemke

4	-
EFDD	Mike Hookem
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

0	0

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

Tytuł	Monitorowanie i raportowanie emisji CO2 i zużycia paliwa przez nowe pojazdy ciężkie		
Odsyłacze	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)		
Data przedstawienia w PE	31.5.2017		
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 15.6.2017		
Komisje wyznaczone do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	BUDG 15.6.2017	ITRE 15.6.2017	TRAN 15.6.2017
Opinia niewydana Data decyzji	BUDG 29.6.2017	ITRE 21.6.2017	
Sprawozdawcy Data powołania	Damiano Zoffoli 21.6.2017		
Rozpatrzenie w komisji	6.11.2017		
Data przyjęcia	24.1.2018		
Wynik głosowania końcowego	+: -: 0:	36 24 3	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Catherine Bearder, Ivo Belet, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Seb Dance, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Anneli Jäätteenmäki, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Joëlle Mélin, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Gilles Pargneaux, Bolesław G. Piecha, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli		
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Nikos Androulakis, Eleonora Evi, Elena Gentile, Rebecca Harms, Martin Häusling, Norbert Lins, Nuno Melo, Ulrike Müller, Marijana Petir, Christel Schaldemose, Bart Staes, Keith Taylor, Carlos Zorrinho		
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	France Jamet, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Jiří Maštálka		
Data złożenia	30.1.2018		

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI
PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

36	+
ALDE	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Ulrike Müller, Frédérique Ries
ECR	Mark Demesmaeker, Arne Gericke, Julie Girling, John Procter
EFDD	Eleonora Evi
GUE/NGL	Stefan Eck, Kateřina Konečná, Jiří Maštálka
S&D	Nikos Androulakis, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Seb Dance, Elena Gentile, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Gilles Pargneaux, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Marco Affronte, Rebecca Harms, Martin Häusling, Bart Staes, Keith Taylor

24	-
ECR	Bolesław G. Piecha
EFDD:	Julia Reid
ENF :	France Jamet, Joëlle Mélin
PPE:	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Nuno Melo, Miroslav Mikolášik, Marijana Petir, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean

3	0
ECR	Urszula Krupa, Jadwiga Wiśniewska
EPP	José Inácio Faria

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się