Poprawka 90
Adina-Ioana Vălean
w imieniu Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

Sprawozdanie **A8-0354/2018**
Bas Eickhout
Normy emisji CO2 dla nowych pojazdów ciężkich
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Wniosek dotyczący rozporządzenia
–

POPRAWKI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO*

do wniosku Komisji

ROZPORZĄDZENIE

PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/...

z dnia ...

określające normy emisji CO_2 dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

* Poprawki: tekst nowy lub zmieniony został zaznaczony kursywą i wytłuszczonym drukiem; symbol ▌ sygnalizuje skreślenia.

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[1],

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą[2],

a także mając na uwadze, co następuje:

[1] Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 286.

[2] Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia … r. (jeszcze nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia … r.

(1) ***Porozumienie paryskie określa między innymi długoterminowy cel zgodny z dążeniem do utrzymania światowego średniego wzrostu temperatury znacznie poniżej 2 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej oraz do kontynuowania wysiłków na rzecz utrzymania tego wzrostu na poziomie 1,5 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej. Najnowsze ustalenia naukowe przedstawione przez Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (IPCC) w sprawozdaniu specjalnym na temat skutków globalnego ocieplenia o 1,5 °C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej i powiązanych globalnych ścieżek redukcji emisji gazów cieplarnianych jednoznacznie potwierdzają negatywne skutki zmiany klimatu. W tym sprawozdaniu specjalnym stwierdza się, że redukcja emisji we wszystkich sektorach ma kluczowe znaczenie dla zmniejszenia globalnego ocieplenia.***

(2) ***Aby przyczynić się do realizacji celów porozumienia paryskiego, należy przyspieszyć transformację całego sektora transportu w kierunku zerowych emisji, wziąwszy pod uwagę komunikat Komisji z dnia 28 listopada 2018 r. pt. „Czysta planeta dla wszystkich – Europejska długoterminowa wizja strategiczna dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki”, w którym przedstawiono wizję niezbędnych przemian gospodarczych i społecznych, obejmujących wszystkie sektory gospodarki i społeczeństwa, aby do 2050 r. osiągnąć zerowe emisje gazów cieplarnianych netto. Niezwłocznie należy również drastycznie zmniejszyć emisje bardzo szkodliwych dla zdrowia i środowiska zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu.***

(3) ▌Komisja przyjęła w dniach 31 maja 2017 r. i 8 listopada 2017 r. pakiety dotyczące mobilności (odpowiednio – „Europa w ruchu – Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich” oraz „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej – Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników”). W pakietach tych określono pozytywny program działań***, który miał także na celu*** zapewnienie sprawnego przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich.

(4) Niniejsze rozporządzenie jest częścią ***przygotowanego przez Komisję*** trzeciego pakietu ***na rzecz mobilności*** z dnia 17 maja 2018 r. ***pt.*** „Europa w ruchu – Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna”, który ***stanowi kontynuację komunikatu Komisji z dnia 13 września 2017 r. pt. „Inwestowanie w inteligentny, innowacyjny i zrównoważony przemysł – Odnowiona strategia dotycząca polityki przemysłowej UE”. Niniejsze rozporządzenie*** ma również na celu zakończenie procesu, który pozwoli Unii czerpać pełne korzyści z modernizacji i dekarbonizacji mobilności. Celem ***tego trzeciego*** pakietu ***na rzecz mobilności*** jest bezpieczniejsza i bardziej dostępna mobilność w Europie, bardziej konkurencyjny przemysł europejski, większe bezpieczeństwo europejskich miejsc pracy oraz większa ekologiczność systemu mobilności i lepsze jego dostosowanie do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. Będzie to wymagało pełnego zaangażowania Unii, państw członkowskich i zainteresowanych stron, zwłaszcza we wzmożenie wysiłków na rzecz ograniczenia emisji dwutlenku węgla (CO_2) i zanieczyszczenia powietrza.

(5) Niniejsze rozporządzenie, wraz z ***rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/...***[3+], przedstawia jasną ścieżkę redukcji emisji CO_2 z sektora transportu drogowego i przyczynia się do osiągnięcia wiążącego celu co najmniej 40-procentowej redukcji do 2030 r. unijnych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce w porównaniu z 1990 r., popartego w konkluzjach ze szczytu Rady Europejskiej, który odbył się w dniach 23–24 października 2014 r., i zatwierdzonego ***przez Radę dnia 6 marca 2015 r.*** jako „Unijny zaplanowany, ustalony na szczeblu krajowym wkład na mocy porozumienia paryskiego” ▌.

(6) W konkluzjach Rady Europejskiej z dni 23–24 października 2014 r. poparto redukcję emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o 30 % w stosunku do 2005 r. w odniesieniu do sektorów, które nie są objęte unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji. Emisje gazów cieplarnianych pochodzące z sektora transportu drogowego stanowią znaczną część emisji z tych sektorów***. Sektor transportu drogowego w 2016 r. stanowił źródło około jednej czwartej całkowitych emisji w Unii***. ***Emisje z sektora transportu drogowego wykazują tendencję wzrostową i*** utrzymują się znacznie powyżej poziomów z roku 1990. Jeżeli emisje z sektora transportu drogowego będą w dalszym ciągu rosnąć, zniwelują one redukcję emisji osiągniętą przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.

---

[3] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/… z dnia ... określające normy emisji CO_2 dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L ... z ..., s. ...).

[+] Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w dokumencie 2017/0293(COD) - PE 6/19, oraz uzupełnić odpowiedni przypis.

(7) W konkluzjach Rady Europejskiej z dni 23–24 października 2014 r. podkreślono znaczenie redukcji emisji gazów cieplarnianych i zagrożeń związanych z uzależnieniem od paliw kopalnych w sektorze transportu w ramach kompleksowego i neutralnego technologicznie podejścia do wspierania redukcji emisji oraz efektywności energetycznej w transporcie, do promowania elektrycznego transportu oraz odnawialnych źródeł energii w sektorze transportu również po 2020 r.

(8) W celu umożliwienia konsumentom w Unii dostępu do bezpiecznej, zrównoważonej i konkurencyjnej energii po przystępnych cenach, wkład efektywności energetycznej w ograniczenie popytu na energię jest jednym z pięciu wzajemnie uzupełniających się i blisko powiązanych wymiarów ***określonych w komunikacie Komisji z dnia 25 lutego 2015 r. zatytułowanym „Strategia ramowa na rzecz stabilnej unii energetycznej opartej na przyszłościowej polityce w dziedzinie klimatu ”***. W ***komunikacie tym*** stwierdzono, że wszystkie sektory gospodarki muszą podjąć kroki w celu podniesienia efektywności zużycia energii, ale sektor transportu ma ogromny potencjał w zakresie efektywności energetycznej.

(9) Emisje CO_2 z pojazdów ciężkich, w tym samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów, stanowią około 6 % całkowitych emisji CO_2 w Unii i około 25 % całkowitych emisji CO_2 w transporcie drogowym. Oczekuje się, że bez dalszych działań udział emisji CO_2 pochodzących z pojazdów ciężkich wzrośnie w latach 2010–2030 o około 9 %. Obecnie prawo Unii nie określa żadnych wymogów dotyczących redukcji emisji CO_2 dla pojazdów ciężkich***, w związku z czym konieczne jest bezzwłoczne przyjęcie szczególnych środków w odniesieniu do takich pojazdów***.

(10) Należy zatem ustanowić cele redukcji emisji CO_2 na lata 2025 i 2030 dla parków nowych pojazdów ciężkich w całej Unii, z uwzględnieniem czasu odnowienia parku pojazdów oraz konieczności przyczynienia się przez sektor transportu drogowego do osiągnięcia unijnych celów w zakresie klimatu i energii na 2030 r. i na dalszą przyszłość. Zastosowanie podejścia „krok po kroku" stanowi również wyraźny i wczesny sygnał dla przemysłu do przyspieszenia wprowadzania na rynek energooszczędnych technologii oraz bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich . Wprowadzenie bezemisyjnych pojazdów ciężkich powinno przyczynić się także do złagodzenia problemów związanych z mobilnością w miastach. Jakkolwiek niezbędna jest redukcja emisji CO_2 z transportu drogowego, dla skutecznej redukcji zanieczyszczeń powietrza i nadmiernych poziomów hałasu w miastach i na obszarach miejskich ważne jest również promowanie takich pojazdów ciężkich przez producentów.

(11) W celu pełnego wykorzystania potencjału w zakresie efektywności energetycznej oraz zapewnienia, by sektor transportu drogowego jako całość przyczyniał się do osiągnięcia uzgodnionej redukcji emisji gazów cieplarnianych, należy uzupełnić istniejące normy emisji CO_2 dla nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych poprzez ustanowienie norm emisji CO_2 dla nowych pojazdów ciężkich. Normy te będą siłą napędową innowacji w zakresie technologii sprzyjających efektywności paliwowej, przyczyniając się do wzmocnienia wiodącej pozycji technologicznej unijnych producentów i dostawców ***oraz zapewnienia w perspektywie długoterminowej miejsc pracy wymagających wysokich kwalifikacji***.

(12) Biorąc pod uwagę, że zmiana klimatu jest problemem transgranicznym i że istnieje potrzeba zapewnienia dobrze funkcjonującego jednolitego rynku zarówno dla usług transportu drogowego, jak i dla pojazdów ciężkich, ***unikając przy tym fragmentacji rynku,*** należy ustanowić normy emisji CO_2 dla pojazdów ciężkich na poziomie Unii. Normy te powinny ▌ pozostawać bez uszczerbku dla unijnego prawa konkurencji.

(13) Przy określaniu poziomów redukcji emisji CO_2, jakie powinien osiągnąć unijny park pojazdów ciężkich, należy wziąć pod uwagę skuteczność tych poziomów w zapewnieniu racjonalnego pod względem kosztów wkładu w redukcję emisji CO_2 w sektorach objętych zakresem stosowania rozporządzenia ***Parlamentu Europejskiego i Rady*** ▌(UE) ***2018/842***[4] do 2030 r., wynikające stąd koszty i oszczędności dla społeczeństwa, producentów, przewoźników, konsumentów, jak również ich bezpośredni i pośredni wpływ na zatrudnienie, innowacje oraz dodatkowe korzyści związane ze zmniejszeniem zanieczyszczenia powietrza i poprawą bezpieczeństwa energetycznego.

(14) Należy zapewnić społecznie akceptowalne i sprawiedliwe przejście na mobilność bezemisyjną. W związku z tym ważne jest uwzględnienie społecznych skutków transformacji w całym łańcuchu wartości w przemyśle motoryzacyjnym oraz czynne zajęcie się kwestią ich wpływu na zatrudnienie. Należy zatem rozważyć wprowadzenie na poziomie unijnym, krajowym i regionalnym ukierunkowanych programów w zakresie przekwalifikowania, podnoszenia kwalifikacji i przenoszenia pracowników, a także, w dotkniętych negatywnymi skutkami społecznościach i regionach, inicjatyw związanych z kształceniem i poszukiwaniem pracy, w ścisłym porozumieniu z partnerami społecznymi i właściwymi organami. W ramach tego przechodzenia należy zwiększyć zatrudnienie kobiet oraz równość szans w tym sektorze.

---

[4] ***Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych osiąganych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań w dziedzinie klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 156 z 19.6.2018, s. 26).***

(15) Udane przejście na mobilność bezemisyjną wymaga zintegrowanego podejścia i właściwego środowiska, aby pobudzić innowacje oraz utrzymać wiodącą pozycję Unii w dziedzinie technologii w sektorze transportu drogowego. Obejmuje to publiczne i prywatne inwestycje w badania naukowe i innowacje, coraz większą podaż bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa, integrację z systemami energetycznymi, jak również zrównoważone dostawy materiałów na potrzeby baterii w Europie i zrównoważoną produkcję, ponowne wykorzystanie i recykling baterii w Europie. Wymaga to spójnych działań na poziomach unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym w formie zachęt wspierających upowszechnianie bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich.

(16) W ramach wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009[5] wprowadzono nową procedurę określania emisji CO_2 i zużycia paliwa przez poszczególne pojazdy ciężkie. W rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/2400[6] określono metodykę opartą na narzędziu VECTO, dzięki któremu można symulować emisje CO_2 i zużycie paliwa przez całe pojazdy ciężkie. Metodyka ta pozwala uwzględnić różnorodność sektora pojazdów ciężkich oraz wysoki stopień personalizacji poszczególnych pojazdów ciężkich. W ramach pierwszego etapu, począwszy od 1 ***lipca*** 2019 r., emisje CO_2 zostaną określone dla czterech grup pojazdów ciężkich, które odpowiadają za około 65–70 % wszystkich emisji CO_2 pochodzących z unijnego parku pojazdów ciężkich.

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

---

5 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

6 Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO_2 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 349 z 29.12.2017, s. 1).

(18) Dane dotyczące emisji CO_2 określone zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 podlegają monitorowaniu na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) ***2018/956***[7]. Dane te powinny stanowić podstawę do wytyczenia celów redukcji emisji CO_2, które mają zostać osiągnięte przez cztery grupy najbardziej emisyjnych pojazdów ciężkich w Unii, jak również do określenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2 producenta w danym ***okresie sprawozdawczym***.

(19) Cel redukcji emisji CO_2 na rok 2025 należy określić jako względne zmniejszenie emisji w oparciu o średni poziom emisji CO_2 dla tych pojazdów ciężkich, ***które zostały po raz pierwszy zarejestrowane w okresie od 1 lipca*** 2019 r. ***do 30 czerwca 2020 r.,*** odzwierciedlające wprowadzenie łatwo dostępnych, racjonalnych pod względem kosztów technologii dla pojazdów konwencjonalnych. Należy również ustanowić cel redukcji emisji CO_2 na okres po ***2030 r***. ***Cel ten powinien być wiążący, chyba że na podstawie*** przeglądu, który ma zostać przeprowadzony w 2022 r., ***zostanie podjęta inna decyzja. Cel na 2030 r. należy ocenić zgodnie z zobowiązaniami Unii Europejskiej wynikającymi z porozumienia paryskiego.***

(20) Aby zapewnić wiarygodność emisji odniesienia CO_2 wobec zwiększenia emisji CO_2 pojazdów ciężkich ze względu na niewłaściwe środki proceduralne, które nie byłyby reprezentatywne dla sytuacji, gdy emisje CO_2 są już uregulowane, należy w razie konieczności zastosować metodę korekty emisji odniesienia CO_2***.***

---

[7] ***Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO_2 z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 1).***

(21) Skroplony gaz ziemny (LNG) jest dla pojazdów ciężkich dostępnym paliwem alternatywnym dla oleju napędowego. Wprowadzenie obecnych i przyszłych bardziej innowacyjnych technologii z wykorzystaniem LNG przyczyni się do osiągnięcia celów redukcji emisji CO_2 w perspektywie krótko- i średnioterminowej, ponieważ wykorzystanie technologii LNG prowadzi do zmniejszenia emisji CO_2 w porównaniu z silnikami wysokoprężnymi. Potencjał w zakresie redukcji emisji CO_2 pojazdów zasilanych LNG został już w pełni odzwierciedlony w VECTO. Ponadto obecne technologie LNG zapewniają niski poziom emisji zanieczyszczeń powietrza, takich jak NO_x i cząstki stałe. Istnieje również wystarczająca minimalna infrastruktura uzupełniania paliwa, która jest rozbudowywana w ramach krajowych polityk dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych.

(22) Przy obliczaniu emisji odniesienia CO_2 ▌ stanowiących podstawę do określenia docelowych indywidulanych poziomów emisji CO_2 na lata 2025 i 2030 należy uwzględnić spodziewany ▌ potencjał redukcji emisji CO_2 tkwiący w parku pojazdów ciężkich. W związku z tym należy wyłączyć z tego obliczenia pojazdy specjalistyczne, takie jak pojazdy używane do wywozu śmieci lub prac budowlanych. Pojazdy te cechuje stosunkowo niski przebieg, a ze względu na szczególny model jazdy nie wydaje się, aby techniczne środki redukcji emisji CO_2 i zużycia paliwa były tak samo efektywne pod względem kosztów jak w przypadku pojazdów ciężkich wykorzystywanych do dostarczania towarów.

(23) Wymogi dotyczące redukcji emisji CO_2 powinny być wyrażone w gramach CO_2 na tonokilometr, aby odzwierciedlić użyteczność pojazdów ciężkich.

(24) Należy zapewnić sprawiedliwy podział ogólnych wymogów dotyczących redukcji emisji CO_2 między producentami, biorąc pod uwagę różnorodność pojazdów ciężkich pod względem ich konstrukcji i modelu jazdy, rocznego przebiegu, ładowności oraz konfiguracji przyczepy. Należy zatem rozróżnić pojazdy ciężkie według różnych i odrębnych podgrup pojazdów, które odzwierciedlają typowy model użytkowania pojazdów oraz określone parametry techniczne. Dzięki ustaleniu rocznych docelowych indywidualnych poziomów emisji CO_2 dla poszczególnych producentów jako średniej ważonej celów określonych dla każdej takiej podgrupy pojazdów producenci będą również mieli możliwość skutecznego równoważenia ewentualnych gorszych wyników pojazdów w niektórych podgrupach pojazdów przekroczeniem celu w innych podgrupach pojazdów, biorąc pod uwagę średni poziom emisji CO_2 w całym cyklu użytkowania pojazdów w poszczególnych podgrupach pojazdów.

(25) Zachowanie przez producenta zgodności z jego rocznymi docelowymi indywidualnymi poziomami emisji CO_2 należy ocenić na podstawie jego średniego poziomu emisji CO_2. Przy określaniu średnich indywidualnych poziomów emisji CO_2 należy również uwzględnić specyfikę poszczególnych podgrup pojazdów. W związku z tym średni indywidualny poziom emisji CO_2 producenta powinien być oparty na średnich emisjach CO_2 określonych dla każdej podgrupy pojazdów z uwzględnieniem ważenia w oparciu o jej zakładany średni roczny przebieg i średnią ładowność, co odzwierciedla całkowite emisje CO_2 w całym okresie użytkowania. Ze względu na ograniczony potencjał redukcji emisji CO_2 w przypadku pojazdów specjalistycznych, pojazdy te nie powinny być uwzględniane przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji CO_2.

(26) ***Aby zapewnić*** sprawne przejście na mobilność bezemisyjną ***oraz stworzyć zachęty*** do rozwoju i wprowadzania na rynek unijny bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, stanowiące uzupełnienie instrumentów po stronie popytu, takich jak dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE[8]***, należy wprowadzić specjalny mechanizm w postaci superjednostek na okresy sprawozdawcze przed 2025 r. oraz należy określić poziom odniesienia dla udziału bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w parku pojazdów producenta na okresy sprawozdawcze od 2025 r***.

(27) System zachęt należy ustalić w taki sposób, aby zapewnić dostawcom infrastruktury ładowania i producentom pojazdów pewność inwestycji w celu wsparcia szybkiego wprowadzenia na rynek unijny bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, a jednocześnie zapewnić producentom pewną elastyczność pod względem planowania inwestycji.

---

8 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

(28) W celu obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji CO_2 producenta ***w okresach sprawozdawczych przed 2025 r.*** wszystkie bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie należy liczyć wielokrotnie. ***W okresach sprawozdawczych od 2025 r. średni indywidualny poziom emisji*** CO_2 ***producenta powinien być obliczany z uwzględnieniem jego wyników w stosunku do poziomu odniesienia dla bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich.*** Poziom zachęt powinien różnić się w zależności od rzeczywistych emisji CO_2 pojazdu. Aby uniknąć osłabienia celów środowiskowych, wynikające z nich ***redukcje emisji*** CO_2 powinny być ograniczone pułapem.

(29) Niskoemisyjne pojazdy ciężkie powinny być objęte zachętami jedynie wówczas, gdy ich emisje CO_2 są niższe niż ▌ połowa emisji ***odniesienia*** CO_2 ***wszystkich pojazdów w podgrupie pojazdów, do której należy dany pojazd ciężki***. ▌ Zachęciłoby to do innowacji w tej dziedzinie.

(30) Opracowując mechanizm zachęt do wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich, należy również uwzględnić mniejsze samochody ciężarowe▌ , które nie podlegają celom redukcji emisji CO_2 na mocy niniejszego rozporządzenia. Pojazdy te również przynoszą istotne korzyści, jeśli chodzi o łagodzenie problemów związanych z zanieczyszczeniem powietrza w miastach. ▌ W celu zapewnienia równowagi między zachętami dla różnych rodzajów pojazdów ***zmniejszenie średnich indywidualnych poziomów emisji*** CO_2 ***producenta*** generowanych przez mniejsze bezemisyjne samochody ciężarowe ▌ powinno zatem również być ograniczone pułapem.

(31) W celu promowania racjonalnego pod względem kosztów wdrażania wymogów dotyczących redukcji emisji CO_2, przy jednoczesnym uwzględnieniu wahań w strukturze parku pojazdów ciężkich i emisji CO_2 na przestrzeni lat, producenci powinni mieć możliwość zrównoważenia przekroczenia swojego celu w zakresie zgodności z indywidualnym poziomem emisji CO_2 w jednym roku gorszymi wynikami w innym roku.

(32) Aby zachęcić do wczesnych redukcji emisji CO_2, producent, którego średni indywidualny poziom emisji CO_2 jest niższy niż ścieżka redukcji emisji CO_2 określona emisjami odniesienia CO_2 ▌ i celem emisji CO_2 na 2025 r., powinien mieć możliwość gromadzenia tych jednostek emisji, aby osiągnąć zgodność z celem na 2025 r. Podobnie producent, którego średni indywidualny poziom emisji CO_2 jest niższy niż ścieżka redukcji emisji CO_2 między ***celem*** na 2025 ***i celem mającym zastosowanie od*** 2030 r., powinien mieć możliwość gromadzenia tych jednostek emisji, aby osiągnąć zgodność z celem emisji CO_2 od ***1 lipca*** 2025 r. do ***30 czerwca 2030 r.***

(33) W przypadku niezgodności ze swoim docelowym indywidualnym poziomem emisji CO_2 w którymkolwiek z ***12-miesięcznych okresów sprawozdawczych trwających od 1 lipca*** 2025 ***r. do 30 czerwca 2030 r.*** producent powinien mieć również możliwość nabycia ograniczonego długu emisyjnego. Producenci powinni jednak rozliczyć wszelkie pozostałe w ich posiadaniu długi emisyjne w okresie sprawozdawczym roku 2029 kończącym się w dniu 30 czerwca 2030.

(34) Jednostki emisji i długi emisyjne powinny być brane pod uwagę wyłącznie w celu określenia zgodności producenta z jego docelowym indywidualnym poziomem emisji CO_2, a nie jako aktywa, które można przenosić lub które podlegają środkom podatkowym.

(35) Komisja powinna nałożyć karę finansową w postaci opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO_2 w przypadku, gdy stwierdzono, że producent przekracza określony poziom emisji CO_2, biorąc pod uwagę jednostki emisji i długi emisyjne. ***Informacje na temat przekroczenia poziomu emisji*** CO_2 ***przez producentów powinny być podawane do wiadomości publicznej.*** Aby wystarczająco zachęcić producentów do podejmowania działań w celu redukcji indywidualnego poziomu emisji CO_2 z pojazdów ciężkich, ***ważne jest, by*** opłata ta ***przekraczała*** średnie koszty krańcowe technologii niezbędnych do osiągnięcia docelowych poziomów emisji CO_2. Sposób poboru opłat powinien zostać określony w drodze aktu wykonawczego, z uwzględnieniem metodyki przyjętej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009[9]. Wpływy z opłat powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii Europejskiej. ***W ramach oceny, która zostanie przeprowadzona na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/...[+], Komisja powinna przeanalizować możliwość przeznaczenia tych kwot na specjalny fundusz lub odpowiedni program mający na celu zapewnienie sprawiedliwego przejścia na mobilność bezemisyjną oraz wspieranie przekwalifikowania, podnoszenia kwalifikacji i innych szkoleń w zakresie kwalifikacji pracowników w sektorze motoryzacyjnym.***

[9] 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 CO_2 z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

[+] Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w dokumencie 2017/0293(COD) - PE 6/19.

(36) Aby zapewnić osiągnięcie docelowych poziomów emisji CO_2 zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, niezbędny jest solidny mechanizm egzekwowania zgodności. Obowiązki producentów w zakresie dostarczania dokładnych danych zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2018/956*** oraz grzywny administracyjne, które mogą zostać nałożone w przypadku nieprzestrzegania tego obowiązku, przyczyniają się do zapewnienia wiarygodności danych wykorzystywanych do celów zgodności z docelowymi poziomami na podstawie niniejszego rozporządzenia.

(37) W celu osiągnięcia redukcji emisji CO_2 zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, emisje CO_2 z użytkowanych pojazdów ciężkich powinny być zgodne z wartościami określonymi na podstawie rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i środków wykonawczych do niego. Komisja powinna mieć zatem możliwość uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2 danego producenta wszelkich systematycznych niezgodności stwierdzonych przez organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do emisji CO_2 z użytkowanych pojazdów ciężkich.

(38) Aby móc stosować takie środki, Komisja powinna posiadać uprawnienia w zakresie określania i wdrożenia procedury sprawdzania***, czy emisje CO_2 z eksploatowanych*** pojazdów ciężkich ***określone zgodnie z*** rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 ***i środkami wykonawczymi do niego odpowiadają wartościom emisji CO_2 podanym w świadectwach zgodności, świadectwach dopuszczenia indywidualnego i dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów***. ***Przy opracowywaniu tej procedury należy zwrócić szczególną uwagę na określenie metod, w tym wykorzystywanie danych z pokładowych urządzeń monitorujących zużycie paliwa lub energii, pozwalających wykrywać strategie, za pomocą których parametry emisji CO_2 pojazdu są sztucznie zaniżane w procedurze certyfikacji. W przypadku, gdy w trakcie takich weryfikacji zostanie stwierdzone obchodzenie przepisów lub stosowanie strategii sztucznego zaniżania parametrów emisji CO_2 pojazdu, takie ustalenia należy uznać za wystarczający powód, by podejrzewać, iż występuje poważne ryzyko braku zgodności z wymogami ustanowionymi w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 i w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858[10], a państwa członkowskie powinny na tej podstawie podjąć niezbędne działania zgodnie z rozdziałem XI rozporządzenia (UE) 2018/858.***

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

(39) Skuteczność określonych w niniejszym rozporządzeniu docelowych poziomów emisji CO_2 jest w dużym stopniu zależna od reprezentatywności ***dla rzeczywistych warunków jazdy*** metodyki stosowanej do określania emisji CO_2. Zgodnie z opinią mechanizmu doradztwa naukowego (SAM) z 2016 r. w odniesieniu do pojazdów lekkich ***oraz z zaleceniem Parlamentu Europejskiego w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym***, również w przypadku pojazdów ciężkich należy wprowadzić mechanizm oceny reprezentatywności dla rzeczywistych warunków jazdy wartości emisji CO_2 i zużycia energii określonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400. ***Najbardziej wiarygodnym sposobem zapewnienia reprezentatywności dla rzeczywistych warunków jazdy tych wartości jest wykorzystywanie danych z pokładowych urządzeń monitorujących zużycie paliwa lub energii.*** Komisja powinna ***zatem*** mieć uprawnienia do ***opracowania procedur koniecznych do gromadzenia i przetwarzania danych dotyczących zużycia paliwa i energii niezbędnych do przeprowadzania takich ocen oraz do*** zapewnienia publicznej dostępności takich danych***, przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony danych osobowych***.

(40) ***Komisja powinna ocenić, w jaki sposób dane dotyczące zużycia paliwa i energii można wykorzystać do zapewnienia, aby wartości emisji CO_2 pojazdu określone za pomocą narzędzia VECTO zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego z biegiem czasu nadal reprezentowały emisje CO_2 w rzeczywistych warunkach jazdy w odniesieniu do każdego producenta, a dokładniej, jak takie dane można wykorzystać do monitorowania rozbieżności pomiędzy wartościami emisji CO_2 określonymi za pomocą narzędzia VECTO a emisjami CO_2 uzyskanymi w rzeczywistych warunkach jazdy, oraz, w razie konieczności, do zapobiegania zwiększaniu się tej rozbieżności.***

(41) W 2022 r. Komisja powinna ocenić skuteczność norm emisji CO_2 ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, a w szczególności poziom celu redukcji emisji CO_2, jaki należy osiągnąć do 2030 r., sposoby, które powinny być dostępne, aby osiągnąć i przekroczyć ten cel, jak również określenie celów redukcji emisji CO_2 dla innych rodzajów pojazdów ciężkich, takich jak mniejsze samochody ciężarowe, ***pojazdy specjalistyczne,*** autobusy, autokary i przyczepy. Ocena ta powinna również obejmować, wyłącznie do celów niniejszego rozporządzenia, kwestie dotyczące pojazdów ciężkich oraz zespołów pojazdów, ***z uwzględnieniem mas i wymiarów stosowanych w odniesieniu do transportu krajowego, na przykład koncepcji modułowych i intermodalnych, a także oceniać ewentualne aspekty bezpieczeństwa i skuteczności transportu oraz skutki intermodalne, ekologiczne i infrastrukturalne, efekt odbicia, a także położenie geograficzne państw członkowskich***.

(42) ***Należy ocenić pełny cykl życia emisji*** CO_2 ***pochodzących z pojazdów ciężkich na poziomie Unii. W tym celu, nie później niż w 2023 r., Komisja powinna przeanalizować możliwość opracowania wspólnej unijnej metody oceny oraz spójnej sprawozdawczości danych dotyczących emisji*** CO_2 ***w całym cyklu życia pojazdów ciężkich wprowadzonych do obrotu na rynku Unii. Komisja powinna przyjąć środki następcze, w tym, w stosownych przypadkach, wnioski ustawodawcze.***

(43) W celu zapewnienia, aby indywidualny poziom emisji CO_2 z pojazdów ciężkich pozostawał reprezentatywny i w pełni aktualny, w niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić zmiany do rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i środków wykonawczych do niego, które mają wpływ na te indywidualne poziomy emisji CO_2. W tym celu Komisja powinna mieć uprawnienia do ustalenia metody określania dla każdej podgrupy pojazdów reprezentatywnego pojazdu ciężkiego, na podstawie którego należy oceniać zmiany indywidualnych poziomów emisji CO_2.

(44) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do publikacji wykazu niektórych danych i wyników producentów.

(45) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do: ***identyfikacji pojazdów, które są certyfikowane jako pojazdy specjalistyczne*** i stosowania ***korekt do rocznego średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2 producenta;*** pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO_2; zgłaszania odchyleń wartości emisji CO_2 i uwzględniania ich przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2; ***oceny stosowania warunków, na podstawie których określa się emisje odniesienia CO_2, oraz kryteriów pozwalających stwierdzić, czy te poziomy emisji w nieuzasadniony sposób wzrosły i, jeśli tak, jak należy je skorygować;*** zapewniania, aby określone parametry ***związane z emisjami CO_2 i zużyciem energii w rzeczywistych warunkach jazdy w przypadku pojazdów ciężkich były udostępniane Komisji; sprawdzania, czy wartości emisji CO_2 i zużycia paliwa figurujące w dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów*** odpowiadają ***emisjom CO_2 i zużyciu paliwa przez eksploatowane pojazdy*** ciężkie oraz sprawdzania występowania systemów, które sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w przeprowadzanych badaniach lub w ramach wykonywanych obliczeń; oraz określania jednego lub większej liczby pojazdów reprezentatywnych dla podgrupy pojazdów, na podstawie których określa się korektę ładowności. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania rozporządzenia (WE) nr 595/2009, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do określania niektórych aspektów ***efektywności środowiskowej pojazdów kategorii M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 i O_4.*** Uprawnienia wykonawcze, o których mowa w niniejszym motywie, powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011[11].

[11] 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).

(46) W celu zmiany lub uzupełnienia innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do: dostosowania emisji odniesienia CO_2; ***określania zasad przewodnich i kryteriów określania procedur sprawdzania emisji CO_2*** eksploatowanych pojazdów ciężkich; oraz dokonywania zmian w załącznikach do niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do niektórych parametrów technicznych, w tym wag profili zadań, wartości ładowności, wartości rocznych przebiegów oraz współczynników korekty ładowności. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa[12]. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach 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.

[12] Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

(47) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie norm emisji CO_2 dla nowych pojazdów ciężkich, nie może zostać osiągnięty ***w sposób wystarczający*** przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest ***jego*** lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

(48) Należy zatem również odpowiednio zmienić rozporządzenia (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE[13],

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

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

Artykuł 1

Przedmiot i cel

Aby przyczynić się do realizacji unijnego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o 30 % poniżej poziomu z 2005 r. do 2030 r. w sektorach objętych art. 2 rozporządzenia (UE) ***2018/842***, a także do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego, w niniejszym rozporządzeniu ustanawia się ***wymogi dotyczące*** emisji CO_2 dla nowych pojazdów ciężkich mające na celu zmniejszenie indywidualnego poziomu emisji CO_2 unijnego parku nowych pojazdów ciężkich w porównaniu z emisjami odniesienia CO_2 w następujący sposób:

w odniesieniu do okresów sprawozdawczych od roku 2025 o 15 %;

w odniesieniu do okresów sprawozdawczych od roku 2030 o ▌ 30 %, ***chyba że w wyniku*** przeglądu***, o którym mowa w*** art. 15 ***zostanie podjęta inna decyzja***.

Emisje odniesienia CO_2 opierają się na danych z monitorowania ▌ przekazanych na podstawie rozporządzenia (UE) ***2018/956 za okres od 1 lipca 2019 r. do 30 czerwca 2020 r. (zwany dalej „okresem odniesienia”)***, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, i oblicza się je zgodnie z pkt 3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do nowych pojazdów ciężkich kategorii N_2 i N_3, które mają następujące właściwości:

a) samochody ciężarowe jednoczłonowe o konfiguracji osi 4x2 i o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 16 ton;

b) samochody ciężarowe jednoczłonowe o konfiguracji osi 6x2;

c) ciągniki o konfiguracji osi 4x2 i o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 16 ton; oraz

d) ciągniki o konfiguracji osi 6x2.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się również, do celów art. 5 niniejszego rozporządzenia i pkt 2.3 załącznika I do niniejszego rozporządzenia, ▌ do nowych pojazdów ciężkich kategorii N, które nie są objęte zakresem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011[14] i nie mają właściwości określonych w akapicie pierwszym lit. a)–d).

Kategorie pojazdów, o których mowa w akapicie pierwszym i drugim niniejszego ustępu, odnoszą się do kategorii pojazdów zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE[15].

---

14 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 CO_2 z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

15 ***Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa") (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).***

2. Do celów niniejszego rozporządzenia pojazdy, o których mowa w ust. 1, uznaje się za nowe pojazdy ciężkie w danym ***12-miesięcznym okresie rozpoczynającym się 1 lipca***, jeżeli są one zarejestrowane w Unii po raz pierwszy w tym ***okresie*** i nie zostały wcześniej zarejestrowane poza Unią.

Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Unii, której dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii.

3. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych specjalną procedurę identyfikacji pojazdów ciężkich, które są certyfikowane jako pojazdy specjalistyczne zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego, ale nie są zarejestrowane jako takie, i stosuje korekty do rocznego średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2 producenta w celu uwzględnienia tych pojazdów, począwszy od okresu sprawozdawczego roku 2021 i dla każdego następnego okresu sprawozdawczego. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Definicje

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „emisje odniesienia CO_2” oznaczają średnią indywidualnych poziomów emisji CO_2 w ***okresie odniesienia, o którym mowa w art. 1 akapit drugi,*** wszystkich nowych pojazdów ciężkich w każdej z podgrup pojazdów, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, określoną zgodnie z pkt 3 załącznika I;

2) „indywidualny poziom emisji CO_2” oznacza emisje CO_2 pojedynczego pojazdu ciężkiego określone zgodnie z pkt 2.1 załącznika I;

3) „okres sprawozdawczy roku Y” oznacza okres od 1 lipca roku Y do 30 czerwca roku Y+1;

4) „średni indywidualny poziom emisji CO_2” oznacza średnią indywidualnych poziomów emisji CO_2 nowych pojazdów ciężkich producenta w danym ***okresie sprawozdawczym***, określoną zgodnie z pkt 2.7 załącznika I;

5) „docelowy indywidualny poziom emisji CO_2” oznacza docelowy poziom emisji CO_2 indywidualnego producenta, wyrażony w g/tkm i określany co roku w odniesieniu do poprzedniego ***okresu sprawozdawczego*** zgodnie z pkt 4 załącznika I;

6) „samochód ciężarowy jednoczłonowy” oznacza samochód ciężarowy, który nie został zaprojektowany ani skonstruowany do ciągnięcia naczepy;

7) „ciągnik” oznacza jednostkę ciągnącą zaprojektowaną i zbudowaną wyłącznie lub głównie do ciągnięcia naczep;

8) „podgrupa pojazdów” oznacza grupę pojazdów określoną w pkt 1 załącznika I, które charakteryzują się wspólnym i wyróżniającym zestawem kryteriów technicznych istotnych dla określania emisji CO_2 i zużycia paliwa przez te pojazdy;

9) „pojazd specjalistyczny” oznacza pojazd ciężki , dla którego określono poziom emisji CO_2 i zużycie paliwa, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego, wyłącznie w odniesieniu do profili zadań innych niż te określone w pkt 2.1 załącznika I do niniejszego rozporządzenia;

10) „producent” oznacza osobę lub podmiot odpowiedzialne za dostarczanie danych odnoszących się do nowych pojazdów ciężkich zgodnie z art. 5 rozporządzenia (UE) ***2018/956*** lub, w przypadku bezemisyjnych pojazdów ciężkich, osobę lub podmiot odpowiedzialne przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procedury homologacji typu WE całego pojazdu lub procedury dopuszczenia indywidualnego zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji;

11) „bezemisyjny pojazd ciężki” oznacza pojazd ciężki nieposiadający silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub posiadający silnik spalinowy wewnętrznego spalania, z którego emisje określone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego nie przekraczają 1 g CO_2/kWh lub z którego emisje określone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007[16] i środkami wykonawczymi do niego nie przekraczają 1 g CO_2/km;

12) „niskoemisyjny pojazd ciężki” oznacza pojazd ciężki, inny niż bezemisyjny pojazd ciężki, o indywidualnym poziomie emisji CO_2 ***określonym*** zgodnie z pkt ***2.3.3*** załącznika I***, wynoszącym mniej niż połowa wartości emisji odniesienia CO_2 dla wszystkich pojazdów w podgrupie pojazdów, do której należy ten pojazd ciężki***;

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

13) „profil zadań” oznacza połączenie cyklu prędkości docelowej, wartości ładowności, konfiguracji nadwozia lub przyczepy oraz, w stosownych przypadkach, innych parametrów, odzwierciedlające konkretny sposób użytkowania pojazdu, na podstawie którego określa się oficjalne emisje CO_2 i zużycie paliwa pojazdu ciężkiego;

14) „cykl prędkości docelowej” oznacza opis prędkości pojazdu, którą kierowca chce osiągnąć lub do której jest ograniczony ze względu na warunki ruchu, w zależności od odległości przebytej podczas przejazdu;

15) „ładowność” oznacza masę towarów, które dany pojazd przewozi w różnych warunkach.

Artykuł 4

Średni indywidualny poziom emisji CO_2 producenta

Począwszy od ***1 lipca*** 2020 r. i w każdym kolejnym ***okresie sprawozdawczym*** Komisja ▌ określa dla każdego producenta średni indywidualny poziom emisji CO_2 w g/tkm dla poprzedniego ***okresu sprawozdawczego***, biorąc pod uwagę następujące elementy:

a) dane przekazywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2018/956*** w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich producenta zarejestrowanych w ***poprzednim okresie sprawozdawczym***, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych; oraz

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

Średni indywidualny poziom emisji CO_2 określa się zgodnie z pkt 2.7 załącznika I.

Artykuł 5

Bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie

1. Począwszy od ***1 lipca*** 2020 r. i w odniesieniu do każdego następnego ***okresu sprawozdawczego*** Komisja ▌określa dla każdego producenta wskaźnik emisji zerowej i niskiej za poprzedni ***okres sprawozdawczy***.

Wskaźnik emisji zerowej i niskiej uwzględnia liczbę pojazdów i emisje CO_2 z bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w parku pojazdów producenta w danym ***okresie sprawozdawczym***, w tym bezemisyjnych pojazdów ciężkich, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, jak również bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów specjalistycznych***, i jest określany zgodnie z pkt 2.3 załącznika I***.

▌

2. ***W okresach sprawozdawczych od 2019 r. do 2024 r.*** bezemisyjne i niskoemisyjne pojazdy ciężkie liczy się ***do celów ust. 1*** w następujący sposób:

bezemisyjny pojazd ciężki liczy się jako dwa pojazdy; oraz

niskoemisyjny pojazd ciężki liczy się do dwóch pojazdów w zależności od jego indywidualnych poziomów emisji CO_2 oraz wartości granicznej ***niskiej*** emisji ***w podgrupie pojazdów, do której należy dany pojazd, zgodnie z definicją w pkt 2.3.3 załącznika I***.

Wskaźnik emisji zerowej i niskiej określa się zgodnie z pkt 2.3.1 załącznika I.

3. Dla okresów sprawozdawczych począwszy od 2025 r. wskaźnik emisji zerowej i niskiej określa się na podstawie wartości odniesienia wynoszącej 2 % zgodnie z pkt 2.3.2 załącznika I.

4. Wskaźnik emisji zerowej i niskiej zmniejsza średni indywidualny poziom emisji CO_2 producenta maksymalnie o 3 %. Wkład bezemisyjnych pojazdów ciężkich, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, do tego wskaźnika zmniejsza średni indywidualny poziom emisji CO_2 producenta maksymalnie o 1,5 %.

Artykuł 6
Docelowe indywidualne poziomy emisji CO_2 producenta

Począwszy od ***1 lipca*** 2026 r. i w każdym następnym ***okresie sprawozdawczym*** Komisja określa dla każdego producenta docelowy indywidualny poziom emisji CO_2 na poprzedni ***okres sprawozdawczy***. Ten docelowy indywidualny poziom emisji CO_2 jest sumą, dla wszystkich podgrup pojazdów, iloczynów następujących wartości:

a) celu redukcji emisji CO_2, o którym mowa w art. 1 akapit pierwszy lit. a) lub b), stosownie do przypadku;

b) emisji odniesienia CO_2;

c) udziału producenta w produkcji pojazdów w każdej podgrupie pojazdów;

d) współczynników ważenia rocznego przebiegu i ładowności stosowanych do każdej podgrupy pojazdów.

Docelowy indywidualny poziom emisji CO_2 określa się zgodnie z pkt 4 załącznika I.

Artykuł 7

Jednostki emisji i długi emisyjne

1. W celu ustalenia zgodności producenta z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji CO_2 w ***okresach sprawozdawczych w latach*** 2025–2029 uwzględnia się jego jednostki emisji lub długi emisyjne, określone zgodnie z pkt 5 załącznika I, które odpowiadają liczbie nowych pojazdów ciężkich, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych producenta, w danym ***okresie sprawozdawczym***, pomnożonej przez:

(a) różnicę pomiędzy ścieżką redukcji emisji CO_2, o której mowa w ust. 2, oraz średnim indywidualnym poziomem emisji CO_2 tego producenta, jeżeli różnica jest dodatnia („jednostki emisji”); lub

różnicę pomiędzy średnim indywidualnym poziomem emisji CO_2 i docelowym indywidualnym poziomem emisji CO_2 tego producenta, jeżeli różnica ta jest dodatnia („długi emisyjne”).

Jednostki emisji są nabywane w ***okresach sprawozdawczych*** w latach 2019–2029. Jednostki emisji nabyte w ***okresach sprawozdawczych*** w latach 2019–2024 uwzględnia się jednak wyłącznie w celu ustalania zgodności producenta z docelowym indywidualnym poziomem emisji CO_2 na ***okres sprawozdawczy roku*** 2025.

Długi emisyjne są nabywane są w ***okresach sprawozdawczych*** w latach 2025–2029. Całkowity dług emisyjny producenta nie może jednak przekroczyć 5 % docelowego indywidualnego poziomu emisji CO_2 producenta w ***okresie sprawozdawczym*** roku 2025 pomnożonego przez liczbę pojazdów ciężkich danego producenta w tym ***okresie*** („limit długu emisyjnego”).

Jednostki emisji i długi emisyjne nabyte w ***okresach sprawozdawczych w latach*** 2025–2028, w stosownych przypadkach, są przenoszone z jednego ***okresu sprawozdawczego*** na następny okres sprawozdawczy . Wszelkie pozostałe długi emisyjne zostaną rozliczone w okresie sprawozdawczym roku 2029.

2. Ścieżka redukcji emisji CO_2 ▌ jest ustalana dla każdego producenta zgodnie z pkt 5.1 załącznika I, w oparciu o ścieżkę liniową pomiędzy emisjami odniesienia CO_2, o których mowa w art. 1 akapit drugi, a docelowym poziomem emisji CO_2 ▌ ***dla okresu sprawozdawczego roku 2025, określonym*** w akapicie pierwszym lit. a) ***tego artykułu***, oraz między docelowym poziomem emisji CO_2 ▌ ***dla okresu sprawozdawczego roku 2025*** a docelowym poziomem emisji CO_2 ▌ ***dla okresów sprawozdawczych od roku2030, jak określono w akapicie pierwszym lit. b) tego artykułu.***

Artykuł 8

Zgodność z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji CO_2

1. Jeżeli na podstawie ust. 2 stwierdzono, że producent przekroczył poziom emisji CO_2 w danym ***okresie sprawozdawczym*** począwszy od 2025 r., Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO_2 obliczoną zgodnie z następującym wzorem:

a) od 2025 do 2029 r.:

(opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO_2) = (nadwyżka emisji CO_2 x 4 250 EUR/g CO_2/tkm);

b) od 2030 r.:

(opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO_2) = (nadwyżka emisji CO_2 x 6 800 EUR/g CO_2/tkm).

2. Uznaje się, że producent przekroczył poziom emisji CO_2 w każdym z poniższych przypadków:

(a) jeżeli w dowolnym z ***okresów sprawozdawczych*** w latach 2025–2028 suma długu emisyjnego pomniejszona o sumę jednostek emisji przekracza limit długu emisyjnego, o którym mowa w art. 7 ust. 1 akapit trzeci;

jeżeli w ***okresie sprawozdawczym roku*** 2029 suma długów emisyjnych pomniejszona o sumę jednostek emisji jest dodatnia;

jeżeli począwszy od okresu sprawozdawczego roku 2030 średni indywidualny poziom emisji CO_2 producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji CO_2.

Nadwyżkę emisji CO_2 w danym ***okresie sprawozdawczym*** oblicza się zgodnie z pkt 6 załącznika I.

3. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych sposoby pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO_2 na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

4. Opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO_2 traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii Europejskiej.

Artykuł 9

Weryfikacja danych z monitorowania

1. Organy udzielające homologacji typu niezwłocznie zgłaszają Komisji wszelkie odchylenia wartości emisji CO_2 z użytkowanych pojazdów ciężkich w porównaniu z wartościami podanymi w świadectwach zgodności lub dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, o której mowa w art. 9 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2017/2400, stwierdzone w wyniku weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z procedurą, o której mowa w ***art. 13 niniejszego rozporządzenia***.

2. Komisja uwzględnia odchylenia, o których mowa w ust. 1, do celów obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2 danego producenta.

3. Komisja przyjmuje ***w drodze aktów wykonawczych*** szczegółowe zasady dotyczące procedur zgłaszania takich odchyleń oraz ich uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2. ***Te akty wykonawcze przyjmuje się*** zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

Artykuł 10

Ocena emisji odniesienia CO_2

Aby zapewnić wiarygodność i reprezentatywność wartości emisji odniesienia CO_2 przyjętych jako podstawa określania docelowych poziomów emisji CO_2 dla parków pojazdów w całej Unii, Komisja ustanawia w drodze aktów wykonawczych metodę oceny stosowania warunków, na podstawie których określa się emisje odniesienia CO_2 ,oraz ustanawia kryteria pozwalające stwierdzić, czy te poziomy emisji w nieuzasadniony sposób wzrosły i, jeśli tak, jak należy je skorygować.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

Artykuł 11

Publikacja danych i wyników producenta

1. Do dnia 30 kwietnia każdego roku Komisja publikuje, w drodze aktów wykonawczych, wykaz zawierający:

a) od dnia ***1 lipca*** 2020 r., dla każdego producenta, jego średni indywidualny poziom emisji CO_2 w poprzednim ***okresie sprawozdawczym***, jak określono w art. 4;

b) od dnia ***1 lipca*** 2020 r., ***dla każdego producenta,*** wskaźnik emisji zerowej i niskiej ***w poprzednim okresie sprawozdawczym***, jak określono w art. 5 ust. 1;

c) od dnia ***1 lipca*** 2026 r., dla każdego producenta, jego docelowy indywidualny poziom emisji CO_2 w poprzednim ***okresie sprawozdawczym***, jak określono w art. 6;

d) od dnia ***1 lipca*** 2020 r. do dnia ***30 czerwca*** 2031 r., dla każdego producenta, jego ścieżkę redukcji emisji CO_2, jego jednostki emisji oraz, od dnia ***1 lipca*** 2026 ***r. do dnia 30 czerwca 2031 r.***, jego długi emisyjne w ▌ poprzednim ***okresie sprawozdawczym***, jak określono w art. 7;

e) od dnia ***1 lipca*** 2026 r., dla każdego producenta, jego nadwyżkę emisji w poprzednim ***okresie sprawozdawczym***, jak określono w art. 8 ust. 1;

f) od dnia ***1 lipca*** 2020 r. średni indywidualny poziom emisji CO_2 dla wszystkich nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w Unii w poprzednim ***okresie sprawozdawczym***.

Wykaz ten, który ma zostać opublikowany do ***30 kwietnia 2021 r.***, zawiera emisje odniesienia CO_2, o których mowa w art. 1 akapit drugi.

2. Komisja przyjmuje zgodnie z art. 17 akty delegowane w celu dostosowania emisji odniesienia CO_2 zgodnie z następującymi zasadami:

a) w przypadku gdy ***wagi profili zadań lub*** wartości ładowności zostały dostosowane na podstawie art. 14 ust. 1 lit. b) lub c), przez zastosowanie procedury określonej w pkt 1 załącznika II;

b) w przypadku gdy ***współczynniki*** korekty ***zostały określone*** zgodnie z art. 14 ust. 2, przez zastosowanie ***tych współczynników*** korekty do emisji odniesienia CO_2;

c) w przypadku gdy nadmierny wzrost emisji odniesienia CO_2 został określony według metody, o której mowa w art. 10, przez dokonanie korekty emisji odniesienia CO_2 do dnia 30 kwietnia 2022 r.

Komisja publikuje dostosowane wartości emisji odniesienia CO_2 i stosuje te wartości do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji CO_2 producenta mających zastosowanie w ***okresach sprawozdawczych rozpoczynających się od dnia rozpoczęcia stosowania*** aktów delegowanych dostosowujących te wartości.

Artykuł 12

Emisje CO_2 i zużycie energii w rzeczywistych warunkach jazdy

1. Komisja monitoruje i ocenia reprezentatywność dla rzeczywistych warunków jazdy wartości zużycia ***energii*** i emisji CO_2 określonych ***w ramach rozporządzenia (WE) nr 595/2009.***

Ponadto Komisja regularnie gromadzi dane dotyczące wartości emisji CO_2 i zużycia energii w rzeczywistych warunkach jazdy w przypadku pojazdów ciężkich, posługując się pokładowymi urządzeniami monitorowania zużycia paliwa lub energii, począwszy od nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych od dnia rozpoczęcia stosowania środków, o których mowa w art. 5c lit. b) rozporządzenia (WE) nr 595/2009.

Komisja zapewnia, aby informacje o zmianach tej reprezentatywności w czasie były podawane do wiadomości publicznej.

2. ***Do celów ust. 1*** niniejszego artykułu Komisja zapewnia, aby– ***począwszy od dnia rozpoczęcia stosowania środków, o których mowa w art. 5c lit. b) rozporządzenia (WE) nr 595/2009 – następujące parametry związane z emisjami CO_2 i zużyciem energii w rzeczywistych warunkach jazdy w przypadku pojazdów ciężkich były jej udostępniane w regularnych odstępach czasu przez producentów, organy krajowe lub w drodze bezpośredniego transferu danych z pojazdów, w zależności od przypadku:***

a) numer identyfikacyjny pojazdu;

b) zużycie paliwa i energii elektrycznej;

c) całkowita przebyta odległość;

d) ładowność;

e) w przypadku hybrydowych elektrycznych pojazdów ciężkich z doładowaniem zewnętrznym – zużycie paliwa i energii elektrycznej oraz przebyta odległość dla poszczególnych rodzajów zasilania;

f) inne parametry niezbędne do wypełnienia obowiązków określonych w ust. 1 niniejszego artykułu.

Komisja przetwarza dane otrzymane na podstawie akapitu pierwszego niniejszego ustępu, by stworzyć zanonimizowany i zagregowany zbiór danych***, w tym z podziałem na producentów,*** do celów ust. 1. Numer identyfikacyjny pojazdu wykorzystuje się wyłącznie do tego przetwarzania danych i nie przechowuje się go dłużej, niż jest to niezbędne do realizacji tego celu.

3. Aby zapobiec powiększaniu się rozbieżności rzeczywistych wielkości emisji, najpóźniej dwa lata i pięć miesięcy od dnia rozpoczęcia stosowania środków, o których mowa w art. 5c lit. b) rozporządzenia (WE) nr 595/2009, Komisja oceni, w jaki sposób dane dotyczące zużycia paliwa i energii można wykorzystać do zapewnienia, aby wartości emisji CO_2 i zużycia energii przez pojazdy określone zgodnie z tym rozporządzeniem nadal reprezentowały rzeczywiste emisje w czasie w przypadku każdego producenta.

Komisja będzie monitorować zmiany rozbieżności, o których mowa w akapicie pierwszym, i składać na ten temat coroczne sprawozdania oraz, aby zapobiec zwiększeniu się tych rozbieżności, w 2027 r. oceni wykonalność wprowadzenia od 2030 r. mechanizmu dostosowywania średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2 i, w stosownych przypadkach, przedłoży wniosek ustawodawczy umożliwiający wprowadzenie takiego mechanizmu.

4. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółową procedurę gromadzenia i przetwarzania danych, o których mowa w ust. ▌2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

Artykuł 13

Weryfikacja emisji CO_2 z eksploatowanych pojazdów ciężkich dopuszczonych do użytku

1. Producenci zapewniają, aby wartości emisji CO_2 i zużycia paliwa podane w dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, o której mowa w art. 9 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2017/2400, odpowiadały emisjom CO_2 i zużyciu paliwa przez eksploatowane pojazdy ciężkie zgodnie z tym rozporządzeniem.

2. Po wejściu w życie procedur, o których mowa w ust. 4, organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do producentów, którym udzieliły zezwolenia na posługiwanie się narzędziem do symulacji zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego, na podstawie odpowiednich i reprezentatywnych próbek pojazdów sprawdzają, czy wartości emisji CO_2 i zużycia paliwa figurujące w dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów odpowiadają emisjom CO_2 i zużyciu paliwa przez eksploatowane pojazdy ciężkie zgodnie z tym rozporządzeniem i środkami wykonawczymi do niego, uwzględniając między innymi posługiwanie się dostępnymi danymi z pokładowych urządzeń monitorowania zużycia paliwa lub energii.

Organy udzielające homologacji typu sprawdzają również, czy nie ma na pokładzie pojazdu lub współpracujących z pojazdami objętymi próbą jakichkolwiek systemów, które sztucznie poprawiają wyniki pojazdu w badaniach lub w ramach obliczeń wykonywanych do celów certyfikacji emisji CO_2 i zużycia paliwa, między innymi posługując się danymi z pokładowych urządzeń monitorujących zużycie paliwa lub energii.

3. Jeżeli podczas weryfikacji przeprowadzonej na podstawie ust. 2 zostanie stwierdzone, że wartości emisji CO_2 i zużycia paliwa sobie nie odpowiadają, czego nie można przypisać nieprawidłowemu działaniu narzędzia do symulacji, lub zostaną wykryte inne strategie sztucznie poprawiające wyniki pojazdu, oprócz podjęcia niezbędnych środków określonych w rozdziale XI rozporządzenia (UE) 2018/858 organ odpowiedzialny za homologację typu zapewnia, w zależności od przypadku, korektę dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, certyfikatów zgodności i świadectw dopuszczenia indywidualnego.

4. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych procedury weryfikacji, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

Przed przyjęciem aktów wykonawczych, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie zasad przewodnich i kryteriów określania procedur, o których mowa w akapicie pierwszym.

Artykuł 14

Zmiany w załącznikach I i II

1. W celu zapewnienia, aby parametry techniczne stosowane do obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO_2 producenta na podstawie art. 4 oraz obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji CO_2 na podstawie art. 6 uwzględniały postęp techniczny i rozwój logistyki transportu towarowego, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany następujących przepisów określonych w załącznikach I i II:

(a) pozycji dotyczących typu kabiny i mocy silnika określonych w tabeli 1 w załączniku I oraz definicji „kabiny sypialnej” i „kabiny dziennej”, o których mowa w tej tabeli;

(b) wag profilu zadań określonych w tabeli 2 w załączniku I;

(c) wartości ładowności określonych w tabeli 3 w załączniku I oraz współczynników korekty ładowności określonych w tabeli 1 w załączniku II;

(d) rocznych wartości przebiegu określonych w tabeli 4 w załączniku I.

2. W przypadku gdy procedury homologacji typu ustanowione w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 i w środkach wykonawczych do niego zmienia się***, wprowadzając zmiany inne niż te, o których mowa w ust. 1 lit. b) i c) niniejszego artykułu,*** w taki sposób, że poziom emisji odniesienia CO_2 reprezentatywnych pojazdów określony zgodnie z niniejszym ustępem wzrasta lub spada o więcej niż 5 g CO_2/km, Komisja, zgodnie z art. 11 ust. 2 lit. b), stosuje współczynnik korekty do emisji odniesienia CO_2 obliczany zgodnie ze wzorem określonym w pkt 2 załącznika II.

3. Komisja, w drodze aktów wykonawczych , ustanawia metodę określania jednego lub większej liczby pojazdów reprezentatywnych dla podgrupy pojazdów, w tym ich wagi statystyczne, na podstawie których określa się dostosowanie***, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu***, uwzględniając dane z monitorowania przekazane zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2018/956*** oraz parametry techniczne pojazdów określone w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2017/2400. ***Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 16 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.***

Artykuł 15

Monitorowanie i sprawozdawczość

1. Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat skuteczności niniejszego rozporządzenia, celu redukcji emisji CO_2 ***oraz poziomu mechanizmu zachęt dotyczącego bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich mającego zastosowanie*** od 2030 r., ▌ ustalenia celów redukcji emisji CO_2 dla innych typów pojazdów ciężkich, w tym przyczep, ***autobusów i autokarów oraz pojazdów specjalistycznych, a także wprowadzenia dla pojazdów ciężkich wiążących celów redukcji emisji CO_2 na 2035 r. i na okres po roku 2040***. ***Cel na 2030 r. ocenia się zgodnie z zobowiązaniami Unii Europejskiej wynikającymi z porozumienia paryskiego.***

2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, będzie również zawierać w szczególności następujące elementy:

a) ocenę skuteczności ***systemu jednostek emisji i długów emisyjnych, o którym mowa w art. 7, a także ocenę zasadności przedłużenia jego stosowania do 2030 r. i w kolejnych latach;***

b) ocenę wprowadzenia bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, ▌ z uwzględnieniem celów określonych w dyrektywie 2009/33/WE, ***oraz ocenę stosownych parametrów i warunków mających wpływ na wprowadzanie takich pojazdów ciężkich do obrotu***;

c) ocenę skuteczności mechanizmu zachęt dotyczącego bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich określonego w art. 5 oraz adekwatności jego różnych elementów w perspektywie dostosowania go na okres po 2025 r. poprzez ewentualne zróżnicowanie go według zasięgu przy jeździe bezemisyjnej i według podgrup pojazdów, w powiązaniu z współczynnikiem ważenia przebiegu i ładowności, przy czym data rozpoczęcia jego stosowania musi być odległa o co najmniej trzy lata;

d) ocenę rozwoju niezbędnej infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa, możliwości wprowadzenia norm emisji CO_2 dotyczących silnika, w szczególności odnoszących się do pojazdów specjalistycznych, oraz reprezentatywności wartości emisji CO_2 i zużycia paliwa w rzeczywistych warunkach jazdy, określanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400;

e) wyłącznie do celów niniejszego rozporządzenia – kwestie dotyczące pojazdów ciężkich oraz zespołów pojazdów z uwzględnieniem mas i wymiarów mających zastosowanie do transportu krajowego, na przykład koncepcji modułowych i intermodalnych, a także ewentualne aspekty bezpieczeństwa i skuteczności transportu oraz skutki intermodalne, ekologiczne i infrastrukturalne, efekt odbicia, jak również położenie geograficzne państw członkowskich;

f) ocenę narzędzia do symulacji VECTO w celu zapewnienia ciągłej i terminowej aktualizacji tego narzędzia;

g) ocenę możliwości opracowania szczegółowej metody uwzględnienia potencjalnego wkładu, jaki w redukcję emisji CO_2 może wnieść stosowanie syntetycznych i zaawansowanych alternatywnych odnawialnych paliw płynnych i gazowych, w tym e-paliw, wytwarzanych z użyciem energii odnawialnej i spełniających kryteria zrównoważonego rozwoju i redukcji emisji gazów cieplarnianych, o których mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001[17];

h) ocenę wykonalności wprowadzenia otwartego, przejrzystego i niedyskryminującego mechanizmu łączenia zasobów między producentami;

i) ocenę wysokości opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO_2 w celu zadbania o to, by opłata przewyższała średnie koszty krańcowe technologii niezbędnych do osiągnięcia docelowych poziomów emisji CO_2.

3. Do sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, zostanie dołączony, w stosownym przypadku, wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.

[17] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

4. W ramach oceny na podstawie art. 15 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/...[+] Komisja oceni możliwość przeznaczenia dochodów z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO_2 na konkretny fundusz lub odpowiedni program w celu zapewnienia sprawiedliwej transformacji gospodarki w gospodarkę neutralną dla klimatu, o której mowa w art. 4 ust. 1 porozumienia paryskiego, w szczególności aby wspierać przekwalifikowanie, podnoszenie kwalifikacji i innych szkoleń w zakresie kwalifikacji pracowników oraz relokację pracowników w sektorze motoryzacyjnym we wszystkich państwach członkowskich, których to dotyczy, w szczególności w regionach i społecznościach najbardziej dotkniętych transformacją. W stosownych przypadkach najpóźniej do 2027 r. Komisja przedstawi odpowiedni wniosek ustawodawczy.

5. Nie później niż w 2023 r. Komisja oceni możliwość opracowania wspólnej unijnej metody oceny i spójnej sprawozdawczości w odniesieniu do danych dotyczących emisji CO_2 w całym cyklu życia nowych pojazdów ciężkich wprowadzonych do obrotu na rynku Unii. Komisja przekaże tę ocenę Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, a wraz z nią, w stosownych przypadkach, propozycje środków następczych, takich jak wnioski ustawodawcze.

[+] Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w dokumencie 2017/0293(COD) - PE 6/19.

Artykuł 16

Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet ds. Zmian Klimatu, o którym mowa w art. 44 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999[18]. 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.

3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

[18] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu, zmiany rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 663/2009 i (WE) nr 715/2009, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 94/22/WE, 98/70/WE, 2009/31/WE, 2009/73/WE, 2010/31/UE, 2012/27/UE i 2013/30/UE, dyrektyw Rady 2009/119/WE i (UE) 2015/652 oraz uchylenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 1).

Artykuł 17

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi i w art. 14 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi i w art. 14 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

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

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi i art. 14 ust. 1 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 18

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009

W rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 akapit pierwszy dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Do celów art. 5a, 5b i 5c niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie również do pojazdów kategorii O_3 i O_4.”;

2) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 5a

Szczegółowe wymagania wobec producentów w odniesieniu do efektywności środowiskowej pojazdów kategorii M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 i O_4

1. Producenci dopilnowują, by nowe pojazdy kategorii O_3 i O_4 sprzedawane, rejestrowane lub dopuszczane do ruchu spełniały następujące wymagania:

a) wpływ tych pojazdów na emisje CO_2, zużycie paliwa, zużycie energii elektrycznej i zasięg przy jeździe bezemisyjnej w przypadku pojazdów silnikowych określa się zgodnie z metodą, o której mowa w art. 5c lit. a);

b) są one wyposażone w urządzenia pokładowe służące do monitorowania i rejestrowania ładowności zgodnie z wymogami, o których mowa w art. 5c lit. b).

2. Producenci dopilnowują, by nowe pojazdy kategorii M_2, M_3, N_2 i N_3 sprzedawane, rejestrowane lub dopuszczane do ruchu były wyposażone w urządzenia pokładowe służące do monitorowania i rejestrowania zużycia paliwa lub energii, ładowności i przebiegu zgodnie z wymogami, o których mowa w art. 5c lit. b).

Dopilnowują oni również, by zasięg przy jeździe bezemisyjnej i zużycie energii elektrycznej w przypadku tych pojazdów były określane zgodnie z metodą, o której mowa w art. 5c lit. c).

Artykuł 5b

Szczegółowe wymagania wobec państw członkowskich w odniesieniu do efektywności środowiskowej pojazdów kategorii M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 i O_4

1. ***Zgodnie ze środkami wykonawczymi, o których mowa w art. 5c, organy krajowe odmawiają udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do nowych pojazdów kategorii M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 i O_4, które nie spełniają wymogów określonych w tych środkach wykonawczych.***

2. ***Zgodnie ze środkami wykonawczymi, o których mowa w art. 5c, organy krajowe zakazują sprzedaży, rejestrowania lub dopuszczania do użytku nowych pojazdów kategorii M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 i O_4, które nie spełniają wymogów określonych w tych środkach wykonawczych.***

Artykuł 5c

Środki służące określeniu niektórych aspektów efektywności środowiskowej pojazdów kategorii M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 i O_4

Do dnia 31 grudnia 2021 r. Komisja w drodze aktów wykonawczych przyjmie następujące środki:

a) metodę oceny parametrów pojazdów kategorii O_3 i O_4 w odniesieniu do ich wpływu na emisje CO_2, zużycia paliwa, zużycia energii elektrycznej oraz zasięgów przy jeździe bezemisyjnej pojazdów silnikowych;

b) wymogi techniczne dotyczące wyposażenia w urządzenia pokładowe w celu monitorowania i rejestrowania zużycia paliwa lub energii oraz przebiegu pojazdów silnikowych kategorii M_2, M_3, N_2 i N_3, jak również w celu określania i rejestrowania ładowności lub całkowitej masy pojazdów o parametrach określonych w art. 2 ust. 1 akapit pierwszy lit. a), b), c) oraz d) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/...*[+] oraz ich zespołów z pojazdami kategorii O_3 i O_4, w tym w razie konieczności przekazywania danych między pojazdami w ramach zespołu pojazdów;

[+] Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w niniejszym dokumencie (2018/0143(COD) - PE 60/19) i uzupełnić odpowiedni przypis.

c) metodę określania zasięgu przy jeździe bezemisyjnej i zużycia energii elektrycznej w przypadku nowych pojazdów kategorii M_2, M_3, N_2 i N_3.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13a.

---

* *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/…. z dnia ... określające normy emisji CO_2 dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/596 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L ... z ..., s. ...).";*

3) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 13a

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych ustanowiony na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858[*]. 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.

3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

---

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

Artykuł 19

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/956

W rozporządzeniu (UE) 2018/956 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[*], *w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 oraz w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/... .*[**+]

---

[*] *Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).*

[**] *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/…. z dnia ... określające normy emisji CO_2 dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/596 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L ... z ..., s. ...).”;*

[+] Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w niniejszym dokumencie (2018/0143(COD) - PE 60/19) i uzupełnić odpowiedni przypis.

2) art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Począwszy od dnia 1 stycznia 2019 r. państwa członkowskie monitorują dane określone w załączniku I część A dotyczące nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych po raz pierwszy w Unii.

Do dnia 30 września każdego roku, począwszy od roku 2020, właściwe organy państw członkowskich zgłaszają Komisji dane za poprzedni okres sprawozdawczy – od 1 lipca do dnia 30 czerwca – zgodnie z procedurą sprawozdawczości określoną w załączniku II.

Jeżeli chodzi o 2019 r., dane przekazane do dnia 30 września 2020 r. obejmą dane zarejestrowane od dnia 1 stycznia 2019 r. do dnia 30 czerwca 2020 r.

Dane dotyczące nowych pojazdów ciężkich, które były wcześniej zarejestrowane poza Unią, nie podlegają monitorowaniu i zgłaszaniu, chyba że rejestracji tej dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii.”;

3) art. 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Począwszy od lat początkowych określonych w załączniku I część B pkt 1 producenci pojazdów ciężkich monitorują dane określone w załączniku I część B pkt 2 dla każdego nowego pojazdu ciężkiego.

Do dnia 30 września każdego roku, począwszy od lat początkowych określonych w załączniku I część B pkt 1, producenci pojazdów ciężkich zgłaszają Komisji te dane dla każdego nowego pojazdu ciężkiego wraz z datą przeprowadzenia symulacji przypadającą w poprzednim okresie sprawozdawczym – od 1 lipca do 30 czerwca – zgodnie z procedurą sprawozdawczości określoną w załączniku II.

Jeżeli chodzi o 2019 r., producenci przekazują dane dla wszystkich nowych pojazdów ciężkich wraz z datą przeprowadzenia symulacji przypadającą w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 30 czerwca 2020 r.

Data przeprowadzenia symulacji jest datą zgłaszaną zgodnie z pozycją 71 w załączniku I część B pkt 2.”;

4) art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do dnia 30 kwietnia każdego roku Komisja publikuje sprawozdanie roczne zawierające przeprowadzoną przez nią analizę danych przekazanych przez państwa członkowskie i producentów za poprzedni okres sprawozdawczy.”;

5) pkt 3.2 załącznika II otrzymuje brzmienie:

„3.2. Dane dotyczące pojazdów ciężkich zarejestrowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym i zapisane w rejestrze podaje się do wiadomości publicznej do dnia 30 kwietnia każdego roku, począwszy od 2021 r., z wyjątkiem danych określonych w art. 6 ust. 1.”.

Artykuł 20

Zmiany w dyrektywie 96/53/WE

W dyrektywie 96/53/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 po definicji „pojazdu napędzanego paliwem alternatywnym” dodaje się następującą definicję:

*„- »pojazd bezemisyjny« oznacza »bezemisyjny pojazd ciężki« zdefiniowany w art. 3 pkt 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/... *+,*

---

* *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/…. z dnia ... określające normy emisji CO_2 dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/596 oraz Rady dyrektywę 96/53/WE (Dz.U. L ... z ..., s. ...).”;*

+ Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w niniejszym dokumencie (2018/0143(COD) - PE 60/19) i uzupełnić odpowiedni przypis.

2) art. 10b otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10b

Maksymalne dopuszczalne masy pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych są określone w pkt 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 i 2.4 załącznika I.

Pojazdy napędzane paliwem alternatywnym lub pojazdy bezemisyjne muszą również przestrzegać ograniczeń w zakresie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osi określonych w pkt 3 załącznika I.

Dodatkowa masa, którą muszą mieć pojazdy napędzane paliwem alternatywnym lub pojazdy bezemisyjne, jest określana na podstawie dokumentacji dostarczanej przez producenta w momencie homologacji danego pojazdu. Ta dodatkowa masa musi być podana w oficjalnym dokumencie wymaganym zgodnie z art. 6.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10h w celu aktualizowania na potrzeby niniejszej dyrektywy wykazu paliw alternatywnych, o których mowa w art. 2 i które wymagają dodatkowej masy. Szczególnie ważne jest, aby przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym z ekspertami z państw członkowskich.”;

3) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 i 2.2.4 w drugiej kolumnie dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w niniejszej sekcji zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego lub technologii bezemisyjnej wynoszącą maksymalnie 1 tonę i maksymalnie 2 tony.”;

b) w pkt 2.3.1 w drugiej kolumnie dodaje się akapit w brzmieniu:

„Pojazdy bezemisyjne: maksymalną dopuszczalną masę 18 ton zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii bezemisyjnych wynoszącą maksymalnie 2 tony.”;

c) w pkt 2.3.2 w trzeciej kolumnie dodaje się akapit w brzmieniu:

„Trójosiowe pojazdy bezemisyjne: maksymalną dopuszczalną masę 25 ton lub 26 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalna masa każdej osi nie przekracza 9,5 tony, zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii bezemisyjnych wynoszącą maksymalnie 2 tony.”;

d) w pkt 2.4 w trzeciej kolumnie dodaje się akapit w brzmieniu:

„Trójosiowe autobusy przegubowe będące pojazdami bezemisyjnymi: maksymalną dopuszczalną masę 28 ton zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii bezemisyjnych wynoszącą maksymalnie 2 tony.”.

Artykuł 21

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK I

Średnie indywidualne poziomy emisji CO_2, docelowe indywidualne poziomy emisji CO_2 oraz nadwyżki emisji CO_2

1. PODGRUPY POJAZDÓW

Każdy nowy pojazd ciężki jest przypisany do jednej z podgrup pojazdów określonych w tabeli 1 zgodnie z podanymi w niej warunkami.

Tabela 1 – Podgrupy pojazdów (sg)

Pojazdy ciężkie	Typ kabiny	Moc silnika	Podgrupa pojazdów (sg)
Samochody ciężarowe jednoczłonowe o konfiguracji osi 4x2 i o maksymalnej masie całkowitej > 16 ton	Wszystkie	<170 kW	4-UD
	Kabina dzienna	≥170 kW	4-RD
	Kabina sypialna	≥170 kW i <265 kW	
	Kabina sypialna	≥265 kW	4-LH
Samochody ciężarowe jednoczłonowe o konfiguracji osi 6x2	Kabina dzienna	Wszystkie	9-RD
	Kabina sypialna		9-LH
Ciągniki o konfiguracji osi 4x2 i o maksymalnej masie całkowitej > 16 ton	Kabina dzienna	Wszystkie	5-RD
	Kabina sypialna	< 265 kW	
	Kabina sypialna	≥ 265 kW	5-LH
Ciągniki o konfiguracji	Kabina	Wszystkie	10-RD

osi 6x2	dzienna		
	Kabina sypialna		10-LH

„Kabina sypialna” oznacza typ kabiny z przedziałem, który znajduje się za siedzeniem kierowcy, przeznaczonym do spania, zgłaszany zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2018/956***.

„Kabina dzienna” oznacza typ kabiny, która nie jest kabiną sypialną.

Jeżeli nowego pojazdu ciężkiego nie można przypisać do podgrupy pojazdów, ponieważ nie są dostępne informacje o rodzaju kabiny lub mocy silnika, należy go przypisać do podgrupy pojazdów dalekobieżnych (LH) odpowiadającej jego typowi podwozia (samochód ciężarowy jednoczłonowy lub ciągnik) i konfiguracji osi (4x2 lub 6x2).

Jeżeli nowy pojazd ciężki jest przypisany do podgrupy pojazdów 4-UD, ale dane dotyczące emisji CO_2 w g/km nie są dostępne dla profili zadań UDL lub UDR określonych w tabeli 2 w pkt 2.1, nowy pojazd ciężki należy przypisać do podgrupy pojazdów 4-RD.

2. ŚREDNI INDYWIDUALNY POZIOM EMISJI CO_2 PRODUCENTA

2.1. Indywidualny poziomu emisji CO_2 dla nowego pojazdu ciężkiego

Indywidualny poziom emisji CO_2 w g/km ($CO2_v$) nowego pojazdu ciężkiego *v* przypisanego do podgrupy pojazdów *sg* oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

gdzie:

$\sum mp$ oznacza sumę wszystkich profili zadań *mp* wymienionych w tabeli 2;

sg oznacza podgrupę pojazdów, do której przypisano nowy pojazd ciężki *v* zgodnie z pkt 1 niniejszego załącznika;

$W_{sg,mp}$ oznacza wagę profilu zadań określoną w tabeli 2;

$CO2_{v,mp}$ oznacza emisje CO_2 w g/km nowego pojazdu ciężkiego *v* określone dla profilu zadań *mp* i przekazane zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2018/956***.

Indywidualny poziom emisji CO_2 bezemisyjnego pojazdu ciężkiego ustala się na poziomie 0 g CO_2/km.

Indywidualny poziom emisji CO_2 pojazdu specjalistycznego jest średnią emisji CO_2 w g/km przekazanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2018/956***.

Tabela 2 – Wagi profili zadań ($W_{sg,mp}$)

Podgrupa pojazdów *(sg)*	Profil zadań[1] (*mp*)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Definicje profili zadań

RDL	Transport regionalny, mała ładowność
RDR	Transport regionalny, ładowność reprezentatywna
LHL	Transport długodystansowy, mała ładowność
LHR	Transport długodystansowy, ładowność reprezentatywna
UDL	Transport miejski, mała ładowność
UDR	Transport miejski, ładowność reprezentatywna
REL	Transport regionalny (EMS), mała ładowność
RER	Transport regionalny (EMS), ładowność

	reprezentatywna
LEL	Transport długodystansowy (EMS), mała ładowność
LER	Transport długodystansowy (EMS), ładowność reprezentatywna

2.2. Średni indywidualny poziom emisji CO_2 wszystkich nowych pojazdów ciężkich w danej podgrupie pojazdów dla danego producenta

Dla każdego producenta i każdego ***okresu sprawozdawczego*** średni indywidualny poziom emisji CO_2 w g/tkm ($avgCO2_{sg}$) wszystkich nowych pojazdów ciężkich w podgrupie pojazdów *sg* oblicza się w następujący sposób:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_{v} CO2_{v}}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

gdzie:

$\sum v$ oznacza sumę obejmującą wszystkie nowe pojazdy ciężkie producenta w podgrupie pojazdów *sg*, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, zgodnie z art. 4 akapit pierwszy lit. a);

$CO2_v$ oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 nowego pojazdu ciężkiego *v* określony zgodnie z pkt 2.1;

V_{sg} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich producenta w podgrupie pojazdów *sg*, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, zgodnie z art. 4 akapit pierwszy lit. a);

PL_{sg} oznacza średnią ładowność pojazdów w podgrupie pojazdów *sg*, jak określono w pkt 2.5.

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

2.3.1 Okresy sprawozdawcze od 2019 do 2024 r.

Dla każdego producenta i okresu sprawozdawczego w latach od 2019 do 2024 r. wskaźnik emisji zerowej i niskiej (ZLEV), o którym mowa w art. 5, oblicza się w następujący sposób:

ZLEV = V / (Vconv + Vzlev) przy czym minimalna wartość wynosi 0,97

gdzie:

V ***oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta, które mają właściwości określone w art. 2 ust. 1 akapit pierwszy, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, zgodnie z art. 4 akapit pierwszy lit. a);***

Vconv ***oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta, które mają właściwości określone w art. 2 ust. 1 akapit pierwszy, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, zgodnie z art. 4 akapit pierwszy lit. a) oraz z wyłączeniem bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich;***

Vzlev ***oznacza sumę Vin i Vout,***

gdzie:

Vin	***to*** $\sum_v$ $(1+ (1 – CO2_v/LET_{sg}))$ ***przy czym*** $\sum_v$ ***oznacza sumę wszystkich nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, które mają właściwości określone w art. 2 ust. 1 akapit pierwszy;***
$CO2_v$	***oznacza indywidualny poziom emisji*** CO_2 ***w g/km bezemisyjnego lub niskoemisyjnego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;***
LET_{sg}	***oznacza próg niskoemisyjny podgrupy pojazdów sg, do której pojazd v należy zgodnie z definicją w pkt 2.3.3;***
Vout	***oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, pomnożoną przez 2, przy czym maksymalna wartość wynosi 1,5 % Vconv.***

2.3.2 Okresy sprawozdawcze począwszy od 2025 r.

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

ZLEV = 1 - (y - x) ***chyba że ta wartość jest większa niż 1 lub mniejsza niż 0,97, w którym to przypadku ustala się ją na poziomie 1 lub 0,97, w zależności od przypadku***

gdzie:

x ***wynosi 0,02***

y ***oznacza sumę Vin i Vout podzieloną przez Vtotal, gdzie:***

Vin ***oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów ciężkich, które mają właściwości określone w art. 2 ust. 1 akapit pierwszy, w przypadku gdy każdy z nich liczy się jako ZLEVspecific zgodnie z poniższym wzorem:***

$$ZLEVspecific = 1 - (CO2v / LET_{sg})$$

gdzie:

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

LET_{sg} ***oznacza próg niskoemisyjny podgrupy pojazdów sg, do której pojazd v należy zgodnie z definicją w pkt 2.3.3;***

Vout ***oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich, o których mowa w art. 2 ust. 1 akapit drugi, przy czym maksymalna wartość wynosi 0,035 % Vtotal;***

Vtotal ***oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych pojazdów ciężkich danego producenta w tym okresie sprawozdawczym.***

jeżeli iloraz Vin/Vtotal jest mniejszy niż 0,0075, współczynnik ZLEV ustala się na poziomie 1.

2.3.3 Próg niskoemisyjny

Próg niskoemisyjny LET_{sg} podgrupy pojazdów sg określa się w następujący sposób:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

gdzie:

$rCO2_{sg}$ ***oznacza emisje odniesienia CO_2 dla podgrupy pojazdów sg, jak określono w pkt 3;***

PL_{sg} ***oznacza średnią ładowność w podgrupie pojazdów sg, jak określono w pkt 2.5.***

2.4. Udział nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie pojazdów

Dla każdego producenta i każdego ***okresu sprawozdawczego*** udział $share_{sg}$ nowych pojazdów ciężkich w podgrupie pojazdów *sg* oblicza się w następujący sposób:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

gdzie:

V_{sg} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie pojazdów *sg*, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, zgodnie z art. 4 akapit pierwszy lit. a);

V oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, zgodnie z art. 4 akapit pierwszy lit. a).

2.5. Średnie wartości ładowności wszystkich pojazdów w podgrupie pojazdów

Średnią wartość ładowności PL_{sg} pojazdu w podgrupie pojazdów *sg* oblicza się w następujący sposób:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

gdzie:
Σ_{mp} oznacza sumę wszystkich profili zadań *mp*;
$W_{sg,mp}$ oznacza wagę profilu zadań określoną w tabeli 2 w pkt 2.1;
$PL_{sg,mp}$ oznacza wartość ładowności przypisaną pojazdom w podgrupie pojazdów *sg* dla profilu zadań *mp*, jak określono w tabeli 3.

Tabela 3 – Wartości ładowności $PL_{sg, mp}$ (w tonach)

Podgrupa pojazdów *sg*	**Profil zadań[1] *mp***									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

[1] Zob. definicje profili zadań pod tabelą 2 w pkt 2.1.

2.6. Współczynnik ważenia przebiegu i ładowności

Współczynnik ważenia przebiegu i ładowności (MPW_{sg}) podgrupy pojazdów *sg* definiuje się jako iloczyn rocznego przebiegu określonego w tabeli 4 i wartości ładowności dla każdej podgrupy pojazdów określonej w tabeli 3 w pkt 2.5, znormalizowany do odpowiedniej wartości dla podgrupy pojazdów 5-LH, i oblicza się go w następujący sposób:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

gdzie:

AM_{sg} oznacza roczny przebieg określony w tabeli 4 dla pojazdów w danej podgrupie pojazdów;

$AM_{5\text{-}LH}$ oznacza roczny przebieg określony dla podgrupy pojazdów 5-LH w tabeli 4;

PL_{sg} oznacza średnią wartość ładowności, jak określono w pkt 2.5;

$PL_{5\text{-}LH}$ oznacza średnią wartość ładowności dla podgrupy pojazdów 5-LH, jak określono w pkt 2.5.

Tabela 4 – Roczne przebiegi

Podgrupa pojazdów *sg*	**Roczny przebieg AM_{sg} (w km)**
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Średni indywidualny poziom emisji CO_2 w g/tkm producenta, o którym mowa w art. 4

Dla każdego producenta i każdego ***okresu sprawozdawczego*** średni indywidualny poziom emisji CO_2 w g/tkm (*CO2*) oblicza się w następujący sposób:

$$CO2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

gdzie:

$\sum_{sg}$	oznacza sumę wszystkich podgrup pojazdów;
ZLEV	oznacza ***wskaźnik emisji zerowej i niskiej,*** jak określono w pkt 2.3;
$share_{sg}$	oznacza udział nowych pojazdów ciężkich w podgrupie pojazdów *sg,* jak określono w pkt 2.4;
MPW_{sg}	oznacza współczynnik ważenia przebiegu i ładowności, jak określono w pkt 2.6;
$avgCO2_{sg}$	oznacza średni indywidualny poziom emisji CO_2 w g/tkm, jak określono w pkt 2.2.

3. EMISJE ODNIESIENIA CO_2, O KTÓRYCH MOWA W ART. 1 AKAPIT DRUGI

Emisje odniesienia CO_2 ($rCO2_{sg}$) oblicza się dla każdej podgrupy pojazdów *sg* na podstawie wszystkich nowych pojazdów ciężkich wszystkich producentów ***w okresie odniesienia*** w następujący sposób:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_{v}(CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

gdzie:

Σ_v	oznacza sumę obejmującą wszystkie nowe pojazdy ciężkie zarejestrowane w okresie odniesienia w podgrupie pojazdów *sg*, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, zgodnie z art. 1 akapit drugi;
$CO2_v$	oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 nowego pojazdu ciężkiego *v* określony zgodnie z pkt 2.1, w stosownych przypadkach dostosowany zgodnie z załącznikiem II;
rV_{sg}	oznacza liczbę wszystkich nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w okresie odniesienia w podgrupie pojazdów *sg,* z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, zgodnie z art. 1 akapit drugi;
PL_{sg}	oznacza średnią ładowność pojazdów w podgrupie pojazdów *sg*, jak określono w pkt 2.5.

4. DOCELOWY INDYWIDUALNEGO POZIOMU EMISJI CO_2 PRODUCENTA, O KTÓRYM MOWA W ART. 6

Dla każdego producenta i każdego ***okresu sprawozdawczego***, począwszy od ***dnia 1 lipca*** 2025 r., docelowy indywidualny poziom emisji CO_2 *T* oblicza się w następujący sposób:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

gdzie:

$\sum_{sg}$	oznacza sumę wszystkich podgrup pojazdów;
$share_{sg}$	oznacza udział nowych pojazdów ciężkich w podgrupie pojazdów *sg,* jak określono w pkt 2.4;
MPW_{sg}	oznacza współczynnik ważenia przebiegu i ładowności, jak określono w pkt 2.6;
rf	oznacza cel redukcji emisji CO_2 (w %) ***mający zastosowanie*** w ***danym okresie sprawozdawczym***;
$rCO2_{sg}$	oznacza emisje odniesienia CO_2, jak określono w pkt 3.

5. JEDNOSTKI EMISJI I DŁUGI EMISYJNE, O KTÓRYCH MOWA W ART. 7

5.1. Ścieżka redukcji CO_2 w odniesieniu do jednostek emisji

Dla każdego producenta i każdego ***okresu sprawozdawczego w latach Y od*** 2019 do ***2030 r.*** ścieżkę redukcji emisji CO_2 (ET_Y) określa się w następujący sposób:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R\text{-}ET_Y \times rCO2_{sg}$$

gdzie:

$\sum_{sg}(\ldots)$	oznacza sumę wszystkich podgrup pojazdów;
$share_{sg}$	oznacza udział nowych pojazdów ciężkich w podgrupie pojazdów *sg,* jak określono w pkt 2.4;
MPW_{sg}	oznacza współczynnik ważenia przebiegu i ładowności, jak określono w pkt 2.6;
$rCO2_{sg}$	oznacza emisje odniesienia CO_2, jak określono w pkt 3;

gdzie:

dla ***okresów sprawozdawczych w latach*** Y od 2019 do 2025 r.:

$$R\text{-}ET_{Y,} = (1\text{-}rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

a dla ***okresów sprawozdawczych w latach*** Y od 2026 do 2030 r.:

$$R\text{-}ET_Y = (1\text{-}rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} i rf_{2030}	są celami redukcji emisji CO_2 (w %) ***mającymi zastosowanie do okresów sprawozdawczych w latach, odpowiednio,*** 2025 i 2030 .

5.2. Jednostki emisji i długi emisyjne w każdym ***okresie sprawozdawczym***

Dla każdego producenta i każdego ***okresu sprawozdawczego*** lat ***Y*** od 2019 do 2029 r. jednostki emisji ($cCO2_Y$) i długi emisyjne ($dCO2_Y$) oblicza się w następujący sposób:

Jeżeli $CO2_Y < ET_Y$*:*

$cCO2_Y = (ET_Y - CO2_Y) \times V_y$ oraz

$dCO2_Y = 0$

Jeżeli $CO2_Y > T_Y$ *w latach od 2025 do 2029 r.:*

$dCO2_Y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$ oraz

$cCO2_Y = 0$

We wszystkich pozostałych przypadkach $dCO2_Y$ *i* $cCO2_Y$ *ustala się na poziomie 0.*

gdzie:

ET_Y	oznacza ścieżkę redukcji emisji CO_2 producenta w ***okresie sprawozdawczym*** roku Y określoną zgodnie z pkt 5.1;
$CO2_Y$	oznacza średni indywidualny poziom emisji CO_2 producenta ***w okresie sprawozdawczym*** roku Y określony zgodnie z pkt 2.7;
T_Y	oznacza docelowy indywidualny poziom emisji CO_2 producenta w ***okresie sprawozdawczym*** roku Y określony zgodnie z pkt 4;
V_Y	oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta w ***okresie sprawozdawczym*** roku ▌ Y, z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, zgodnie z art. 4 akapit pierwszy lit. a).

5.3. Limit długu emisyjnego

Dla każdego producenta limit długu emisyjnego (*limCO2*) określa się w następujący sposób:

$$limCO2 = T_{2025} \times 0{,}05 \times V_{2025}$$

gdzie:

T_{2025} oznacza docelowy indywidualny poziom emisji CO_2 producenta ***w okresie sprawozdawczym roku*** 2025 określony zgodnie z pkt 4;

V_{2025} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta w ***okresie sprawozdawczym roku*** 2025 , z wyłączeniem pojazdów specjalistycznych, zgodnie z art. 4 akapit pierwszy lit. a).

5.4. Jednostki emisji nabyte przed 2025 r.

Długi emisyjne nabyte w ***okresie sprawozdawczym roku*** 2025 obniża się o kwotę (*redCO2*) odpowiadającą jednostkom emisji nabytym przed ***tym okresem sprawozdawczym***, którą określa się dla każdego producenta w następujący sposób:

$$redCO2 = min(dCO2_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2_Y)$$

gdzie:

min oznacza minimalną wartość spośród dwóch wartości podanych w nawiasach;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ oznacza sumę ***w okresach sprawozdawczych*** lat ***Y od*** 2019 do 2024 r.;

$dCO2_{2025}$ oznacza długi emisyjne ***w okresie sprawozdawczym roku*** 2025 określone zgodnie z pkt 5.2;

$cCO2_Y$ oznacza jednostki emisji ***w okresie sprawozdawczym roku*** Y określone zgodnie z pkt 5.2;

6. NADWYŻKA EMISJI CO_2 PRODUCENTA, O KTÓREJ MOWA W ART. 8 UST. 2

Dla każdego producenta i każdego ***okresu sprawozdawczego*** od ***roku*** 2025 wartość nadwyżki emisji CO_2 ($exeCO2_Y$) oblicza się w następujący sposób, jeżeli wartość jest dodatnia:

dla ***okresu sprawozdawczego*** roku 2025

$$exeCO2_{2025} = dCO2_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO2_Y - limCO2$$

dla ***okresów sprawozdawczych w latach*** Y od 2026 do 2028 r.

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{I=2025}^{Y-1} exeCO2_J - redCO2 - limCO2$$

dla ***okresu sprawozdawczego*** roku 2029

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

dla ***okresów sprawozdawczych w latach*** Y począwszy od 2030 r.

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

gdzie:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ oznacza sumę ***w okresach sprawozdawczych*** w latach ***Y*** od 2019 do 2025 r.;

$\sum_{I=2025}^{Y}$ oznacza sumę w okresach sprawozdawczych w latach ***I*** od 2025 r. do roku Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ oznacza sumę ***w okresach sprawozdawczych*** w latach ***J*** od 2025 r. do roku (Y–1);

$\sum_{J=2025}^{2028}$ oznacza sumę ***w okresach sprawozdawczych*** w latach ***J*** od 2025 do 2028 r.;

$\sum_{I=2025}^{2029}$ oznacza sumę ***w okresach sprawozdawczych*** w latach ***I*** od 2025 do 2029 r.;

$dCO2_Y$ oznacza długi emisyjne ***w okresie sprawozdawczym roku*** Y określone zgodnie z pkt 5.2;

$cCO2_Y$ oznacza jednostki emisji ***w okresie sprawozdawczym roku*** Y określone zgodnie z pkt 5.2;

limCO2 oznacza limit długu emisyjnego określony zgodnie z pkt 5.3;

redCO2 oznacza redukcję długów emisyjnych ***w okresie sprawozdawczym roku*** 2025 określoną zgodnie z pkt 5.4.

We wszystkich pozostałych przypadkach wartość nadwyżki emisji CO_2 $exeCO2_Y$ ustala się na poziomie 0.

ZAŁĄCZNIK II

Procedury dostosowania

1. WSPÓŁCZYNNIKI KOREKTY ŁADOWNOŚCI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 14 UST. 1 LIT. C)

Z zastrzeżeniem art. 11 ust. 2 lit. a), do celów obliczania emisji odniesienia CO_2, o których mowa w art. 1 akapit drugi, ***stosuje się wagi profilów zadań i wartości ładowności mające zastosowanie w okresie sprawozdawczym, w którym zmiany, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. c), stają się skuteczne dla wszystkich nowych pojazdów ciężkich, a*** emisje CO_2 w g/km pojazdu ciężkiego *v* określone dla profilu zadań *mp*, o którym mowa w tabeli 2 w pkt 2.1 załącznika I, dostosowuje się w następujący sposób:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (1 + PLa_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

gdzie:

sg	oznacza podgrupę pojazdów, do której należy pojazd *v*;
$CO2(RP)_{v,mp}$	oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 pojazdu *v* w g/km, jak określono w profilu zadań *mp* i na podstawie danych z monitorowania dla ***okresu odniesienia***, przekazanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2018/956***;
$PL(RP)_{sg,\ mp}$	oznacza wartość ładowności przypisaną pojazdom *v* w podgrupie pojazdów *sg* dla profilu zadań *mp* w ***okresie odniesienia***, zgodnie z tabelą 3 w pkt 2.5 załącznika I, na potrzeby określenia danych z monitorowania dla ***okresu odniesienia***, przekazanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2018/956***;
$PL_{sg,\ mp}$	oznacza wartość ładowności przypisaną pojazdom w podgrupie pojazdów *sg* dla profilu zadań *mp* w ***okresie sprawozdawczym***, w którym zmiany, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. c), stają się skuteczne dla wszystkich nowych pojazdów ciężkich, zgodnie z tabelą 3 w pkt 2.5 załącznika I;
$PLa_{sg,\ mp}$	oznacza współczynnik korekty ładowności określony w tabeli 5.

Tabela 5 – Współczynniki korekty ładowności *PLa $_{sg, mp}$*

PLa$_{sg,mp}$ (w 1/t)		**Profile zadań *mp*[1]**				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Podgrupy pojazdów *sg*	**4-UD**	0,026	NIE DOTYCZY	0,015	NIE DOTYCZY	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
	10-LH					

[1] Zob. definicje profili zadań w pkt 2.1 załącznika I.

2. WSPÓŁCZYNNIKI KOREKTY, O KTÓRYCH MOWA W ART. 11 UST. 2 LIT. B)

Z zastrzeżeniem art. 11 ust. 2 lit. b), do celów obliczania emisji odniesienia CO_2, o których mowa w art. 1 akapit drugi, ***stosuje się wagi profilów zadań i wartości ładowności mające zastosowanie w okresie sprawozdawczym, w którym zmiany, o których mowa w art. 14 ust. 1 lit. c), stają się skuteczne dla wszystkich nowych pojazdów ciężkich, a*** emisje CO_2 w g/km pojazdu ciężkiego *v* określone dla profilu zadań *mp*, o którym mowa w pkt 2.1 załącznika I, dostosowuje się w następujący sposób:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO2(RP)_{r,mp})$$

gdzie:

$\sum_r$	oznacza sumę dla wszystkich pojazdów reprezentatywnych *r* dla podgrupy pojazdów *sg*;
sg	oznacza podgrupę pojazdów, do której należy pojazd *v*;
$s_{r,sg}$	oznacza wagę statystyczną pojazdu reprezentatywnego *r* w podgrupie pojazdów *sg*;
$CO2(RP)_{v,mp}$	oznacza indywidualny poziom emisji CO_2 pojazdu *v* w g/km, jak określono w profilu zadań *mp* i na podstawie danych z monitorowania dla ***okresu odniesienia***, przekazanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2018/956***;

$CO2(RP)_{r,mp}$ oznacza jednostkowe emisje CO_2 dla pojazdu reprezentatywnego *r* w g/km, jak określono w profilu zadań *mp* zgodnie z ***rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego w okresie sprawozdawczym, gdy określone zostało*** $CO2(RP)_{v,mp}$;

$CO2_{r,mp}$ oznacza jednostkowe emisje CO_2 dla pojazdu reprezentatywnego *r*, określone ***w profilu zadań mp*** zgodnie z ▌ rozporządzeniem ***(WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego*** w ***okresie sprawozdawczym***, w którym zmiany, o których mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, stają się skuteczne dla wszystkich nowych pojazdów ciężkich.

Pojazd reprezentatywny *r* określa się zgodnie z metodą, o której mowa w art. ***14 ust. 3 niniejszego rozporządzenia***.

Or. en