



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

2009/0173(COD)

28.6.2010

OPINIA

Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego
i Bezpieczeństwa Żywności

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

Sprawozdawca komisji opiniodawczej (*): Werner Langen

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

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

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

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

1. Podstawa prawna:

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

2. Cele wniosku dotyczącego rozporządzenia

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

3. Faza wprowadzenia

Na opracowanie nowych typów i nowych płyt podłogowych samochodów dostawczych potrzeba według branży motoryzacyjnej do dziesięciu lat, ponadto cykl życia produktu jest w ich przypadku dłuższy niż cykl życia samochodów osobowych. Komisja zaproponowała, aby docelowa wartość ograniczenia CO₂ na poziomie 175 g/km była wdrażana począwszy od 2014 r. przez wieloletni okres przejściowy. Z uwagi na dłuższe cykle faza wprowadzania powinna rozpocząć się w 2015 r., ponieważ pojazdy, które będą sprzedawane w 2014 r., są

już projektowane bądź też są już w fazie produkcji. Czas trwania okresu przejściowego w latach 2015–2018 z możliwością rozłożenia realizacji docelowych poziomów na 65%, 75%, 80% i 100% stanu nowych samochodów odpowiada ponadto czasowi trwania i zróżnicowaniu określonym w rozporządzeniu w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych (WE) nr 443/2009. Osiągnięcie poprawionego długoterminowego docelowego poziomu ograniczenia wynoszącego 150 g/km ma być wprowadzane stopniowo począwszy od 2018 r., aby możliwe były okresy przejściowe dla producentów i nieprzerwane wdrażanie innowacyjnych technologii i technologii obniżających zużycie paliwa.

4. Pojazdy produkowane w procesie wieloetapowym

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

5. Sankcje

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

POPRAWKI

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

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Odniesienie pierwsze

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 1 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 3

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Punkt 2 a preambuły (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 4

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Punkt 9 a preambuły (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Dyrektywa 1999/94/WE wprowadza już wymóg, by „literatura promocyjna” dotycząca samochodów osobowych dostarczała użytkownikom końcowym „danych dotyczących oficjalnych wartości emisji CO₂ i oficjalnego zużycia paliwa poszczególnych samochodów osobowych”. Komisja zinterpretowała to w taki sposób, że w swym zaleceniu 2003/217/WE ujęła aspekt reklamy. Dlatego zakres dyrektywy 1999/94/WE należy rozszerzyć na lekkie samochody dostawcze, tak by materiały reklamowe dotyczące lekkich samochodów dostawczych musiały dostarczać użytkownikom końcowym, oprócz danych dotyczących energii i ceny, również danych o oficjalnych wartościach emisji CO₂ i zużyciu paliwa przez pojazd.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 13 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 14 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W celu zagwarantowania, że

Poprawka

(14) W celu zagwarantowania, że

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

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 20 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(20) Zgodność producentów z celami określonymi niniejszym rozporządzeniem powinna być oceniana na poziomie Wspólnoty. Producenci, których średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ przekraczają poziomy dopuszczalne na mocy niniejszego rozporządzenia, powinni uiszczać opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy począwszy od dnia **1 stycznia 2015 r.** Wysokość opłaty powinna być zmienna w zależności od stopnia, w jakim producent przekroczył dopuszczalny poziom emisji.

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

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 21 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21a) Aby zapewnić, że wartości emisji CO₂ oraz wydajności paliwa są reprezentatywne dla pojazdów skompletowanych i że obecny poziom emisji CO₂ nie jest zaniżony, Komisja powinna przedstawić wniosek w sprawie metodologii obliczania indywidualnego poziomu emisji w celu określenia poziomu emisji dla każdego rodzaju pojazdu.

Uzasadnienie

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

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 23 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Uzasadnienie

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

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 24 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Uzasadnienie

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

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 12

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty niniejsze rozporządzenie zostanie uzupełnione dodatkowymi środkami odpowiadającymi zmniejszeniu emisji o 10 g CO₂/km.

Uzasadnienie

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

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

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 15

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

Tekst proponowany przez Komisję

(g) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych

Poprawka

(g) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych

orientacyjnych poziomów emisji CO₂, określoną zgodnie z załącznikiem I, dla każdego lekkiego samochodu dostawczego, którego jest on producentem.

orientacyjnych poziomów emisji CO₂, określoną zgodnie z załącznikiem I, dla każdego lekkiego samochodu dostawczego, którego jest on producentem, ***lub – w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo na mocy art. 10 – docelowe indywidualne poziomy emisji określone zgodnie z tym odstępstwem.***

Uzasadnienie

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

Poprawka 16

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 17

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

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

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

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję

Obliczając średni indywidualny poziom

Poprawka

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

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

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

Poprawka

Obliczając średni indywidualny poziom

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

– 2,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2014 r.,

– 1,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2015 r.,

– 1 lekki samochód dostawczy począwszy od 2016 r.

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

– 3,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2015 r.,

– 2,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2016 r.,

– 2,0 lekkie samochody dostawcze w 2017 r.,

– 1,0 lekki samochód dostawczy począwszy od 2018 r.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 5a

Urządzenia ograniczenia prędkości

Za rok kalendarzowy rozpoczynający się dnia 1 stycznia 2014 r. i za każdy kolejny rok kalendarzowy każdy producent lekkich samochodów dostawczych gwarantuje, że wszystkie produkowane przez niego lekkie samochody dostawcze są wyposażone w urządzenia ograniczenia prędkości, dla których prędkość maksymalna ustawiona jest na 120 km/godz.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Dla roku kalendarzowego rozpoczynającego się dnia **1 stycznia 2012** r. i dla każdego kolejnego roku

Poprawka

1. Dla roku kalendarzowego rozpoczynającego się dnia **1 stycznia 2013** r. i dla każdego kolejnego roku

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

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

Uzasadnienie

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

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

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

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

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

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

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 4 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 25

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8

Tekst proponowany przez Komisję

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Poprawka

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Od dnia **31 października 2014 r.**

Poprawka

2. Od dnia **31 października 2016 r.**

w wykazie publikowanym na mocy ust. 1 podaje się również, czy producent spełnił wymogi art. 4 w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego.

w wykazie publikowanym na mocy ust. 1 podaje się również, czy producent spełnił wymogi art. 4 w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego.

Uzasadnienie

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

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 30

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 31

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

innowacyjnych:

na następujących kryteriach w odniesieniu do technologii innowacyjnych:

Uzasadnienie

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

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12

Tekst proponowany przez Komisję

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

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

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

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

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

Poprawka

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

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

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

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

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

określonej w art. 11.

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Do 2014 r. Komisja w następstwie oceny

określonej w art. 11.

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Do 2014 r. Komisja w następstwie oceny

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

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

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

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

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

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

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

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

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

Poprawka o charakterze technicznym, ponieważ art. 9 decyzji 280/2004/WE w obecnym

brzmieniu zastępuje art. 8 decyzji 93/389/EWG i powinien zostać przedstawiony w sposób analogiczny do rozporządzenia w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych (WE) nr 443/2009.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I

Tekst proponowany przez Komisję

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

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

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

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = 1 706.0

a = 0.093

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

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

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = wartość przyjęta zgodnie z art. 12 ust. 1

a = 0.093

Poprawka

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

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

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

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = 1 706.0

a = 0.093

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

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

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = wartość przyjęta zgodnie z art. 12 ust. 1

a = 0.093

Poprawka 36

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

Tekst proponowany przez Komisję

1. Dla roku rozpoczynającego się dnia **1 stycznia 2011 r.** i każdego kolejnego roku

Poprawka

1. Dla roku rozpoczynającego się dnia **1 stycznia 2013 r.** i każdego kolejnego roku

państwa członkowskie ewidencjonują następujące szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego na ich terytorium:

państwa członkowskie ewidencjonują następujące szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego na ich terytorium:

Uzasadnienie

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

Poprawka 37

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Uzasadnienie

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

Poprawka 38

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część B – punkt 7**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7) Indywidualne poziomy emisji pochodzących z pojazdów skompletowanych

skreślony

Indywidualne poziomy emisji pochodzących z pojazdów skompletowanych określa się zgodnie z dyrektywą 2004/3/WE. W razie braku takich danych indywidualny poziom

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

Uzasadnienie

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

PROCEDURA

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