



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

2012/0190(COD)

20.3.2013

OPINIA

Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego
i Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego
i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 443/2009 w celu określenia
warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych
samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.
(COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej (*): Fiona Hall

(*) Zaangażowana komisja – art. 50 Regulaminu

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

W dniu 11 lipca 2012 r. Komisja przedstawiła wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 443/2009, które ustanawia ramy dla redukcji emisji CO₂ w przypadku nowego parku samochodowego do 2020 r. Zmiana polega na wprowadzeniu niezbędnych warunków, bez których w drugim okresie, do 2020 r., nie uda się osiągnąć ograniczenia emisji do poziomu 95 g CO₂/km.

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

- w latach 2020–2023 wprowadza się dla samochodów emitujących poniżej 35 g CO₂/km superjednostki z mnożnikiem 1,3, ograniczone do łącznej liczby 20 000 pojazdów na producenta przez cały okres obowiązywania systemu;
- poziom docelowy określany zgodnie z odstępstwem dla producentów niszowych zostaje zaktualizowany na 2020 r., a producenci odpowiedzialni za mniej niż 500 rejestracji nowych samochodów osobowych rocznie są wyłączeni z obowiązku posiadania docelowego poziomu emisji CO₂;
- innowacje ekologiczne zostają zachowane w przypadku wdrożenia zmienionej procedury badania.

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

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej ogólnie z zadowoleniem przyjmuje zmienione rozporządzenie. Biorąc pod uwagę, że większość producentów samochodów zmierza do osiągnięcia założonych na 2015 r. i 2020 r. docelowych emisji CO₂, które zostały ustalone w 2009 r., niepożądane byłoby wprowadzanie na tym etapie szeroko zakrojonych zmian warunków osiągnięcia przewidzianego na 2020 r. docelowego poziomu emisji w wysokości 95 g CO₂/km. Pozostają jednak istotne kwestie, których Komisja nie porusza odpowiednio w swoim wniosku.

Ważnym obszarem budzącym zaniepokojenie jest rosnąca rozbieżność między podanymi w homologacji typu a rzeczywistymi emisjami z nowych samochodów osobowych, która według Komisji może wynosić aż 15-30%. Różnica ta w dużym stopniu wynika z metod stosowanych przez producentów samochodów do pomiaru emisji CO₂ zgodnie z obecną procedurą cyklu badania. Wyeliminowanie tej rozbieżności ma podstawowe znaczenie, również dlatego, że ograniczenie emisji CO₂ bezpośrednio przekłada się na niższe zużycie paliwa przez konsumentów i mniejszy import ropy naftowej.

W związku z tym sprawozdawczyni komisji opiniodawczej chciałaby, aby Komisja do 2014 r. dokonała przeglądu unijnej regulacyjnej procedury kontrolnej pomiaru indywidualnych emisji CO₂ ustalonej na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i środków wykonawczych do niego. Do stycznia 2015 r. Komisja powinna być w stanie zaktualizować unijny cykl badania. Powinno to nastąpić niezależnie od tego, czy EKG ONZ zakończy do tego czasu harmonizację światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych (WLTP), ponieważ

oszczędność paliwa leży w interesie konsumentów europejskich niezależnie od postępów na świecie. Nowe procedury WTLP można by potem włączyć w ramy unijnego cyklu badania i dostosować indywidualne poziomy emisji CO₂ producentów samochodów. Podczas aktualizacji unijnego cyklu badania w 2015 r. nie należy utrzymywać możliwości pomiaru innowacji ekologicznych poza cyklem badania.

Słabością wniosku Komisji jest brak wizji na okres po 2020 r. O ile prawdopodobnie nie da się przewidzieć dokładnej drogi modernizacji technologicznej do roku 2025, dla przemysłu mogłoby być korzystne posiadanie pewności wynikającej z jasnego sygnału politycznego. Z tego powodu w niniejszym rozporządzeniu należy ustalić docelowe poziomy emisji CO₂ na 2025 r. Taki cel podlegający rewizji, aby zapewnić możliwość jego osiągnięcia w sprawiedliwy pod względem społecznym i ekonomicznym sposób – da przemysłowi wystarczająco dużo czasu na przygotowanie się.

W USA ustalono już docelowy poziom na 2025 r. Zgodnie z amerykańskim celem producenci samochodów są zobowiązani do obniżenia o połowę zużycia paliwa w przeciętnym samochodzie sprzedanym w latach 2011–2025. Ponieważ UE powinna pozostać na czele światowego dążenia do bardziej ekologicznych pojazdów, powinna przyjąć równie ambitne tempo modernizacji. Obniżenie poziomu emisji o 50% w stosunku do 2011 r. oznaczałoby docelowy poziom poniżej 70 g CO₂ na kilometr. W najnowszym studium Ricardo-AEA z 2012 r. stwierdzono, że docelowy poziom 70 g CO₂/km jest najbardziej odpowiedni na 2025 r., i uznano, że cel ten można osiągnąć dzięki jedynie 7% pojazdów o ultra niskich emisjach i około 20% pojazdów hybrydowych.

Docelowy poziom 70 g CO₂/km w 2025 r. zapewniłby kontynuację inwestycji w rozwój alternatywnych układów napędowych i tworzenie w Europie nowych miejsc pracy w branżach związanych ze wzrostem i zaawansowanymi technologiami. McKinsey szacuje, że do 2030 r. w sektorze produkcji i B&R w UE powstanie 110 000 nowych miejsc pracy z powodu konieczności produkcji pojazdów o mniejszym zużyciu paliwa. Komisja uznała zalety stosowania powierzchni postojowej pojazdu zamiast masy jako parametru użyteczności, właściwe więc byłoby zmieniienie na powierzchnię postojową parametru użyteczności stosowanego do określenia poziomu docelowego na 2025 r. i umożliwienie producentom wyboru między wielkością masy i powierzchni postojowej w okresie 2015–2020.

Ponadto sprawozdawczyni komisji opiniodawczej proponuje zmianę artykułu dotyczącego superjednostek. Słabość superjednostek polega na tym, że chociaż zachęcają producentów samochodów do większej produkcji pojazdów o ultra niskich emisjach, umożliwiają one również producentom sprzedaż większej liczby samochodów powodujących wyższe zanieczyszczenia, a tym samym podważają docelowy poziom emisji CO₂. Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej proponuje w zamian wprowadzenie elastycznych uprawnień, podobnych do uprawnień związanych z pojazdami o niskich emisjach w Kalifornii. Przyczyni się to do szybszego opracowania i wprowadzenia alternatywnych układów napędowych, takich jak akumulatory elektryczne i ogniwa paliwowe, oraz zapewni odpowiednie inwestycje w technologie ultra niskich emisji. Stworzy to zachęty dla pionierów dzięki złagodzeniu ich średnich docelowych poziomów emisji CO₂ na 2025 r., a jednocześnie sprawi, że producenci, którzy nie zdecydują się na szybkie wprowadzenie pojazdów o ultra niskich emisjach,

dokonają dalszej modernizacji swojej konwencjonalnej floty pojazdów w okresie po roku 2020.

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

POPRAWKI

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

Poprawka 1 **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 2 **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) Należy wyjaśnić, że do celów weryfikacji zgodności z docelowym poziomem 95 g CO₂/km emisje CO₂ powinny być w dalszym ciągu mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro

(2) Należy wyjaśnić, że do celów weryfikacji zgodności z docelowym poziomem 95 g CO₂/km emisje CO₂ powinny być w dalszym ciągu mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro

6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz technologiami innowacyjnymi.

6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz technologiami innowacyjnymi. ***Z badań przeprowadzonych przez Komisję wynika jednak, że procedury badania stosowane do pomiaru emisji CO₂ na podstawie tego rozporządzenia nie zapobiegły większemu wykorzystaniu przez producentów elastycznych rozwiązań, które spowodowały rzekome redukcje emisji CO₂ niewynikające z ulepszeń technologicznych i niemożliwe do osiągnięcia w faktycznym ruchu drogowym. W związku z tym w trybie pilnym należy dokonać przeglądu rozporządzenia (WE) nr 715/2007 w celu zapewnienia takiej sytuacji, w której procedury badania odpowiednio odzwierciedlałyby rzeczywiste emisje CO₂ z samochodów.***

Poprawka 3 **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) Mając na uwadze wysokie koszty prac badawczo-rozwojowych oraz jednostkowej produkcji pierwszych generacji pojazdów o ultra niskich emisjach CO₂, właściwym jest przyśpieszenie i ułatwienie, tymczasowo i w ograniczonym zakresie, początkowych etapów procesu ich wprowadzenia na rynek unijny.

Poprawka

(3) Mając na uwadze wysokie koszty prac badawczo-rozwojowych oraz jednostkowej produkcji pierwszych generacji pojazdów o ultra niskich emisjach CO₂, właściwym jest przyśpieszenie i ułatwienie, tymczasowo i w ograniczonym zakresie, początkowych etapów procesu ich wprowadzenia na rynek unijny. ***Komisja, państwa członkowskie oraz władze regionalne i lokalne powinny podjąć prace w celu określenia i upowszechniania najlepszych praktyk w zakresie pobudzania popytu na pojazdy o ultra niskich emisjach, tak aby korzystny wzrost sprzedaży w niektórych państwach europejskich znalazł naśladowców we wszystkich państwach członkowskich.***

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, wynikający z konieczności zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa i jedynie znikome korzyści w zakresie zmniejszonych emisji CO₂ z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów, producenci odpowiedzialni rocznie za mniej niż **500** nowych samochodów osobowych zostają wyłączeni z zakresu docelowych indywidualnych poziomów

Poprawka

(4) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, wynikający z konieczności zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa i jedynie znikome korzyści w zakresie zmniejszonych emisji CO₂ z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów, producenci odpowiedzialni rocznie za mniej niż **1000** nowych samochodów osobowych zostają wyłączeni z zakresu docelowych indywidualnych poziomów

emisji i opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

emisji i opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

Uzasadnienie

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

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Celem umożliwienia przemysłowi motoryzacyjnemu prowadzenia długoterminowych inwestycji i innowacji pożądane jest zapewnienie wskazówek **co do tego, jak niniejsze rozporządzenie powinno zostać zmienione** w odniesieniu do okresu po 2020 r. **Wskazówki te powinny być oparte na ocenie** niezbędnej wielkości redukcji, **zgodnie** z unijnymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu i **skutkami dla rozwoju** oszczędnych technologii ograniczania emisji CO₂ stosowanych w samochodach. Z tego powodu pożądane jest, aby **aspekty te zostały poddane przeglądowi, aby** Komisja sporządziła sprawozdanie oraz, **w stosownych przypadkach, by przedstawić propozycje docelowych poziomów emisji na okres po 2020 r.**

Poprawka

(7) W celu umożliwienia przemysłowi motoryzacyjnemu prowadzenia długoterminowych inwestycji i innowacji pożądane jest zapewnienie wskazówek w odniesieniu do okresu po 2020 r. **Powinno to polegać na określeniu docelowego poziomu emisji na 2025 r. Ten poziom docelowy powinien być oparty na** niezbędnej wielkości redukcji **zgodnej** z unijnymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu i **powinien wspierać rozwój** oszczędnych technologii ograniczania emisji CO₂ stosowanych w samochodach. Z tego powodu pożądane jest, aby Komisja sporządziła sprawozdanie oraz **zaproponowała docelowe poziomy emisji zgodne z zasadą oszczędności wyznaczającą kierunek osiągnięcia unijnych długoterminowych celów w zakresie klimatu do 2050 r., i które zapewnią Unii Europejskiej utrzymanie pozycji przywódcy w zakresie oszczędności paliwa i emisji CO₂. W sprawozdaniu należy wziąć pod uwagę emisję CO₂ w trakcie całego cyklu życia samochodów (w tym w czasie produkcji i po wycofaniu z eksploatacji).**

Poprawka 7
Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 8
Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7b) Ponieważ prawidłowa i rzetelna informacja o emisjach CO₂ oraz zużyciu paliwa, które są ze sobą bezpośrednio powiązane, ma dla klientów kluczowe znaczenie przy podejmowaniu świadomych decyzji, należy zwrócić najwyższą uwagę na oszacowanie tych parametrów. Obecnie jednak rzeczywiste emisje z samochodów i pojazdów dostawczych w ruchu drogowym znacznie różnią się od wartości określanych w obecnym cyklu badania. Z tego względu pilnie należy opracować usprawniony cykl badania.

Poprawka 9
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8) W rozporządzeniu zobowiązuje się

(8) W rozporządzeniu (WE) nr 443/2009

Komisję do przeprowadzenia oceny skutków w celu dokonania przeglądu procedur badań, tak by odzwierciedlały one rzeczywiste emisje CO₂ z samochodów. **Zadanie to, polegające na opracowaniu** światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, nie zostało jeszcze zakończone. W związku z tym w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 ustanawia się wartości dopuszczalne emisji na 2020 r. mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. **Po zmianie procedur badania** wartości graniczne określone w załączniku I powinny zostać dostosowane w celu zapewnienia porównywalnych ograniczeń dla producentów i klas pojazdów.

zobowiązuje się Komisję do przeprowadzenia oceny skutków w celu dokonania przeglądu procedur badań, tak by odzwierciedlały one rzeczywiste emisje CO₂ z samochodów. **Obecnie stosowana unijna procedura regulacyjna służąca do pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂ prowadzi do rejestrowania niższych poziomów emisji niż emisje występujące podczas faktycznej eksploatacji pojazdów w ruchu drogowym. W związku z tym procedury pomiaru, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów oraz w środkach wykonawczych do tego rozporządzenia, wymagają zmiany w trybie pilnym.**

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

zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, wartości graniczne określone w załączniku I powinny zostać dostosowane w celu zapewnienia porównywalnych ograniczeń dla producentów i klas pojazdów.

Poprawka 10 **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji, tak by mogła ona uzupełnić zasady dotyczące odstępstw od docelowych indywidualnych poziomów emisji, zmienić wymogi dotyczące danych w celu monitorowania emisji CO₂ i dostosować wzór w załączniku I służący do obliczania indywidualnych poziomów emisji CO₂ do zmian wartości masy pojazdu i regulacyjnej procedury kontrolnej służącej do pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂, ***o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007.*** Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka 11 **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

Motyw 12 a (nowy)

Poprawka

(12) Uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji, tak by mogła ona uzupełnić zasady dotyczące odstępstw od docelowych indywidualnych poziomów emisji, zmienić wymogi dotyczące danych w celu monitorowania emisji CO₂ i dostosować wzór w załączniku I służący do obliczania indywidualnych poziomów emisji CO₂ do zmian wartości masy pojazdu i regulacyjnej procedury kontrolnej służącej do pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

(12a) Należy przeanalizować konieczność odstąpienia od docelowych poziomów emisji CO₂ i zastąpienie ich celami w zakresie efektywności zużycia paliwa, ponieważ poziomy redukcji emisji CO₂ nie uwzględniają szkodliwych emisji generowanych przez nowoczesne silniki spalinowe. W związku z tym wzywa się Komisję do przedstawienia sprawozdania na ten temat.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14

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

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

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 1 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie ustala docelowy średni poziom emisji dla nowego parku samochodowego w wysokości 95 g CO₂/km, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 **oraz** załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 **i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego, a także z innowacyjnymi technologiami, obowiązujący od 2020 r.**

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie ustala docelowy średni poziom emisji dla nowego parku samochodowego w wysokości 95 g CO₂/km, **obowiązujący od 2020 r.**, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, załącznikiem **III i XII** do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, **normami EKG R83-06 i EKG R101, w każdym przypadku obowiązującymi w dniu**

⁺ Dz.U.: proszę wstawić datę przyjęcia niniejszego rozporządzenia.

Uzasadnienie

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

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 2

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 2 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

poprzednim roku kalendarzowym.

poprzednim roku kalendarzowym.

Uzasadnienie

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

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 2 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 3 – ustęp 1 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

„f) »indywidualny poziom emisji CO₂« oznacza poziom emisji CO₂ samochodu osobowego mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i określony w certyfikacie zgodności jako wielkość emisji CO₂ (wartość uśredniona). W przypadku samochodów osobowych, które nie mają homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, »indywidualny poziom emisji CO₂« oznacza poziom emisji CO₂ mierzony zgodnie z taką samą procedurą pomiaru, jak ta określona w odniesieniu do samochodów osobowych w rozporządzeniu (WE) 692/2008, lub zgodnie z procedurami przyjętymi przez Komisję dla ustalenia poziomu emisji CO₂ dla takich samochodów osobowych. Do celów niniejszego rozporządzenia wszelkie zmiany przyjęte w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 oraz w rozporządzeniu (WE) nr 692/2008, a także w normach EKG R83 i R101, przyjęte za podstawę i wchodzące

w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.,
zaczynają obowiązywać dopiero od dnia 1
stycznia 2021 r.”;

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 4

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

1. Podczas obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ każdy nowy samochód osobowy, którego indywidualny poziom emisji CO₂ wynosi mniej niż 35 g CO₂/km, liczony jest jako 1,3 samochodu osobowego w okresie od 2020 r. do 2023 r. i jako 1 samochód osobowy począwszy od 2024 r.

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

Poprawka

1. Podczas obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ każdy nowy samochód osobowy, którego indywidualny poziom emisji CO₂ wynosi mniej niż 50 g CO₂/km, liczony jest jako 1,5 samochodu osobowego w okresie od 2016 r. do 2023 r. i jako 1 samochód osobowy począwszy od 2024 r.

2. *Maksymalny poziom zwiększenia docelowego poziomu emisji każdego producenta, uzyskany dzięki doliczaniu superjednostek, wynosi 2,5 g CO₂/km rocznie.*

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 4 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Aby określić, czy producent przestrzega swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂, o których mowa w art. 4, indywidualne docelowe poziomy emisji CO₂ każdego pojazdu mogącego wykorzystywać paliwa alternatywne zgodnie z normami

UE, zostają obniżone do dnia 31 grudnia 2015 r. o 5% z uwagi na większy potencjał w zakresie innowacyjnych technologii paliw i [...] redukcję emisji w przypadku stosowania biopaliw. Poziomy te obniża się jedynie w przypadku, gdy w przynajmniej 30% stacji paliw w państwie członkowskim, w którym pojazd został zarejestrowany, dostępny jest ten rodzaj paliwa alternatywnego, w tym biopaliwa, spełniającego kryteria zrównoważonego rozwoju, określone w stosownych przepisach Unii.”;

Uzasadnienie

Premia w postaci obniżenia o 5% emisji CO₂ winna objąć nie tylko zastosowanie bioetanolu, ale wszystkich paliw alternatywnych, w tym bioestrów.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 4 b (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 8 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

„4a. Jeśli w wyniku weryfikacji zgodności produkcji państwo członkowskie zgodnie z art. 12 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE ustali, że emisje CO₂ w odniesieniu do produkowanego pojazdu odbiegają o ponad 4% od homologowanego typu, informacje na temat tego odchylenia są przekazywane Komisji wraz ze szczegółowymi danymi określonymi w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.

Indywidualny poziom emisji CO₂ dla typu pojazdu, dla którego ustalono odchylenie, zostaje odpowiednio dostosowany przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w następnym roku

kalendarzowym.”;

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 9

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 12 – ustęp 2 – zdanie pierwsze

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 9 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 12 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 9 b (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 12 – ustęp 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 10 – litera b

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 13 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

„3. Od roku 2012 Komisja przeprowadza ocenę wpływu w celu dokonania do roku 2014 przeglądu, przewidzianego w art. 14 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, procedur pomiaru emisji CO₂ zgodnie z tym rozporządzeniem z myślą o jak najszybszym wdrożeniu zmienionej procedury pomiaru. Komisja przedstawia w szczególności stosowne wnioski mające na celu przystosowanie tych procedur w celu odpowiedniego odzwierciedlania rzeczywistego zachowania się samochodów pod kątem emisji CO₂ oraz dotyczące włączenia zatwierdzonych technologii

innowacyjnych określonych w art. 12, które mogłyby być widoczne w cyklu badania. Komisja dopilnowuje, aby procedury te były następnie regularnie poddawane przeglądowi.”;

Poprawka 23
Wniosek dotyczący rozporządzenia

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

„W celu weryfikacji, czy emisje CO₂ produkowanych pojazdów są zgodne z wartościami właściwymi dla homologowanego typu, państwa członkowskie odpowiedzialne za kontrolę zgodności produkcji sprawdzają wartości oporów aerodynamicznych i oporów toczenia reprezentatywnej liczby produkowanych pojazdów, co obejmuje testy jazdy bezwładnej, i zgłaszają wszelkie odchylenia od wartości właściwych dla homologowanego typu zgodnie z art. 8 ust. 4a.”;

Poprawka 24
Wniosek dotyczący rozporządzenia

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

„3a. Komisja ocenia możliwość zastąpienia podejścia opartego na emisjach spalin, polegającego na obliczaniu wyłącznie emisji związanych z

produkcją i zużyciem paliwa, podejściem opartym na cyklu życia, które uwzględnia emisje na wszystkich etapach życia pojazdu, od fizycznej produkcji do unieszkodliwienia lub recyklingu po wycofaniu z eksploatacji.”;

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 10 – litera c

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 13 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Do dnia 31 grudnia 2014 r. Komisja ***dokona przeglądu*** docelowych indywidualnych poziomów emisji, warunków i innych aspektów niniejszego rozporządzenia w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych na okres ***po 2020 r.***

Poprawka

5. Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja ***zakończy przegląd*** docelowych indywidualnych poziomów emisji, warunków i innych aspektów niniejszego rozporządzenia w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych na ***rok 2025 i późniejszy*** okres. ***Takie docelowe poziomy emisji są zgodne z zasadą oszczędności wyznaczającą kierunek osiągnięcia unijnych długoterminowych celów w zakresie klimatu do 2050 r.***

Komisja ocenia:

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

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

W oparciu o taki przegląd i ocenę wpływu, która obejmuje ogólną ocenę skutków dla przemysłu samochodowego i zależnych od niego gałęzi przemysłu, Komisja w stosownych przypadkach przedstawia wniosek w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą i w sposób, który jest możliwie najbardziej neutralny z

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 10 – litera d

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 13 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów *delegowanych* zgodnie z **art. 14a** w celu dostosowania wzorów w załączniku I tak, by odzwierciedlić wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 692/2008, dbając o to, by w ramach starych i nowych procedur producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymogi w zakresie redukcji o podobnym stopniu surowości.

Poprawka

7. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów *wykonawczych* zgodnie z **procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2**, w celu dostosowania wzorów w załączniku I tak, by odzwierciedlić wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 692/2008, dbając o to, by w ramach starych i nowych procedur producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymogi w zakresie redukcji o podobnym stopniu surowości.

Uzasadnienie

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

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 12

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Artykuł 14 a – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwił się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 13

Rozporządzenie (WE) nr 443/2009

Załącznik I – punkt 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) od 2020 r.:

indywidualny poziom emisji CO₂ = 95 + a × (M – M₀)

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2

a = 0,0333.

Poprawka

c) od 2020 r.:

Do celów określania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ z parku samochodowego należy stosować jeden z poniższych wzorów:

i) indywidulny poziom emisji CO₂ = 95 + a × (M – M₀)

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2

a = 0,0333.

***ii)* indywidulny poziom emisji CO₂ = 95 +**

$$b \times (F - F_0)$$

gdzie:

F = powierzchnia postojowa pojazdu
w metrach kwadratowych (m²)

*F*₀ = wartość przyjęta zgodnie z art. 13
ust. 2

b = 60% nachylenia krzywej wartości
granicznych.

PROCEDURA

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

	Mario Pirillo, Vladimír Remek
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Oldřich Vlasák