



**2021/0197(COD)**

29.4.2022

## **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 (UE) 2019/631 w odniesieniu do  
wzmocnienia norm emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla  
nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami  
klimatycznymi Unii  
(COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Dominique Riquet

PA\_Legam

## ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

W celu osiągnięcia neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla do 2050 roku zgodnie z założeniami Zielonego Ładu wszystkie sektory UE muszą ograniczyć emisje, w tym transport drogowy, który odpowiada za 20 % emisji, a w szczególności samochody osobowe i dostawcze, które przyczyniają się do trzech czwartych tych emisji. Jednocześnie transformacja ta będzie miała wpływ na gospodarstwa domowe, jednostki terytorialne, pracowników i przemysł motoryzacyjny i będzie wymagać znacznych inwestycji publicznych i prywatnych.

Aby sprostać temu wyzwaniu, Komisja proponuje wprowadzenie de facto zakazu stosowania wszelkich technologii spalinowych w samochodach osobowych i dostawczych w UE od 2035 r. Sprawozdawca komisji opiniodawczej popiera ogólny cel dekarbonizacji parku pojazdów w celu osiągnięcia neutralności klimatycznej. Niemniej jednak chciałby przedstawić kilka zaleceń mających rozwiązać potencjalne problemy związane z tą strategią w odniesieniu do jej metodyki, wykonalności i skutków.

### 1. Całościowe obniżenie emisji

Sprawozdawca komisji opiniodawczej uważa, że ponieważ w rozporządzeniu skupiono się tylko na emisjach z rury wydechowej, pominięto rozliczanie całościowego wpływu samochodów osobowych i dostawczych na poziomy emisji dwutlenku węgla. Rozporządzenie traktuje w sposób uprzywilejowany niektóre źródła emisji, w związku z czym poszczególne technologie nie są już traktowane na równi, co narusza zasadę neutralności pod względem technologicznym.

Wraz z rosnącą popularnością pojazdów bezemisyjnych lub niskoemisyjnych źródła emisji będą stopniowo przenosić się na wcześniejsze etapy łańcucha wartości, a ponieważ źródła te podlegają innym przepisom, omawiane rozporządzenie będzie się coraz bardziej dezaktualizować. Aby przeciwdziałać temu ryzyku rozdrobnienia przepisów, sprawozdawca komisji opiniodawczej woli opowiedzieć się za rozszerzonym systemem rozliczania emisji dwutlenku węgla uwzględniającym cykl życia pojazdów i paliwa/energii, lepiej odzwierciedlającym rzeczywisty ślad środowiskowy poszczególnych technologii.

### 2. Niepewność związana z zasilaniem wyłącznie energią elektryczną

Choć sprawozdawca komisji opiniodawczej popiera elektryfikację parku pojazdów i dążenie do bezemisyjności, to obawia się, że w przedwczesnych decyzjach politycznych można nie doszacować gospodarczych, przemysłowych, społecznych i ekologicznych kosztów transformacji. Pojazdy o napędzie akumulatorowym nie są „bezemisyjne” dla środowiska (bilans dwutlenku węgla na etapie produkcji, masa pojazdu, pochodzenie energii elektrycznej, wydobycie i dostawy materiałów, zwłaszcza w perspektywie nasilonego zabiegania o te zasoby w związku z przewidywanym dwudziestokrotnym wzrostem produkcji akumulatorów do 2050 r.). Nasuwają się również poważne pytania dotyczące naszych sieci elektroenergetycznych (ich dekarbonizacji, dostępności, wydajności i normalizacji) oraz infrastruktury ładowania (rozmieszczenie sieci w sposób uwzględniający zasięgi pojazdów, duże potrzeby inwestycyjne, podczas gdy państwa członkowskie poniosą straty oraz odczują skutki odpływu dochodów z podatków paliwowych).

Postawienie wszystkiego na jedną technologię naraziłoby jednocześnie na szwank inne branże, powodując poważne zakłócenia w dziedzinie badań i rozwoju oraz zatrudnienia w przemyśle i europejskiej konkurencyjności przemysłu. Jeżeli Unia nie rozwinie najpierw konkurencyjnego ekosystemu przemysłowego, nie wdroży odpowiedniej infrastruktury, nie obniży emisyjności i nie skonsoliduje własnej produkcji energii elektrycznej ani nie zabezpieczy swoich łańcuchów dostaw, nasze słabości strukturalne tylko się pogłębią. Wobec międzynarodowych gigantów, którzy nie grają na równych zasadach w dziedzinie ochrony środowiska czy konkurencji, istnieje realne ryzyko większego korzystania z importu zagranicznych technologii, co oznacza skazanie UE na podwójną porażkę: zarówno w zakresie ograniczania własnego śladu węglowego, jak i konsolidacji własnego przemysłu.

### 3. Komplementarne technologie jako niezbędne wsparcie

Wobec tej niepewności nie należy przedwcześnie i radykalnie zakazywać stosowania danych rozwiązań technicznych, które mogą okazać się istotne w przyszłości, lecz należy wspierać innowacje i uzupełnianie się różnych wysokowydajnych technologii. Te technologie przejściowe mogą okazać się przyjazne dla środowiska i oferować rozwiązania uzupełniające państwom członkowskim, w których występują znaczne różnice gospodarcze, geograficzne, społeczne lub infrastrukturalne.

Aby to osiągnąć, trzeba nieco zmodyfikować cel na 2035 r., by dalej zdecydowanie zachęcać sektor do dekarbonizacji, a jednocześnie zachować możliwości rozwoju wysokowydajnych technologii alternatywnych. Dodano zatem klauzulę przeglądu w 2027 r., kiedy to prawodawca będzie w stanie podjąć lepsze decyzje w odniesieniu do tych niewiadomych, postępu technologicznego i rozwoju sytuacji na rynku. Należy też stworzyć fundusz dla przemysłu motoryzacyjnego, aby wspierać przekwalifikowanie i szkolenie pracowników w celu zagwarantowania stabilności, wydajności i konkurencyjności unijnej bazy przemysłowej na rynku światowym.

Sprawozdawca komisji opiniodawczej jest przekonany, że dzięki tym zaleceniom Unia zaspokoi swoje ambicje środowiskowe oraz potrzeby społeczne i przemysłowe, dzięki czemu gospodarka europejska stanie się bardziej zrównoważona i odporna.

## POPRAWKI

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

### Poprawka 1

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia** **Motyw 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(1) Porozumienie paryskie, przyjęte w grudniu 2015 r. na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych

*Poprawka*

(1) Porozumienie paryskie, przyjęte w grudniu 2015 r. na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych

w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), weszło w życie w listopadzie 2016 r. („porozumienie paryskie”). Strony porozumienia uzgodniły, że ograniczą wzrost średniej temperatury na świecie do poziomu znacznie niższego niż 2 °C powyżej poziomu przedindustrialnego oraz podejmą wysiłki mające na celu ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomu przedindustrialnego.

w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), weszło w życie w listopadzie 2016 r. („porozumienie paryskie”). Strony porozumienia uzgodniły, że ograniczą wzrost średniej temperatury na świecie do poziomu znacznie niższego niż 2 °C powyżej poziomu przedindustrialnego oraz podejmą wysiłki mające na celu ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomu przedindustrialnego. **Przyjmując pakt klimatyczny z Glasgow w listopadzie 2021 r., jego strony uznały, że utrzymanie wzrostu średniej temperatury na świecie do 1,5 °C powyżej poziomu przedindustrialnego znacznie zmniejszyłoby zagrożenia związane ze zmianą klimatu i jej skutki, i zobowiązały się do podwyższenia swoich celów na 2030 r. do końca 2022 r., aby przyspieszyć działania w dziedzinie klimatu w tym krytycznym dziesięcioleciu i zlikwidować różnice w poziomie ambicji co do celu 1,5 °C.**

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w UE do 2050 r.; **ponadto określono w nim** nową strategię na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, w **ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych**. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu

*Poprawka*

(3) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w UE do 2050 r. **Aby to osiągnąć, konieczne jest zapewnienie spójności między aktami ustawodawczymi, które są ze sobą powiązane z racji przekrojowego charakteru tych kwestii, takich jak infrastruktura paliw alternatywnych, normy emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dostawczych, akumulatory, energia ze źródeł odnawialnych, użytkowanie gruntów, zmiana użytkowania gruntów i leśnictwo, 8. program działań w zakresie środowiska.**

obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane, do których należą m.in. osoby starsze, osoby niepełnosprawne oraz osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie przebiegać w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób, tak by nikt nie został pominięty.

***Konieczne jest uniknięcie wszelkich rozbieżności regulacyjnych, które wysyłałyby sprzeczne sygnały i wyznaczały kolidujące ze sobą cele. W Zielonym Ładzie określono nową strategię na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce oraz wzmocnienie strategicznej autonomii Unii, a także jej wiodącej pozycji w przemyśle we wszystkich kluczowych sektorach, przy jednoczesnym wspieraniu innowacji i wysokiej jakości miejsc pracy w Europie.*** Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem, ***przy jednoczesnym uwzględnieniu specyfiki krajowej i regionalnej oraz różnych konsekwencji społecznych.*** Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane, do których należą m.in. osoby starsze, osoby niepełnosprawne oraz osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie przebiegać w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób, tak by nikt nie został pominięty.

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego.

*Poprawka*

(6) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego – ***jedynego sektora w Unii, który od lat 90. ubiegłego***

*wieku odnotowuje tendencję wzrostową pod względem emisji i który zostawia znaczny ślad środowiskowy odpowiadający za 70 % całkowitych emisji z transportu i za ponad 27 % wszystkich emisji gazów cieplarnianych w Unii. Aby osiągnąć neutralność pod względem emisji dwutlenku węgla w UE do 2050 r., w Zielonym Ładzie wyznaczono ambitny cel ograniczenia emisji w sektorze transportu o 90 %.*

#### Poprawka 4

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

(7) Środki określone w niniejszym rozporządzeniu stanowią niezbędny element jasnych i spójnych ram koniecznych do osiągnięcia ogólnego celu Unii, jakim jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych netto.

*Poprawka*

(7) Środki określone w niniejszym rozporządzeniu stanowią niezbędny element jasnych i spójnych ram koniecznych do osiągnięcia ogólnego celu Unii, jakim jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych netto ***i zmniejszenie zależności Unii od importowanych paliw kopalnych, w tym od ropy naftowej, której import osiągnął w 2018 r. wartość 227,5 mld EUR i która jest wciąż głównym źródłem energii zużywanej przez samochody osobowe i dostawcze (94 %). Stopniowe obniżanie zużycia ropy naftowej jest niezwykle ważne, by nie przejść z jednej zależności w drugą. Aby zapewnić przyszłą rentowność europejskiego przemysłu wytwórczego i wzmocnić strategiczną autonomię Unii, ogromnie ważna jest współpraca Komisji z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami z branży przemysłowej w celu zabezpieczenia łańcucha dostaw materiałów strategicznych i metali ziem rzadkich niezbędnych w nowych technologiach niskoemisyjnych i bezemisyjnych.***

## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(7a) Niniejsze rozporządzenie wpisuje się w wysiłki Unii na rzecz ograniczenia emisji pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, z długoterminowym celem w postaci bezemisyjnego sektora motoryzacyjnego. Jednak wraz ze stopniowym wzrostem popularności pojazdów niskoemisyjnych lub bezemisyjnych źródła emisji mogą przenieść się na wcześniejsze etapy łańcucha wartości w przemyśle motoryzacyjnym. W związku z tym konieczne jest opracowanie metodyki pełnego cyklu życia w celu uzupełnienia podejścia opartego na emisjach z rury wydechowej, aby zapewnić skuteczność tych przepisów w ograniczaniu emisji na poziomie Unii oraz promować produkcję zrównoważonych akumulatorów, zwłaszcza pod względem trwałości, wydajności, ponownego użycia i recyklingu. W związku z tym Komisja powinna najpóźniej do dnia 31 grudnia 2023 r. opracować zharmonizowaną metodykę raportowania bilansu dwutlenku węgla w cyklu życia tych pojazdów („produkcja – użytkowanie – złomowanie”) oraz zużywanej energii („wydobycie/produkcja – transport – zużycie”, czyli od źródła energii do zbiornika paliwa), by uzyskać całościowy obraz i tym samym zapewnić spójność środków wykorzystywanych do realizacji celów klimatycznych UE. W 2027 r. niniejsze rozporządzenie powinno zostać poddane przeglądowi, aby ująć w nim rozszerzone rozliczanie emisji dwutlenku węgla jako nowy wskaźnik redukcji emisji w sektorze, ponieważ ono najlepiej nadaje się do odzwierciedlenia rzeczywistego bilansu dwutlenku węgla z samochodów*



## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(8) Aby do 2030 r. zredukować emisje gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r., należy zaostriżyć wymogi w zakresie redukcji określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631<sup>25</sup> dotyczące zarówno samochodów osobowych, jak i lekkich pojazdów użytkowych. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. Bez podjęcia ambitnych działań w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu drogowego konieczne byłyby większe redukcje emisji w innych sektorach, w tym w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudniejsze.

#### *Poprawka*

(8) Aby do 2030 r. zredukować emisje gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r., należy zaostriżyć wymogi w zakresie redukcji określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631<sup>25</sup> dotyczące zarówno samochodów osobowych, jak i lekkich pojazdów użytkowych. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. ***Jednocześnie niezwykle ważne jest, aby uzupełniające prawodawstwo Unii, takie jak dyrektywa (UE) 2018/2001<sup>25a</sup>, zapewniło szybkie rozpowszechnienie tej energii, tak aby park samochodowy Unii był zasilany dodatkową energią elektryczną pochodzącą ze źródeł odnawialnych.*** Bez podjęcia ambitnych działań w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu drogowego konieczne byłyby większe redukcje emisji w innych sektorach, w tym w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudniejsze. ***W transformacji cyfrowej i ekologicznej należy również uwzględnić znaczenie wymiaru społecznego dla zapewnienia mobilności dostępnej dla wszystkich, w tym wpływ opodatkowania energii na jej przystępność cenową, bezpośredni i pośredni wpływ wyższych cen energii na transport w poszczególnych regionach Unii, a także wpływ na przemysł pod względem zatrudnienia i konkurencyjności przemysłu.***

---

<sup>25</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

---

<sup>25</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

<sup>25a</sup> ***Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).***

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

*Tekst proponowany przez Komisję*

(9) Zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO<sub>2</sub> powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych, przynosząc jednocześnie korzyści konsumentom i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza i większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością. W tym kontekście globalnym również unijny łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym musi odgrywać wiodącą rolę w trwającym przejściu na mobilność bezemisyjną. Zaostrzone normy redukcji emisji CO<sub>2</sub> są neutralne pod względem technologicznym, jeśli chodzi o osiągnięcie wyznaczonych w nich docelowych poziomów emisji dla parku pojazdów. ***Docelowy zerowy poziom*** emisji dla parku pojazdów ***można osiągnąć za pomocą szeregu różnych dostępnych dziś i w przyszłości technologii.*** Pojazdy

*Poprawka*

(9) Zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO<sub>2</sub> powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych***, przynosząc jednocześnie korzyści konsumentom i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza i większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością, ***konkurencyjnością na szczeblu międzynarodowym i wysokim poziomem zatrudnienia, oraz gwarantując, że mobilność pozostanie dostępna i przystępna cenowo dla wszystkich. W Unii przemysł motoryzacyjny pozostaje jednym z filarów gospodarki, wytwarzając 7 % unijnego PKB, zapewniając 4,6 mln miejsc pracy i utrzymując się w czołówce innowacji technologicznych dzięki inwestycjom w badania i rozwój wynoszącym co roku 60 mld EUR. Należy wspierać tę branżę w jej transformacji***

bezemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami. Pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne, do których zaliczają się również wysokowydajne pojazdy hybrydowe typu plug-in, mogą nadal odgrywać rolę na ścieżce transformacji.

*ekologicznej i cyfrowej, ponieważ europejscy producenci stoją obecnie w obliczu potrójnie trudnej sytuacji, na którą składają się ambitne przepisy dotyczące ochrony środowiska, rosnące potrzeby inwestycyjne w zakresie innowacji oraz nasiloną konkurencją międzynarodową.* W tym kontekście globalnym również unijny łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym musi *w dalszym ciągu* odgrywać wiodącą rolę w trwającym przejściu na mobilność bezemisyjną. Zaostrzone normy redukcji emisji CO<sub>2</sub> *powinny pozostać* neutralne pod względem technologicznym, jeśli chodzi o osiągnięcie wyznaczonych w nich docelowych poziomów emisji dla parku pojazdów. *Należy stosować różne technologie zmierzające do osiągnięcia w długiej perspektywie docelowego zerowego poziomu* emisji dla parku pojazdów, *takie jak wodór, biopaliwa i inne paliwa odnawialne, które mogłyby również przyczynić się w perspektywie krótko- i średnioterminowej do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> w sektorze transportu, przy jednoczesnym zapewnieniu przystępności cenowej, dostępności, bezpieczeństwa i inkluzywności.* Pojazdy bezemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami. Pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne, do których zaliczają się również wysokowydajne pojazdy hybrydowe typu plug-in, *lub pojazdy wykorzystujące paliwa alternatywne* mogą nadal odgrywać rolę na ścieżce transformacji.

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 a (nowy)

**(9a) Pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym mają ogromny potencjał w zakresie dekarbonizacji parku pojazdów i należy zachęcać do ich stosowania, jednocześnie uwzględniając zasadę neutralności technologicznej, aby korzystać z nich w sposób komplementarny z innymi wysokowydajnymi technologiami. Należy podkreślić, że żadna technologia nie jest „bezemisyjna” czy też bez wpływu na środowisko, i podobnie jest w przypadku tego rodzaju pojazdów (śląd węglowy akumulatora, większa masa pojazdu, pochodzenie energii elektrycznej, wydobycie surowców). W związku z tym należy ocenić ryzyko wystąpienia zakłóceń w dostawach i je zniwelować, aby zaspokoić popyt europejski wobec nasilonej międzynarodowej walki o zasoby niezbędne do produkcji akumulatorów w związku z przewidywanym dwudziestokrotnym wzrostem produkcji do 2050 r. Ponadto należy rozważyć skutki dla sieci elektroenergetycznych pod względem ich dekarbonizacji, dostępności, wydajności, inteligentnych sieci i normalizacji lub dla tworzenia infrastruktury ładowania pod względem rozmiarów sieci powiązanych z zasięgiem pojazdów, dużego zapotrzebowania na inwestycje prywatne i publiczne.**

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

(10) W związku z tym należy określić nowe, zwiększone cele redukcji emisji CO<sub>2</sub> zarówno dla nowych samochodów osobowych, jak i nowych lekkich pojazdów użytkowych na okres od 2030 r.

(10) W związku z tym należy określić nowe, zwiększone cele redukcji emisji CO<sub>2</sub> zarówno dla nowych samochodów osobowych, jak i nowych lekkich pojazdów użytkowych na okres od 2030 r.

Te poziomy docelowe należy określić na poziomie, który zostanie odczytany jako wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania pojazdów bezemisyjnych na rynek unijny **oraz do stymulowania innowacji** w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Te poziomy docelowe należy określić na poziomie, który **zapewni poszanowanie zasady neutralności pod względem technologicznym, a jednocześnie** zostanie odczytany jako wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania pojazdów bezemisyjnych **i niskoemisyjnych** na rynek unijny, **aby stały się przystępne cenowo i dostępne dla wszystkich, do pobudzenia innowacji i do wzmocnienia konkurencyjności europejskiej** w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów. **Zasada neutralności pod względem technologicznym ma podstawowe znaczenie dla zagwarantowania mnogości rozwiązań, utrzymania innowacji i rozwoju, w tym w zakresie technologii przełomowych, oraz zapewnienia elastyczności rynku i umożliwienia różnorodności zachowań społecznych. W związku z tym ważne jest, by nie ograniczać transportu drogowego do jednej technologii, lecz wspierać innowacje i komplementarność wysokowydajnych technologii alternatywnych, np. poprzez równoczesne wykorzystywanie pojazdów hybrydowych i paliw niskoemisyjnych, a jednocześnie nie opóźniać absorpcji czystych technologii zgodnych z unijnymi celami klimatycznymi. Poza tym uniwersalne podejście na poziomie Unii byłoby skazane na porażkę ze względu na duże zróżnicowanie gospodarcze, społeczne, geograficzne i infrastrukturalne w obrębie państw członkowskich i między nimi, podczas gdy zestaw wzajemnie się uzupełniających technologii pozwala każdemu regionowi na wdrożenie rozwiązań, które najlepiej odpowiadają jego potrzebom w zakresie redukcji emisji.**

## Poprawka 10

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

***(10a) Innowacje technologiczne są niezbędnym warunkiem dekarbonizacji mobilności w Unii i w związku z tym należy je wspierać. W obliczu rosnącej konkurencji międzynarodowej Unia i państwa członkowskie powinny kontynuować wysiłki na rzecz poszukiwania i rozwijania inicjatyw promujących synergię w tym sektorze, takich jak europejski sojusz na rzecz akumulatorów, oraz wspierać publiczne i prywatne inwestycje w europejskie badania naukowe i innowacje w sektorze motoryzacyjnym. Wysiłki te powinny zmierzać do utrzymania wiodącej pozycji Europy w dziedzinie technologii w tym sektorze, do rozwoju doskonałości przemysłowej w zakresie przyszłych technologii w Unii oraz do zapewnienia długoterminowej zrównoważoności i konkurencyjności jej bazy przemysłowej.***

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

(11) Poziomom docelowym określonym w zmienionych normach emisji CO<sub>2</sub> powinna towarzyszyć europejska strategia mająca na celu sprostanie wyzwaniom związanym ze zwiększeniem skali produkcji pojazdów bezemisyjnych i powiązanych technologii, a także z potrzebą podniesienia i zmiany kwalifikacji pracowników sektora oraz dywersyfikacji gospodarczej i restrukturyzacji działalności. ***W stosownych przypadkach należy rozważyć, czy nie należałoby udzielić wsparcia finansowego*** na poziomie UE i państw członkowskich w celu przyciągnięcia inwestycji prywatnych,

(11) Poziomom docelowym określonym w zmienionych normach emisji CO<sub>2</sub> powinna towarzyszyć europejska strategia mająca na celu sprostanie wyzwaniom związanym ze zwiększeniem skali produkcji pojazdów bezemisyjnych i ***niskoemisyjnych i*** powiązanych technologii, a także z potrzebą podniesienia i zmiany kwalifikacji pracowników sektora oraz dywersyfikacji gospodarczej i restrukturyzacji działalności, ***zwłaszcza w przypadku MŚP.*** Należy ***w związku z tym zwiększyć wsparcie finansowe*** na poziomie UE i państw członkowskich w celu przyciągnięcia inwestycji prywatnych,

w tym wykorzystując Europejski Fundusz Społeczny Plus, Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, fundusz innowacyjny, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz inne instrumenty wieloletnich ram finansowych i Next Generation EU, zgodnie z zasadami pomocy państwa. Zmienione zasady pomocy państwa w zakresie ochrony środowiska i energii umożliwią państwom członkowskim wspieranie przedsiębiorstw w obniżaniu emisyjności ich procesów produkcji i stosowaniu bardziej ekologicznych technologii w kontekście nowej strategii przemysłowej.

w tym wykorzystując Europejski Fundusz Społeczny Plus, Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, fundusz innowacyjny, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, ***Społeczny Fundusz Klimatyczny*** oraz inne instrumenty wieloletnich ram finansowych i Next Generation EU, zgodnie z zasadami pomocy państwa. Zmienione zasady pomocy państwa w zakresie ochrony środowiska i energii umożliwią państwom członkowskim wspieranie przedsiębiorstw w obniżaniu emisyjności ich procesów produkcji i stosowaniu bardziej ekologicznych technologii w kontekście nowej strategii przemysłowej. ***To wsparcie finansowe powinno być uzależnione od utrzymania wcześniejszego poziomu zatrudnienia przez przedsiębiorstwa otrzymujące wsparcie.***

## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

*Tekst proponowany przez Komisję*

(12) W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej<sup>26</sup> przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście należy opracować ścieżkę transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. W ścieżce tej należy w szczególności uwzględnić MŚP działające w łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także należy wykorzystać europejski program na rzecz umiejętności, w tym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, aby zmobilizować sektor prywatny i inne

*Poprawka*

(12) W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej<sup>26</sup> przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście należy opracować ścieżkę transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego, ***i jednocześnie wspierać regiony i społeczności najbardziej dotknięte zmianami w celu zlikwidowania różnic między dobrze i słabiej rozwiniętymi gospodarkami w Unii.*** W ścieżce tej należy w szczególności uwzględnić MŚP działające w łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami

zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową. W ścieżce należy również uwzględnić odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Postępy w realizacji tej kompleksowej ścieżki transformacji dla ekosystemu mobilności należy monitorować co dwa lata w ramach sprawozdania z postępów, którego przygotowaniem zajmie się Komisja, z uwzględnieniem m.in. postępów we wprowadzaniu na rynek pojazdów bezemisyjnych, zmian w poziomie ich cen, rozwoju paliw alternatywnych i wdrażania infrastruktury zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, potencjału innowacyjnych technologii w zakresie uczynienia mobilności neutralną dla klimatu, konkurencyjności na arenie międzynarodowej, inwestycji w łańcuch wartości przemysłu motoryzacyjnego, podnoszenia i zmiany kwalifikacji pracowników oraz restrukturyzacji działalności. W sprawozdaniu z postępów uwzględnione zostaną również **dwuletnie** sprawozdania z postępów, które państwa członkowskie składają na podstawie rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych. Podczas przygotowywania sprawozdania z postępów Komisja powinna konsultować się z partnerami społecznymi, w tym uwzględnić rezultaty dialogu społecznego. W łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym trwają prace nad kolejnymi innowacjami. Urzeczywistnienie przystępnej cenowo mobilności neutralnej dla klimatu może być możliwe dzięki innowacyjnym technologiom, takim jak produkcja e-paliw przy pomocy wychwytywania dwutlenku węgla z powietrza, jeżeli zostaną one bardziej rozwinięte. Komisja powinna zatem monitorować postępy w sektorze

członkowskimi, a także należy wykorzystać europejski program na rzecz umiejętności, w tym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, aby zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową. W ścieżce należy również uwzględnić odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy **niskoemisyjne i** bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. **Mobilność indywidualna powinna pozostać dostępna i przystępna cenowo dla wszystkich, zwłaszcza dla mieszkańców obszarów wiejskich, oddalonych i wspiarskich, którzy nie mają dostępu lub mają utrudniony dostęp do wysokiej jakości transportu publicznego lub innych rozwiązań w zakresie mobilności.** Postępy w realizacji tej kompleksowej ścieżki transformacji dla ekosystemu mobilności należy monitorować co dwa lata w ramach sprawozdania z postępów, którego przygotowaniem zajmie się Komisja, z uwzględnieniem m.in. postępów we wprowadzaniu na rynek pojazdów **niskoemisyjnych i** bezemisyjnych, zmian w poziomie ich cen, rozwoju paliw alternatywnych i wdrażania infrastruktury zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, potencjału innowacyjnych technologii w zakresie uczynienia mobilności neutralną dla klimatu, konkurencyjności na arenie międzynarodowej, inwestycji w łańcuch wartości przemysłu motoryzacyjnego, podnoszenia i zmiany kwalifikacji pracowników oraz restrukturyzacji działalności. W sprawozdaniu z postępów uwzględnione zostaną również **roczne** sprawozdania z postępów, które państwa członkowskie składają na podstawie rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych. Podczas przygotowywania sprawozdania



w zakresie innowacyjności w ramach swojego sprawozdania z postępów.

z postępów Komisja powinna konsultować się z partnerami społecznymi, w tym uwzględnić rezultaty dialogu społecznego. W łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym trwają prace nad kolejnymi innowacjami. Urzeczywistnienie przystępnej cenowo mobilności neutralnej dla klimatu może być możliwe dzięki innowacyjnym technologiom, takim jak *zaawansowane biopaliwa i* produkcja e-paliw przy pomocy wychwytywania dwutlenku węgla z powietrza, jeżeli zostaną one bardziej rozwinięte. Komisja powinna zatem monitorować postępy w sektorze w zakresie innowacyjności w ramach swojego sprawozdania z postępów.

---

<sup>26</sup> Komunikat Komisji – „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy”, COM(2021) 350 final z dnia 5 maja 2021 r.

---

<sup>26</sup> Komunikat Komisji – „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy”, COM(2021) 350 final z dnia 5 maja 2021 r.

## Poprawka 13

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(12a) Choć niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie wyłącznie do nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych, to trzeba w nim ująć bardziej kompleksowy, ogólnounijny plan działania na rzecz dekarbonizacji istniejącego parku pojazdów, aby chronić środowisko i zdrowie obywateli we wszystkich państwach członkowskich. Obecny park pojazdów – ze względu na wolne tempo jego odnawiania – będzie jeszcze przez długi czas przyczyną gorszych wyników w zakresie ochrony środowiska. Co więcej, istniejący w Europie Środkowej i Wschodniej rynek używanych pojazdów zanieczyszczających***

*środowisko stwarza ryzyko przeniesienia zanieczyszczeń do słabiej rozwiniętych gospodarczo regionów Unii. Osiągnięcie ambitnych celów klimatycznych do 2050 roku powinno iść w parze z prawem wszystkich obywateli Unii do czystszej powietrza. Aby przyspieszyć redukcję emisji pochodzących z istniejącego parku pojazdów, niezmiernie ważne jest, aby Komisja szybko zaproponowała środki ustawodawcze mające na celu stworzenie ram sprzyjających modernizacji i propagujących stosowanie obecnie dostępnych technologii zmniejszających emisje CO<sub>2</sub>, takich jak paliwa niskoemisyjne lub światła o niższym zużyciu energii, przyspieszających przesunięcie międzygałęziowe w transporcie towarowym i pasażerskim, zachęcających do bardziej przyjaznych środowisku nawyków transportowych, takich jak system wspólnego użytkowania samochodów osobowych, „miękką” mobilność i miejski transport publiczny, oraz przeciwdziałających ryzyku ucieczki emisji związanej z samochodami w obrębie Unii.*

## Poprawka 14

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

*Tekst proponowany przez Komisję*

(13) *Tym* docelowym poziomom emisji dla unijnego parku pojazdów *musi koniecznie* towarzyszyć rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliwa, *jak określono* w *dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady* 2014/94/UE<sup>27</sup>.

*Poprawka*

(13) *Niezbędnym warunkiem rozwoju rynku pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, a tym samym warunkiem sukcesu niniejszego rozporządzenia, jest ułatwienie konsumentom dostępu do odpowiedniej infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i do tankowania paliw alternatywnych.* Docelowym poziomom emisji dla unijnego parku pojazdów *powinien* towarzyszyć *niezbędny* rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliwa, *której dotychczasowe tworzenie w*

*całej Unii było niewystarczające. Z tego względu niniejszemu rozporządzeniu powinny towarzyszyć ambitne obowiązkowe cele w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych we wszystkich państwach członkowskich, a także ambitne cele w zakresie rozmieszczania prywatnych punktów ładowania określone w dyrektywie 2014/94/UE<sup>27</sup> i w dyrektywie 2010/31/UE. W związku z tym wszelkie podwyższenie określonych w niniejszym rozporządzeniu celów w zakresie redukcji emisji, w tym celów pośrednich, powinno iść w parze ze podwyższeniem celów w zakresie rozwoju infrastruktury. Infrastruktura ładowania powinna być tworzona tam, gdzie ludzie mieszkają, pracują i zajmują się codziennymi sprawami. Ważne jest, aby nie pominąć żadnego regionu ani terytorium Unii i aby w odpowiedni sposób zająć się dysproporcjami regionalnymi w rozmieszczeniu infrastruktury paliw alternatywnych, w szczególności w regionach słabiej rozwiniętych lub o szczególnych potrzebach i warunkach, takich jak regiony wiejskie i słabo zaludnione, odległe i najbardziej oddalone, wyspiarskie i górskie. Państwa członkowskie muszą otrzymywać wystarczające wsparcie i pomoc w osiągnięciu tego celu ze względu na duże potrzeby inwestycyjne w dziesięcioleciu, w którym zwiększą się ich straty podatkowe i transfer dochodów podatkowych ku paliwom alternatywnym. W tym kontekście należy podkreślić, że kwestia tankowania paliwa jest nierozzerwalnie związana z kwestią zasięgu pojazdów w tym sensie, że im bardziej zasięg ten rośnie, tym bardziej maleje potrzeba częstego tankowania. Wobec tego Komisja powinna mieć na uwadze rozwój technologii, w szczególności dotyczących pojemności akumulatorów, który będzie wpływać na rozmieszczenie infrastruktury. Transport drogowy ma znaczący udział w końcowym zużyciu*

*energii w Unii. W dyrektywie (UE) .../...  
[wersja przekształcona dyrektywy w  
sprawie efektywności energetycznej]  
zapisano zasadę „efektywność  
energetyczna przede wszystkim” jako  
nadrzędną zasadę, która powinna być  
uwzględniana we wszystkich sektorach,  
wykraczając poza system energetyczny, na  
wszystkich poziomach. Zasadę  
„efektywność energetyczna przede  
wszystkim” należy zatem uwzględnić przy  
podejmowaniu decyzji politycznych,  
planistycznych i inwestycyjnych  
związanych z tworzeniem infrastruktury  
ładowania i tankowania paliwa  
alternatywnego, w tym w odniesieniu do  
efektywności energetycznej od źródła do  
koła różnych technologii bezemisyjnych.*

---

<sup>27</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

---

<sup>27</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

## Poprawka 15

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14

*Tekst proponowany przez Komisję*

(14) Aby producenci mogli w sposób racjonalny pod względem kosztów poradzić sobie z przejściami na pojazdy bezemisyjne, należy im zapewnić odpowiednią elastyczność, która pozwoli im stopniowo dostosować ich parki pojazdów, a **więc** należy dalej stosować podejście polegające na zmniejszaniu poziomów docelowych **co pięć lat**.

*Poprawka*

(14) Aby producenci mogli w sposób racjonalny pod względem kosztów poradzić sobie z przejściami na pojazdy bezemisyjne **i niskoemisyjne**, należy im, **a zwłaszcza MŚP w łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym**, zapewnić odpowiednią elastyczność, która pozwoli im stopniowo dostosować ich parki pojazdów, **biorąc pod uwagę fakt, że samochody osobowe są produkowane i projektowane w co najmniej pięcioletnich cyklach, a lekkie pojazdy użytkowe jeszcze dłużej**. Należy dalej stosować podejście polegające na zmniejszaniu poziomów docelowych. **Aby zapewnić skuteczność**

*niniejszego rozporządzenia w związku z rozwojem sytuacji na rynku, postępowaniem technologicznym i unijnym celem redukcji emisji, należy w 2027 r. przeprowadzić przegląd niniejszego rozporządzenia.*

## Poprawka 16

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 17

*Tekst proponowany przez Komisję*

(17) Ciężar związany z redukcją emisji wymaganą do osiągnięcia docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów rozłożono między producentów za pomocą krzywej wartości granicznych opartej na średniej masie unijnego parku nowych pojazdów i parku nowych pojazdów producenta. ***Chociaż mechanizm powinien być nadal stosowany***, należy zapobiec sytuacji, w której przy bardziej rygorystycznych docelowych poziomach emisji dla unijnego parku pojazdów docelowy indywidualny poziom emisji producenta stałby się ujemny. W związku z tym należy doprecyzować, że w takiej sytuacji docelowy indywidualny poziom emisji powinien wynosić 0 g CO<sub>2</sub>/km.

*Poprawka*

(17) Ciężar związany z redukcją emisji wymaganą do osiągnięcia docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów rozłożono między producentów za pomocą krzywej wartości granicznych opartej na średniej masie unijnego parku nowych pojazdów i parku nowych pojazdów producenta. Należy zapobiec sytuacji, w której przy bardziej rygorystycznych docelowych poziomach emisji dla unijnego parku pojazdów docelowy indywidualny poziom emisji producenta stałby się ujemny. W związku z tym należy doprecyzować, że w takiej sytuacji docelowy indywidualny poziom emisji powinien wynosić 0 g CO<sub>2</sub>/km. ***Parametr użyteczności oparty na masie do obliczania docelowych poziomów emisji dla poszczególnych producentów powinien zostać utrzymany w odniesieniu do samochodów osobowych do 2025 r. Rosnącą masę samochodów producenci wyznaczający sobie mniej ambitne cele wykorzystują jako opcję redukcji emisji, chociaż mniejsze rozmiary i masa samochodów mogą przynieść znaczne korzyści pod względem efektywności energetycznej, efektywnego wykorzystania przestrzeni miejskiej, bezpieczeństwa ruchu drogowego i zdrowia ludzi. W związku z tym Komisja powinna opracować wnioski zawierające zachęty do zmniejszania masy pojazdów, w tym bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w celu promowania produkcji pojazdów bardziej***

*oszczędnych materiałowo.*

## Poprawka 17

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 21

*Tekst proponowany przez Komisję*

(21) Ze względu na ogólne zwiększenie celów redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz w celu uniknięcia potencjalnych zakłóceń na rynku należy dostosować wymogi dotyczące redukcji w odniesieniu do wszystkich producentów obecnych na rynku unijnym, z wyjątkiem producentów odpowiedzialnych za mniej niż 1 000 nowych pojazdów zarejestrowanych w roku kalendarzowym. W związku z tym od 2030 r. producenci odpowiedzialni za 1 000–10 000 samochodów osobowych lub 1 000–22 000 lekkich pojazdów użytkowych nowo zarejestrowanych w roku kalendarzowym powinni utracić możliwość ubiegania się o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji.

*Poprawka*

(21) Ze względu na ogólne zwiększenie celów redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz w celu uniknięcia potencjalnych zakłóceń na rynku należy dostosować wymogi dotyczące redukcji w odniesieniu do wszystkich producentów obecnych na rynku unijnym, z wyjątkiem producentów odpowiedzialnych za mniej niż 1 000 nowych pojazdów zarejestrowanych w roku kalendarzowym. W związku z tym od 2030 r. producenci odpowiedzialni za 1 000–10 000 samochodów osobowych lub 1 000–22 000 lekkich pojazdów użytkowych nowo zarejestrowanych w roku kalendarzowym powinni utracić możliwość ubiegania się o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji. ***Aby zapewnić sprawiedliwą transformację, odstępstwo to powinno mieć zastosowanie wyłącznie do producentów pojazdów specjalnych użytecznych publicznie, takich jak pojazdy ratownicze, wozy strażackie, karetki pogotowia ratunkowego, a nie do producentów najbardziej luksusowych samochodów.***

## Poprawka 18

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 23

*Tekst proponowany przez Komisję*

(23) W **2026** r. należy dokonać przeglądu postępów poczynionych na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/631

*Poprawka*

(23) W **2027** r. należy dokonać przeglądu postępów poczynionych na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/631

na rzecz realizacji celów redukcji emisji wyznaczonych na 2030 r. i kolejne lata. W przeglądzie tym należy wziąć pod uwagę wszystkie aspekty uwzględnione w sprawozdaniach *dwuletnich*.

## Poprawka 19

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24

*Tekst proponowany przez Komisję*

(24) *Zgodnie z wymogami art. 15 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/631 przeprowadzono ocenę możliwości przydzielenia dochodu z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na specjalny fundusz lub odpowiedni program i stwierdzono, że znacznie zwiększyłyby to obciążenie administracyjne, a jednocześnie nie pomogłoby bezpośrednio przemysłowi motoryzacyjnemu w przeprowadzeniu transformacji. Dochody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji należy zatem nadal uznawać za dochody budżetu ogólnego Unii zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/631.*

## Poprawka 20

na rzecz realizacji celów redukcji emisji wyznaczonych na 2030 r. i kolejne lata. W przeglądzie tym należy wziąć pod uwagę wszystkie aspekty uwzględnione w sprawozdaniach *rocznych*.

*Poprawka*

(24) *Ostateczne przejście na pojazdy bezemisyjne doprowadzi w sposób strukturalny do utraty znacznej liczby miejsc pracy w przemyśle motoryzacyjnym, począwszy od producentów i ich dostawców, a skończywszy na powiązanych usługach serwisowych i naprawczych. W wysiłkach na rzecz obniżenia emisyjności transportu drogowego należy zatem uwzględnić również spodziewane poważne skutki społeczne tego procesu, aby złagodzić to przejście i ostatecznie się z nim uporać. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny traktować się jako dochód przypisany do specjalnej linii budżetowej Społecznego Funduszu Klimatycznego „wsparcie dla sektora motoryzacyjnego”, przeznaczony na zapewnienie sprawiedliwej transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu, dofinansowanie szkoleń, przekwalifikowania, podnoszenia kwalifikacji i doskonalenia zawodowego pracowników, którzy tego potrzebują, zwłaszcza w małych i średnich przedsiębiorstwach. Środki na ten fundusz powinny pochodzić z budżetu ogólnego Unii oraz z dochodów z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.*

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera -a (nowa)**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Artykuł 1 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**-a) dodaje się ust. 3a w brzmieniu:**

**„3a. Do dnia 31 grudnia 2027 r. Komisja podda niniejsze rozporządzenie przeglądowi i w stosownym przypadku przedstawi wniosek, by uzupełnić je dodatkowymi środkami w celu uwzględnienia, oprócz emisji z rury wydechowej, ogólnego bilansu dwutlenku węgla dla pojazdu i stosowanego paliwa w oparciu o metody opracowane zgodnie z art. 7 ust. 10 i art. 12 ust. 3a, by zapewnić dostosowanie emisji sektora do unijnego celu neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla.”;**

## **Poprawka 21**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Artykuł 1 – ustęp 5 a – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy **100** % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część A pkt 6.1.3;

a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy **90** % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część A pkt 6.1.3;

## **Poprawka 22**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Artykuł 1 – ustęp 5 a – litera b



*Tekst proponowany przez Komisję*

b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy **100** % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część B pkt 6.1.3.”;

*Poprawka*

b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy **90** % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część B pkt 6.1.3.”;

### **Poprawka 23**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera c**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Artykuł 1 – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) w ust. 6 słowa „**Od dnia 1 stycznia 2025 r.**” zastępuje się słowami „**Od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r.**”;

*Poprawka*

c) **ust. 6 otrzymuje brzmienie:**

**„6. Od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. zastosowanie ma, odpowiednio, zgodnie z załącznikiem I części A i B pkt 6.3, wskaźnik dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych równy 20 % udziału poszczególnych parków nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych.”;**

### **Poprawka 24**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b a (nowa)**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera n a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

ba)  **dodaje się literę w brzmieniu:**  
**„na) „pojazd hybrydowy typu plug-in” (PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle)**

*oznacza pojazd napędzany kombinacją silnika elektrycznego wraz z akumulatorem wielokrotnego ładowania oraz silnika spalinowego, które mogą działać razem lub oddzielnie.”;*

## Poprawka 25

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b b (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 3 – ustęp 1 – litera n b (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**bb)**  *dodaje się litery w brzmieniu:*

*„nb) „biopaliwa” oznaczają biopaliwa zdefiniowane w art. 2 pkt 33 dyrektywy (UE) 2018/2001;*

*nc) „zaawansowane biopaliwa” oznaczają zaawansowane biopaliwa zdefiniowane w art. 2 pkt 34 dyrektywy (UE) 2018/2001;*

*nd) „paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego” oznaczają paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego zdefiniowane w art. 2 pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001;”;*

## Poprawka 26

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera a a (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 7 – ustęp 10

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

10. Komisja, *nie później niż w 2023 r., ocenia możliwość opracowania wspólnej unijnej metody* oceny oraz spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> w całym cyklu życia samochodów osobowych i lekkich pojazdów

**aa)**  *ust. 10 otrzymuje brzmienie:*

*„10. Komisja najpóźniej do dnia 31 grudnia 2023 r. opracuje wspólną unijną metodę oceny oraz spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> w całym cyklu życia samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych na rynku*

użytkowych **wprowadzonych do obrotu** na rynku Unii. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie tę **ocenę** oraz, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące środków następczych, takie jak wnioski ustawodawcze.

Unii. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie tę **metodę** oraz, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące środków następczych, takie jak wnioski ustawodawcze.”;

(32019R0631)

## Poprawka 27

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera a b (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 7 – ustęp 10 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ab) dodaje się ust. 10a w brzmieniu:**  
**„10a. Od dnia 1 stycznia 2024 r. producenci mogą na zasadzie dobrowolności przekazywać dane o emisji CO<sub>2</sub> w cyklu życia wprowadzonych do obrotu na rynku Unii samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, o których mowa w ust. 10 niniejszego artykułu, właściwym organom, o których mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, oraz państwom członkowskim, które następnie przekazują te dane Komisji zgodnie z ust. 2. Od dnia 1 stycznia 2028 r. dane te są ujmowane w informacjach wymienionych w części A załączników II i III.”;**

## Poprawka 28

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 a (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 8 – ustęp 4

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

**5a) w art. 8 ust. 4 otrzymuje brzmienie:**

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

*„4. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód przypisany do specjalnej linii budżetowej Społecznego Funduszu Klimatycznego „wsparcie dla sektora motoryzacyjnego”, przeznaczony na zapewnienie sprawiedliwej transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu poprzez łagodzenie wszelkiego negatywnego wpływu transformacji w przemyśle motoryzacyjnym na zatrudnienie we wszystkich państwach członkowskich, które odczuwają skutki transformacji, w szczególności w regionach i społecznościach, które odczuwają je najsilniej. W szczególności finansuje się szkolenia, przekwalifikowanie, podnoszenie kwalifikacji i doskonalenie zawodowe pracowników w sektorze motoryzacyjnym, w tym pracujących dla producentów samochodów, dostawców części oraz dostawców pomocniczych usług serwisowych i naprawczych, zwłaszcza MŚP.*

*Ze środków tej specjalnej linii budżetowej Społecznego Funduszu Klimatycznego wspiera się cel „Inwestycje na rzecz zatrudnienia i wzrostu” we wszystkich państwach członkowskich. Zapewnia ona państwom członkowskim wsparcie w celu finansowania środków i inwestycji mających zaradzić społeczno-gospodarczym skutkom transformacji, w szczególności jeśli chodzi o przewidywane przekwalifikowanie i utratę miejsc pracy w sektorze motoryzacyjnym, w tym w małych i średnich przedsiębiorstwach.*

*Przydzielone zasoby pochodzą z budżetu Unii oraz dochodów z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, jak określono w art. 8 niniejszego rozporządzenia. Ze środków tych wspiera się następujące działania: zmiana kwalifikacji pracowników, pomoc w poszukiwaniu pracy i aktywizacja zawodowa osób poszukujących pracy, inwestycje w restrukturyzację tkanki*

*przemysłowej Europy.”;*

(32019R0631)

## **Poprawka 29**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 10 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

„Odstępstwo, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, może zostać udzielone w odniesieniu do docelowych indywidualnych poziomów emisji obowiązujących do roku kalendarzowego 2029 włącznie.”;

*Poprawka*

„Odstępstwo, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, może zostać udzielone w odniesieniu do docelowych indywidualnych poziomów emisji obowiązujących do roku kalendarzowego 2029 włącznie.

***Wniosek o odstępstwo mogą złożyć producenci pojazdów specjalnych o użyteczności społecznej, takich jak pojazdy ratownicze, wozy strażackie i karetki pogotowia ratunkowego. Odstępstwa nie można przyznać producentowi pojazdów samochodowych zaliczonych do segmentu F, segmentu S i segmentu SUV w systemie klasyfikacji Komisji Europejskiej (Euro Car Segment).”;***

## **Poprawka 30**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 a (nowy)**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 11 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**6a) dodaje się artykuł w brzmieniu:**

**„Artykuł 11a**

**Ekoprojekt**

***W celu zapewnienia, by przejście na mobilność bezemisyjną w pełni***

*przyczyniło się do osiągnięcia unijnych celów w zakresie efektywności energetycznej i gospodarki o obiegu zamkniętym, Komisja do dnia 31 grudnia 2023 r. przedstawi, w stosownym przypadku, wnioski dotyczące ustanowienia minimalnych wymogów w zakresie ekoprojektu dla wszystkich nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych, w tym wymogów dotyczących efektywności energetycznej, emisji wbudowanych, trwałości i możliwości naprawy podstawowych części, takich jak światła, komponenty elektroniczne i akumulatory, oraz minimalnych wymogów dotyczących odzysku metali, tworzyw sztucznych i surowców krytycznych, z uwzględnieniem zasad stosowanych względem innych produktów związanych z energią na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/125/WE<sup>1a</sup>.*

---

*<sup>1a</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/125/WE z dnia 21 października 2009 r. ustanawiająca ogólne zasady ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu dla produktów związanych z energią (Dz.U. L 285 z 31.10.2009, s. 10).”;*

## **Poprawka 31**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 b (nowy)**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Artykuł 12 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**6b) w art. 12 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:**

**„3a. Nie później niż do dnia 31 grudnia 2023 r. Komisja opracuje wspólną unijną metodykę oceny oraz spójnego raportowania danych dotyczących emisji**

*CO<sub>2</sub> w całym cyklu życia paliw i energii zużywanych przez pojazdy wprowadzone do obrotu na rynku Unii.*

*Powinna ona obejmować również metodę pomiaru i porównywania efektywności pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na podstawie ilości energii elektrycznej, której potrzebują do pokonania stu kilometrów. Metoda ta uwzględnia w szczególności wpływ zużytej energii elektrycznej na ilość zasobów, które są niezbędne do wewnętrznego zmagazynowania energii w akumulatorach lub do wyprodukowania paliw alternatywnych do takich pojazdów.*

*Komisja ocenia w szczególności dane dotyczące zużycia paliwa i energii, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do hybrydowych pojazdów elektrycznych doładowywanych zewnętrznymi (OVC-HEV). Na podstawie tej oceny Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 17 w celu dostosowania współczynników użyteczności stosowanych do pojazdów OVC-HEV, aby zagwarantować, że emisje z takich pojazdów począwszy od 2025 r. będą odzwierciedlać emisje w rzeczywistych warunkach jazdy.”;*

## Poprawka 32

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7 a (nowy)**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Artykuł 14 – ustęp 1 – litera c

*Tekst obowiązujący*

c) do dnia 31 października 2022 r. orientacyjną wartość  $TM_0$  na 2025 r. ustala się jako odpowiednią średnią masę próbną wszystkich nowych **samochodów osobowych i nowych** lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w 2021 r.;

*Poprawka*

**7a) w art. 14 ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:**

„c) do dnia 31 października 2022 r. orientacyjną wartość  $TM_0$  na 2025 r. ustala się jako odpowiednią średnią masę próbną wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w 2021 r.”;

(32019R0631)

### Poprawka 33

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7 b (nowy)**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Artykuł 14 – ustęp 1 – litera d

*Tekst obowiązujący*

*d)* do dnia 31 października 2024 r., a następnie co dwa lata, wartości  $TM_0$  w załączniku I *części A i B* pkt 6.2 dostosowuje się do odpowiedniej średniej masy próbnej wszystkich nowych **samochodów osobowych i nowych** lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w dwóch poprzedzających latach kalendarzowych, począwszy od 2022 i 2023 r. Nowe wartości  $TM_0$  mają zastosowanie od dnia 1 stycznia roku kalendarzowego następującego po dniu dostosowania.

*Poprawka*

**7b) w art. 14 ust. 1 lit. d) otrzymuje brzmienie:**

„d) do dnia 31 października 2024 r., a następnie co dwa lata, wartości  $TM_0$  w załączniku I *część B* pkt 6.2 dostosowuje się do odpowiedniej średniej masy próbnej wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w dwóch poprzedzających latach kalendarzowych, począwszy od 2022 i 2023 r. Nowe wartości  $TM_0$  mają zastosowanie od dnia 1 stycznia roku kalendarzowego następującego po dniu dostosowania.”;

(32019R0631)

### Poprawka 34

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Artykuł 14 a – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Do dnia 31 grudnia 2025 r., a następnie co **dwa lata**, Komisja składa sprawozdanie z postępów w zakresie dążenia do bezemisyjnej mobilności drogowej. Sprawozdanie ma w szczególności na celu monitorowanie i ocenę konieczności wprowadzenia ewentualnych dodatkowych środków w celu ułatwienia transformacji,

*Poprawka*

Do dnia 31 grudnia 2025 r., a następnie co **roku**, Komisja składa sprawozdanie z postępów w zakresie dążenia do bezemisyjnej mobilności drogowej. Sprawozdanie ma w szczególności na celu monitorowanie i ocenę konieczności wprowadzenia ewentualnych dodatkowych środków w celu ułatwienia transformacji,



w tym środków o charakterze finansowym.

w tym środków o charakterze finansowym.

## Poprawka 35

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 14 a – akapit 2

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

W sprawozdaniu Komisja uwzględnia wszystkie czynniki, które przyczyniają się do poczynienia w sposób racjonalny pod względem kosztów postępów na rzecz osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Obejmuje to **wprowadzanie na rynek pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, postępy w osiąganiu celów dotyczących rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania paliwa zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, możliwości wykorzystania innowacyjnych technologii i zrównoważonych paliw alternatywnych do osiągnięcia mobilności neutralnej dla klimatu, wpływ na konsumentów, postępy w dialogu społecznym, a także aspekty mające na celu dalsze ułatwienie opłacalnego i społecznie sprawiedliwego przejścia na bezemisyjną mobilność drogową.**”;

#### *Poprawka*

W sprawozdaniu Komisja uwzględnia wszystkie czynniki, które przyczyniają się do poczynienia w sposób racjonalny pod względem kosztów postępów na rzecz osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Obejmuje to:

- a) **wprowadzanie na rynek oraz koszt pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych;**
- b) **przejsie od podejścia opartego wyłącznie na emisjach z rury wydechowej do kompleksowego podejścia do emisji opartego na analizie cyklu życia na podstawie metod określonych w art. 7 ust. 10 i art. 12 ust. 3a, z uwzględnieniem również intensywności emisji gazów cieplarnianych na etapie wydobycia mineralów, produkcji i wycofania z eksploatacji, a także koszyka energetycznego w danym państwie**

*członkowskim obrotu;*

*c) wartość progową emisji CO<sub>2</sub> stosowaną do zdefiniowania pojazdów niskoemisyjnych oraz, w razie potrzeby, jej zmianę;*

*d) postępy w osiąganiu celów dotyczących rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania paliwa zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych;*

*e) możliwości wykorzystania innowacyjnych technologii i zrównoważonych paliw alternatywnych do osiągnięcia mobilności neutralnej dla klimatu;*

*f) wpływ na poziomy docelowe państw członkowskich w zakresie emisji gazów cieplarnianych i jakości powietrza, roczne zakupy nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz pojazdów używanych;*

*g) postępy i oddziaływanie na poziomie regionalnym (NUTS II);*

*h) wpływ na konsumentów, w szczególności tych o niskich dochodach, a także na ewolucję ubóstwa transportowego w poszczególnych państwach członkowskich, zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) .../... [rozporządzenie ustanawiające Społeczny Fundusz Klimatyczny];*

*i) postępy w dialogu społecznym, a także aspekty mające na celu dalsze ułatwianie opłacalnego i społecznie sprawiedliwego przejścia na bezemisyjną mobilność drogową;*

*j) postępy we wprowadzaniu dodatkowej mocy elektrycznej ze źródeł odnawialnych proporcjonalnie do wzrostu sprzedaży pojazdów bezemisyjnych, aby zapewnić, żeby emisje nie były jedynie przesuwane.*

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 a (nowy)**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Artykuł 14 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**9a) dodaje się art. 14b w brzmieniu:**

**„Artykuł 14b**

**Zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. b) dyrektywy (UE) .../... [wersja przekształcona dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej] państwa członkowskie uwzględniają zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim” w decyzjach dotyczących polityki, planowania i inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych, w tym w odniesieniu do efektywności od źródła do koła różnych technologii bezemisyjnych.”;**

### **Poprawka 37**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 – litera a**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Artykuł 15 – ustęp 1 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

W **2028** r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia, opierając się na sprawozdaniach **dwuletnich**, oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki przeglądu.

W **2027** r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia, opierając się na sprawozdaniach **rocznych**, oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki przeglądu.

### **Poprawka 38**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 – litera a**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Do sprawozdania dołącza się, **w stosownych przypadkach**, wniosek w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.”;

*Poprawka*

Do sprawozdania dołącza się wniosek w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia **oraz wyznaczenia jasnej ścieżki dalszej redukcji emisji dzięki wprowadzeniu docelowych poziomów emisji po roku 2035 dla unijnego parku pojazdów w odniesieniu do parku nowych samochodów osobowych i parku nowych lekkich pojazdów użytkowych, w tym przez ewentualne objęcie pojazdów hybrydowych typu plug-in docelowymi poziomami emisji dla parku pojazdów, w oparciu o metodę analizy pełnego cyklu życia opracowaną przez Komisję Europejską nie później niż do dnia 31 grudnia 2023 r.**

**Poprawka 39**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 – litera a a (nowa)**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Artykuł 15 – ustęp 2

*Tekst obowiązujący*

2. W sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 1, Komisja uwzględni między innymi rzeczywistą reprezentatywność emisji CO<sub>2</sub> oraz zużycia paliwa lub energii ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007; wprowadzanie na rynek unijny pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w szczególności w odniesieniu do lekkich pojazdów użytkowych; rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa zgłoszonej na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE<sup>20</sup>, w tym jej finansowania; potencjalny wkład, jaki w redukcje emisji może wnieść

*Poprawka*

**aa) ust. 2 otrzymuje brzmienie:**

„2. W sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 1, Komisja uwzględni między innymi rzeczywistą reprezentatywność emisji CO<sub>2</sub> oraz zużycia paliwa lub energii ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007; wprowadzanie na rynek unijny pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w szczególności w odniesieniu do lekkich pojazdów użytkowych; rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa zgłoszonej na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE **w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych**<sup>20</sup>, w tym jej finansowania;

stosowanie syntetycznych i zaawansowanych paliw alternatywnych wytwarzanych z wykorzystaniem energii ze źródeł odnawialnych; redukcje emisji CO<sub>2</sub> rzeczywiście odnotowane przy istniejącym stanie parku pojazdów; funkcjonowanie mechanizmu zachęt dotyczącego pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych; potencjalne skutki środka przejściowego określonego w załączniku I część A pkt 6.3; wpływ niniejszego rozporządzenia na konsumentów, w szczególności na konsumentów o niskich i średnich dochodach; a także aspekty mające na celu dalsze ułatwianie opłacalnego i sprawiedliwego społecznie przejścia na czystą, konkurencyjną i przystępną cenowo mobilność w Unii.

*wdrażanie dyrektywy 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i jej przewidywany przegląd;* potencjalny wkład, jaki w redukcje emisji może wnieść stosowanie syntetycznych i zaawansowanych paliw alternatywnych wytwarzanych z wykorzystaniem energii ze źródeł odnawialnych; redukcje emisji CO<sub>2</sub> rzeczywiście odnotowane przy istniejącym stanie parku pojazdów; funkcjonowanie mechanizmu zachęt dotyczącego pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych; potencjalne skutki środka przejściowego określonego w załączniku I część A pkt 6.3; wpływ niniejszego rozporządzenia na konsumentów, w szczególności na konsumentów o niskich i średnich dochodach; a także aspekty mające na celu dalsze ułatwianie opłacalnego i sprawiedliwego społecznie przejścia na czystą, konkurencyjną i przystępną cenowo mobilność w Unii.”;

---

<sup>20</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

---

<sup>20</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

(32019R0631)

## **Poprawka 40**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 – litera b**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Artykuł 15 – ustępy 2–5

*Tekst obowiązujący*

b) uchyla się ust. 2–5;

*Poprawka*

b) uchyla się ust. 3–5;

(32019R0631)

## **Poprawka 41**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera d a (nowa)**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Załącznik I – część A – punkt 6.2.1

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

6.2.1. Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2025–2029

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów<sub>2025</sub> +  $a_{2025}$  ( $TM - TM_0$ )

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów<sub>2025</sub> ustalono zgodnie z pkt 6.1.1;

$a_{2025}$  wynosi

$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet} - wide \ target_{2025}}{Average \ emissions_{2021}}$$

gdzie:

$a_{2021}$  oznacza nachylenie najlepiej dopasowanej prostej wyznaczonej metodą najmniejszych kwadratów zastosowaną do masy próbnej (zmienna niezależna) i indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> (zmienna zależna) każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego w 2021 r.

średnie poziomy emisji<sub>2021</sub> oznaczają średnią indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> wszystkich zarejestrowanych w 2021 r. nowych samochodów osobowych tych producentów, dla których oblicza się docelowy indywidualny poziom emisji zgodnie z pkt 4;

TM oznacza średnią masę próbną, w kilogramach (kg), wszystkich nowych samochodów osobowych danego

*da) pkt 6.2.1 otrzymuje brzmienie:*

„6.2.1. Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2025–2029

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów<sub>2025</sub>

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów<sub>2025</sub> ustalono zgodnie z pkt 6.1.1. ”;

*producenta zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym;*

*TM<sub>0</sub> oznacza wartość w kilogramach (kg) ustaloną zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. d).*

(32019R0631)

## Poprawka 42

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera f**  
Rozporządzenie (UE) 2019/631  
Załącznik I – część A – punkt 6.3.2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

6.3.2 Docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2030–2034

6.3.2 Docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2030–2034

Docelowy indywidualny poziom emisji =  
docelowy poziom emisji dla unijnego  
parku pojazdów<sub>2030</sub> +  $a_{2030} (TM - TM_0)$

Docelowy indywidualny poziom emisji =  
docelowy poziom emisji dla unijnego  
parku pojazdów<sub>2030</sub>

*gdzie*

*docelowy poziom emisji dla unijnego  
parku pojazdów<sub>2030</sub> ustalono zgodnie z  
pkt 6.1.2;*

*a<sub>2030</sub> wynosi*

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet} - \text{wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

*gdzie*

*a<sub>2021</sub> określono w pkt 6.2.1,*

*średnie poziomy emisji<sub>2021</sub> określono w pkt  
6.2.1,*

*TM określono w pkt 6.2.1,*

*TM<sub>0</sub> określono w pkt 6.2.1.*

## PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

<b>Tytuł</b>	Zmiana rozporządzenia (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO <sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii
<b>Odsyłacze</b>	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 13.9.2021
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 13.9.2021
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Dominique Riquet 7.10.2021
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	26.1.2022
<b>Data przyjęcia</b>	20.4.2022
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 40 –: 17 0: 19
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienäb, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez



## GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

40	+
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spyraki, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Jens Geier, Eva Kaili, Łukasz Kohut

17	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienäb, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

19	0
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
Renew	Claudia Gamon, Bart Groothuis, Morten Petersen
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginel, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się