



2023/0042(COD)

13.10.2023

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) 2019/1242 w odniesieniu do
wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia
obowiązków sprawozdawczych, a także uchylającego rozporządzenie (UE)
2018/956
(COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Miapetra Kumpula-Natri

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Sprawozdawczyni popiera wiele elementów wniosku Komisji dotyczącego zmiany rozporządzenia w sprawie norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich, w tym rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia w ten sposób, aby obejmowało ono również mniejsze pojazdy ciężarowe, autobusy dalekobieżne i przyczepy. Z zadowoleniem przyjmuje się także cel, jakim jest bezemisyjność nowych autobusów miejskich w UE, który ma być osiągnięty do 2030 r. Sektor transportu drogowego odpowiada w końcu za jedną piątą unijnych emisji gazów cieplarnianych i stanowi główne źródło zanieczyszczenia powietrza w miastach.

Sprawozdawczyni zgadza się z ambitnym celem, jakim jest redukcja o 90 %, wyznaczonym dla wszystkich podgrup pojazdów na okres sprawozdawczy przypadający począwszy od 2040 r., i uważa, że taki cel stanowi jasny sygnał dla rynków, który pokazuje, że Unia Europejska zmierza w kierunku przyszłości stojącej pod znakiem norm bezemisyjności. Przynosi to korzyść producentom, kupującym, a co najważniejsze – obywatelom, na których obecnie mają wpływ emisje pochodzące z sektora transportowego. Jednocześnie pozostawiono producentom pewne pole manewru w kwestii przestrzegania nowego rozporządzenia. Sprawozdawczyni proponuje jednak, aby wprowadzić nowe, bardziej rygorystyczne normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich na okresy sprawozdawcze przypadające w latach 2035–2039, w drodze zwiększenia poziomu docelowego o 10 %. Sprawozdawczyni uważa za ważne, by zwiększać liczbę nowych pojazdów bezemisyjnych w okresie poprzedzającym wspomniane okresy sprawozdawcze.

Co więcej, sprawozdawczyni proponuje ambitniejszą definicję pojazdu bezemisyjnego. Zgodnie z wnioskiem Komisji pojazd bezemisyjny będzie mógł emitować do 5 g CO₂/tkm, co stanowi równowartość 9 % emisji standardowego konwencjonalnego ciągnika z naczepą. Takie uprawnienie do emisji ma umożliwić zaliczenie silników dwupaliwowych napędzanych mieszanką wodoru i oleju napędowego do kategorii silników bezemisyjnych. Zmiana poziomu „do 1 g CO₂/tkm” stanowi rozsądne rozwiązanie regulacyjne, ponieważ umożliwia zaliczenie jednopaliwowych wodorowych silników spalinowych do kategorii silników bezemisyjnych, a jednocześnie zapewnia odpowiednie uwzględnienie rzeczywistego udziału silników dwupaliwowych w redukcji emisji CO₂.

Ponadto we wniosku Komisji założono wyłączenie z wyznaczonych celów pewnych „pojazdów specjalistycznych”, takich jak śmieciarki. Ich poziom emisji CO₂ jest jednak przedmiotem certyfikacji w ramach narzędzia VECTO i monitorowany oraz podlega zgłaszaniu przez producentów pojazdów i państwa członkowskie UE. Ponieważ śmieciarki poruszają się głównie po miastach, mają one znaczący wpływ na jakość powietrza w miastach i powodują niepożądane zanieczyszczenie hałasem. Z tego względu śmieciarki należy uwzględnić w celach redukcji emisji CO₂.

Podobnie w grupie pojazdów o masie maksymalnej poniżej 5 ton znajduje się wiele miejskich

ciężarówek dostawczych zaopatrujących sklepy takie jak miejskie supermarkety, a więc obniżenie emisyjności w ich przypadku przyczyni się do poprawy jakości powietrza w miastach. Małe samochody ciężarowe należałoby zatem objąć tymi samymi poziomami docelowymi CO₂ i przypisać je do odpowiednich podgrup stosownie do profili zadań, przebiegów i ładowności.

Sprawozdawczyni sugeruje, że do 2028 r. Komisja powinna przeprowadzić kompleksowy przegląd skuteczności i wpływu rozporządzenia oraz przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyniki. W razie potrzeby Komisja załącza do tego sprawozdania zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia. Do 2025 r. Komisja Europejska w porozumieniu z Komitetem ds. Zmian Klimatu powinna przedstawić roczny przegląd sytuacji pod względem warunków podstawowych w podziale na państwa członkowskie.

Sprawozdawczyni jest wreszcie zdania, że obliczanie emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich nie uwzględnia lepszej efektywności energetycznej bardzo ciężkich zestawów pojazdów, o maksymalnej dopuszczalnej masie powyżej 60 ton. Ponieważ ich zakładana ładowność jest taka sama jak ładowność znacznie mniejszych pojazdów ciężkich należących do tej samej podgrupy, ich wyliczone emisje CO₂ w przeliczeniu na tonokilometr nie będą odpowiadać faktycznemu ładunkowi przewożonemu takim bardzo ciężkim zestawem. Należałoby w odniesieniu do średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producentów zastosować współczynnik kompensacji, aby w ten sposób uwzględnić większy ładunek przewożony w zestawach bardzo ciężkich i wynikającą z tego lepszą efektywność energetyczną.

POPRAWKA

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 co następuje:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119¹¹ Unia utrzymała w prawodawstwie cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r. W rozporządzeniu tym ustanowiono

Poprawka

(4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119¹¹ Unia utrzymała w prawodawstwie cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce ***jak najszybciej, a najpóźniej*** do 2050 r., ***oraz cel osiągnięcia***

również wiążący cel Unii zakładający ograniczenie emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.

ujemnych emisji w późniejszym okresie. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący cel Unii zakładający ograniczenie emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r. **W rozporządzeniu tym określono również, że Komisja powinna starać się dostosować wszystkie przyszłe wnioski ustawodawcze i budżetowe do celów i zadań określonych w tym rozporządzeniu, a w przypadku braku dostosowania, przedstawić uzasadnienie w ramach oceny skutków towarzyszącej tym wnioskowi.**

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(5) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego, **jedynego sektora w UE, w którym od lat 90. ubiegłego stulecia występuje tendencja wzrostowa emisji. W szczególności sektor pojazdów ciężkich odpowiada za ponad jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych z transportu drogowego w UE i za ponad 6 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE.**

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Aby przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., a także zgodnie z zasadą „efektywność energetyczna przede wszystkim”, należy zaostrzyć wymogi dotyczące redukcji określone w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 w odniesieniu do pojazdów ciężkich. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8) Aby przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., a także zgodnie z zasadą „efektywność energetyczna przede wszystkim”, należy zaostrzyć wymogi dotyczące redukcji określone w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 w odniesieniu do pojazdów ciężkich. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r.
Ambitne działania w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych są potrzebne w transporcie drogowym, ale redukcja emisji jest również konieczna w innych sektorach, w tym w sektorach, z których emisje trudno zredukować.

Poprawka

(8a) Zaostrzenie wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂ w odniesieniu do pojazdów ciężkich oraz rozwój niezbędnej infrastruktury ładowania i tankowania odegra kluczową rolę w ograniczeniu emisji z całej floty pojazdów ciężkich, ale powinny mu również towarzyszyć inne inicjatywy służące przyspieszeniu przesunięcia międzygałęziowego z transportu drogowego na transport kolejowy oraz zwiększeniu kolejowych przewozów towarowych.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem mają duży potencjał w zakresie dekarbonizacji niektórych segmentów sektora transportu ciężkiego, a ich rozwój powinien być wspierany.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10) W związku z tym należy określić nowe, zwiększone cele redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich 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.

(10) W związku z tym należy określić nowe, zwiększone cele redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich 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, ***i powinny one być spójne z dostępnością sprzyjających warunków, a mianowicie wystarczająco gęstej sieci infrastruktury paliw alternatywnych, w celu promowania*** innowacji w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów. ***Powinno to zagwarantować europejskim przedsiębiorstwom utrzymanie wiodącej pozycji na światowym rynku i przyczynić się do obniżenia kosztów bieżących przedsiębiorstw transportowych, zapewniając jednocześnie Unii realizację jej celów w zakresie klimatu i zanieczyszczenia powietrza.***

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) Narażenie na zanieczyszczenie powietrza, w tym spowodowane przez transport drogowy, ma duży wpływ na ludność miejską w Unii i wiąże się z przedwczesną śmiercią. Dzięki przyspieszeniu wprowadzania pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ przyczynią się również do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza z transportu drogowego.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej¹⁴ przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście opracowywana jest ścieżka transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. Ścieżka ta uwzględnia w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa działające w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także opiera się na europejskim programie na rzecz umiejętności, obejmującym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, który ma zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia

W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej¹⁴ przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście opracowywana jest ścieżka transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. Ścieżka ta uwzględnia w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa działające w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także opiera się na europejskim programie na rzecz umiejętności, obejmującym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, który ma zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia

i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową, oraz na mechanizmie wspierania talentów w ramach inicjatywy „Wykorzystanie talentów w regionach Europy”. Ścieżka ta uwzględnia również odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Mogłoby to na przykład obejmować umożliwienie państwom członkowskim wykorzystania proponowanego Społecznego Funduszu Klimatycznego do wspierania mikroprzedsiębiorstw w zakupie bezemisyjnych pojazdów i samochodów ciężarowych.

i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową, oraz na mechanizmie wspierania talentów w ramach inicjatywy „Wykorzystanie talentów w regionach Europy”. Ścieżka ta uwzględnia również odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Mogłoby to na przykład obejmować umożliwienie państwom członkowskim wykorzystania proponowanego Społecznego Funduszu Klimatycznego do wspierania mikroprzedsiębiorstw w zakupie bezemisyjnych pojazdów i samochodów ciężarowych. **Szczególną uwagę należy również zwrócić na wpływ, jaki transformacja ta będzie wywierać na MŚP w całym łańcuchu dostaw.**

¹⁴ 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.

¹⁴ 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 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) ***Tym docelowym poziomom emisji dla unijnego parku pojazdów musi koniecznie towarzyszyć rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliwa, jak określono we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych***¹⁶.

Poprawka

(12) ***Kilka państw członkowskich zapowiedziało już, że wykroczy poza te minimalne wymagania, a kilku europejskich producentów pojazdów ciężarowych utworzyło spółki joint venture w celu instalacji i obsługi publicznych sieci ładowania w całej Europie. Niniejsze rozporządzenie będzie także zachęcać do dalszych inwestycji w infrastrukturę ładowania, zapewniając inwestorom pewność, że nastąpi wzrost popytu. Należy również zachęcać państwa***

członkowskie, by w zmienionych krajowych ramach polityki uwzględniały środki wspierające rozwój infrastruktury ładowania i tankowania w zajezdniach, centrach logistycznych i magazynach. Wszystkie te inicjatywy przyczynią się do niezbędnego rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania paliwa¹⁶.

¹⁶ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, COM(2021) 559 final z 14.7.2021.

¹⁶ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, COM(2021) 559 final z 14.7.2021.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Ponadto rozwój infrastruktury ładowania i tankowania jest również ważny na terenach prywatnych, takich jak prywatne zajezdnie, i w centrach logistycznych, aby zapewnić ładowanie nocne i w miejscu docelowym. Konieczne jest, aby nie pomijać żadnego europejskiego regionu 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. Ta publiczna i prywatna sieć stacji ładowania i tankowania stanowi dla producentów warunek podstawowy dla osiągnięcia celów redukcji CO₂.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12b) Aby być konkurencyjnym na skalę globalną, europejski przemysł musi być gotowy na stawianie czoła wyzwaniom i zapewnianie odpowiedniej infrastruktury. Z tych względów wymagana jest powszechnie dostępna i niezawodna sieć publicznych punktów ładowania, aby wspierać coraz większą liczbę pojazdów elektrycznych na drogach.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12c) O ile bardziej ambitne normy emisji CO₂ są niezbędne, by zwiększyć rozpowszechnienie pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych poprzez zajęcie się stroną podażową, muszą je uzupełniać dodatkowe warunki po stronie popytu na bardziej paliwooszczędne pojazdy, w szczególności skuteczne środki wprowadzania opłat emisyjnych.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13) Transformacja w kierunku neutralności klimatycznej wymaga znacznych inwestycji w sieci elektroenergetyczne, w tym zwiększenia zdolności, odporności i możliwości

(13) Wdrożenie pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, pojazdów zasilanych wodorowymi ogniwami paliwowymi i innych pojazdów napędzanych wodorem będzie

magazynowania, a także dodatkowych połączeń. *Jeżeli chodzi o pojazdy ciężkie, przy docelowych poziomach emisji zaproponowanych w art. 3a na 2030 r. udział pojazdów bezemisyjnych w całym parku samochodów poruszających się po drogach, jak również zużycie energii elektrycznej w tym sektorze pozostaną ograniczone. W związku z tym powiązany wpływ na sieć elektroenergetyczną również pozostanie ograniczony.*

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

niewątpliwie wymagało znacznych inwestycji w sieci elektroenergetyczne, w tym zwiększenia zdolności, odporności i możliwości magazynowania, a także dodatkowych połączeń *i dostosowania zachowań, tak aby godziny szczytowego zapotrzebowania były obsługiwane bez ryzyka dla bezpieczeństwa dostaw.*

Poprawka

(14a) Dostęp do szkoleń i przekwalifikowania w wielu sektorach, w tym w sektorze pojazdów ciężkich, który musi przejść fundamentalne zmiany, ma kluczowe znaczenie dla sprawiedliwej społecznie transformacji. Branża pojazdów ciężkich musi upewnić się, że pracownicy mają dostęp do możliwości przekwalifikowania się i są zachęceni do korzystania z nich bez ponoszenia własnych kosztów. Aby zapewnić sprawiedliwą i skuteczną transformację, kluczowe znaczenie ma mapowanie i analiza przewidywanych zmian na rynku pracy w branży pojazdów ciężarowych.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Ze względu na niejednorodną strukturę całego parku samochodowego nie można w pełni przewidzieć, czy w przypadku wszystkich zastosowań

Poprawka

(15) Ze względu na niejednorodną strukturę całego parku samochodowego nie można w pełni przewidzieć, czy w przypadku wszystkich zastosowań

niszowych rozwój technologiczny będzie wystarczająco szybki, aby zagwarantować, że technologia bezemisyjnej rury wydechowej będzie opłacalnym wyborem. **Może to obejmować** takie zastosowania, jak pojazdy ciężkie do transportu dalekobieżnego w określonych warunkach morfologicznych i meteorologicznych, autokary i samochody ciężarowe do krytycznych zastosowań związanych z bezpieczeństwem i ochroną, których to zastosowań nie mogą zapewnić technologie bezemisyjnej rury wydechowej. Takie pojazdy powinny stanowić ograniczoną część całego parku pojazdów ciężkich. W związku z tym należy pozostawić pewien margines w celu na 2040 r., aby uwzględnić przyszły rozwój technologii.

rozwój technologiczny będzie wystarczająco szybki, aby zagwarantować, że technologia bezemisyjnej rury wydechowej będzie opłacalnym wyborem. **Obejmuje to** takie zastosowania, jak pojazdy ciężkie do transportu dalekobieżnego w określonych warunkach morfologicznych i meteorologicznych, autokary i samochody ciężarowe do krytycznych zastosowań związanych z bezpieczeństwem i ochroną, których to zastosowań nie mogą zapewnić technologie bezemisyjnej rury wydechowej. **Autokary muszą być dostępne również ze względów związanych z bezpieczeństwem krajowym i ich potencjalnym zastosowaniem do ewakuacji ludności cywilnej.** Takie pojazdy powinny stanowić ograniczoną część całego parku pojazdów ciężkich. W związku z tym należy pozostawić pewien margines w celu na 2040 r., aby uwzględnić przyszły rozwój technologii.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Unia Europejska musi nadal przyspieszać redukcję emisji CO₂ oraz osiągać redukcję emisji w każdym sektorze, każdego roku. Aby osiągnąć ambitne cele tego rozporządzenia, również biopaliwa i paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego, takie jak pochodne wodoru, muszą odgrywać ważną rolę w transformacji. Aby utorować drogę dla bezemisyjnych pojazdów elektrycznych lub napędzanych wodorem oraz zapewnić jasne rozporządzenie dla popytu na rynku, ważne jest ustanowienie ambitnego celu na poziomie 90 procent na 2040 r., gdyż obecnie tylko 1–2 % sprzedawanych pojazdów ciężarowych to pojazdy elektryczne o napędzie

akumulatorowym.

Poprawka 17

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15b) Po konsultacjach z zainteresowanymi stronami Komisja powinna opublikować sprawozdanie dotyczące rejestracji pojazdów ciężkich napędzanych wyłącznie paliwami odnawialnymi do celów zgodności z prawem UE i unijnym celem neutralności klimatycznej. Komisja powinna przedłożyć to sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w tym, w stosownych przypadkach, propozycje środków następczych, takich jak wnioski ustawodawcze.

Poprawka 18

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21 – akapit 1 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Samochody ciężarowe wszystkich największych zespołów przekraczających masę 70 ton są typowo wykorzystywane na długich dystansach i muszą zostać zaklasyfikowane do specjalnej podgrupy, gdyż obliczenia ich emisji CO₂ muszą być dostosowane do ich szczególnych cech, aby uwzględnić ich faktyczną ładowność i prawidłowy cykl jazdy.

Poprawka 19

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21 – akapit 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Ponieważ w przypadku niektórych grup pojazdów, które uzyskały homologację typu, nie określono jeszcze z przyczyn technicznych emisji CO₂, pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu. Są to na przykład pojazdy specjalnego przeznaczenia, takie jak żurawie samochodowe, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu hydraulicznego, pojazdy do przewożenia ładunków nienormatywnych, pojazdy terenowe, takie jak niektóre pojazdy używane na potrzeby górnictwa, leśnictwa i rolnictwa, a także inne pojazdy o niestandardowej konfiguracji osi, takie jak pojazdy mające więcej niż cztery osie lub więcej niż dwie osie napędzane, małe autobusy o masie maksymalnej poniżej 7,5 t i małe samochody ciężarowe o masie maksymalnej poniżej 5 t.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 – akapit 5

Tekst proponowany przez Komisję

Pojazdy specjalistyczne, **takie jak śmieciarki**, wywrotki lub mieszalniki do betonu, powinny nadal być zwolnione z obowiązku obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ przez producentów.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30

Poprawka

Ponieważ w przypadku niektórych grup pojazdów, które uzyskały homologację typu, nie określono jeszcze z przyczyn technicznych emisji CO₂, pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu. Są to na przykład pojazdy specjalnego przeznaczenia, takie jak żurawie samochodowe, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu hydraulicznego, pojazdy do przewożenia ładunków nienormatywnych, pojazdy terenowe, takie jak niektóre pojazdy używane na potrzeby górnictwa, leśnictwa i rolnictwa, a także inne pojazdy o niestandardowej konfiguracji osi, takie jak pojazdy mające więcej niż cztery osie lub więcej niż dwie osie napędzane **oraz** małe autobusy o masie maksymalnej poniżej 7,5 t i małe samochody ciężarowe o masie maksymalnej poniżej 5 t.

Poprawka

Pojazdy specjalistyczne, wywrotki lub mieszalniki do betonu, powinny nadal być zwolnione z obowiązku obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ przez producentów.

Tekst proponowany przez Komisję

(30) W celu zwiększenia rozwoju nowych technologii bezemisyjnych w wyspecjalizowanych małych i średnich przedsiębiorstwach powinno ponadto być możliwe przenoszenie pojazdów bezemisyjnych między podmiotami niepowiązanymi.

Poprawka

(30) W celu zwiększenia rozwoju nowych technologii bezemisyjnych w wyspecjalizowanych małych i średnich przedsiębiorstwach powinno ponadto być możliwe przenoszenie pojazdów bezemisyjnych między podmiotami niepowiązanymi **oraz przenoszenie istniejących pojazdów zmodernizowanych do pojazdów bezemisyjnych. Modernizacja istniejących pojazdów stanowi doskonałą okazję do przyspieszenia przejścia na mobilność bezemisyjną w sposób efektywny kosztowo i zasobooszczędny.**

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 1 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich, które przyczyniają się do realizacji unijnego celu **redukcji emisji gazów cieplarnianych określonego** w rozporządzeniu (UE) 2018/842²³, a także do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego²⁴ i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

²³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz

Poprawka

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich, które przyczyniają się do realizacji unijnego celu **neutralności klimatycznej i pośrednich celów klimatycznych Unii określonych** w rozporządzeniu (UE) 2018/842²³, a także do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego²⁴ i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

²³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz

zmieniające rozporządzenie (UE)
nr 525/2013 (Dz.U. L 16 z 19.6.2018, s.
26).

²⁴ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

zmieniające rozporządzenie (UE)
nr 525/2013 (Dz.U. L 16 z 19.6.2018, s.
26).

²⁴ Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera c
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 1 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Pojazdy inne niż te, o których mowa w ust. 4, zarejestrowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego, siły zbrojne lub służby udzielające pilnej opieki medycznej nie podlegają docelowym poziomom emisji CO₂ określonym w art. 3a, jeżeli państwo członkowskie wskaże ten fakt w procesie rejestracji i sprawozdawczości, potwierdzając tym samym w danych zgłoszonych zgodnie z częścią A załącznika IV, że cel użytkowania pojazdu nie może być w równym stopniu osiągnięty przez pojazd bezemisyjny, a zatem zarejestrowanie pojazdu z silnikiem spalinowym do realizacji tego celu leży w interesie publicznym.

Poprawka

5. Pojazdy inne niż te, o których mowa w ust. 4, zarejestrowane do użytku przez służby ochrony ludności, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego, siły zbrojne lub służby udzielające pilnej opieki medycznej, **lub pojazdy ciężarowe kategorii N3 w grupie 11, 12 lub 16, dopuszczone do użytku w państwie rejestracji na potrzeby zespołów ciągnących o maksymalnej dopuszczalnej masie powyżej 70 ton**, nie podlegają docelowym poziomom emisji CO₂ określonym w art. 3a, jeżeli państwo członkowskie wskaże ten fakt w procesie rejestracji i sprawozdawczości, potwierdzając tym samym w danych zgłoszonych zgodnie z częścią A załącznika IV, że cel użytkowania pojazdu nie może być w równym stopniu osiągnięty przez pojazd bezemisyjny, a zatem zarejestrowanie pojazdu z silnikiem spalinowym do realizacji tego celu leży w interesie publicznym.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera i
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 3 – punkt 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

23a) „paliwa kwalifikujące się do współczynnika CCF” oznaczają biogaz zdefiniowany w art. 2 pkt 28 dyrektywy (UE) 2018/2001, zaawansowane biopaliwa zdefiniowane w art. 2 pkt 34 dyrektywy (UE) 2018/2001 oraz paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego zdefiniowane w art. 2 pkt 36 dyrektywy (UE) 2018/2001, które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych określone w art. 29 dyrektywy (UE) 2018/2001.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera i

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 – punkt 23 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

23b) „współczynnik korekcji emisji dwutlenku węgla (CCF)” oznacza współczynnik, który stosuje korektę emisji CO₂ z rury wydechowej pojazdów do celów oceny zgodności, w celu odzwierciedlenia intensywności emisji gazów cieplarnianych i udziału paliw kwalifikujących się do współczynnika CCF, zgodnie z definicją w art. 3 pkt 24 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera i

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 – punkt 23 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

23c) „bardzo ciężkie zestawy pojazdów”

oznaczają pojazdy o maksymalnej dopuszczalnej masie ponad 60 ton, w porównaniu z unijną średnią wynoszącą 40 ton. Jako że wzór na obliczenie emisji CO2 zakłada taką samą ładowność jak w przypadku o wiele mniejszych pojazdów ciężkich, wzór należy zmodyfikować, aby uwzględnić zwiększoną efektywność energetyczną tych bardzo ciężkich zestawów pojazdów, aby lepiej odzwierciedlać ich emisje zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 1 – punkt 3a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. *Zgodnie z załącznikiem I pkt 1.1.4 na potrzeby oceny przestrzegania przez producentów przepisów dotyczących celów redukcji określonych w ust. 1 należy brać pod uwagę pojazdy ciężkie nieprzypisane do żadnej z podgrup wymienionych w załączniku I pkt 1.1.*

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 b – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. W przypadku pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I, producenci przestrzegają minimalnych wielkości udziału pojazdów bezemisyjnych w parku nowych pojazdów ciężkich, jak określono w pkt 4.3 załącznika I. W przypadku nowych autobusów miejskich od okresu

1. W przypadku pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I, producenci przestrzegają minimalnych wielkości udziału pojazdów bezemisyjnych w parku nowych pojazdów ciężkich, jak określono w pkt 4.3 załącznika I. W przypadku nowych autobusów miejskich od okresu

sprawozdawczego roku 2030 udział pojazdów bezemisyjnych wynosi 100 %;

sprawozdawczego roku 2030 udział pojazdów bezemisyjnych wynosi **90 %**, zaś **od okresu sprawozdawczego roku 2035 – 100 %**.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 b – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie mogą zdecydować o wyłączeniu z obowiązku wynikającego z niniejszego artykułu ograniczonej części autobusów miejskich zarejestrowanych w każdym okresie sprawozdawczym, **co oznacza potwierdzenie, że cel użytkowania danego pojazdu nie może być w równym stopniu osiągnięty przez pojazd bezemisyjny, a zatem zarejestrowanie pojazdu innego niż zeroemisyjny do realizacji tego celu leży w interesie publicznym** ze względu na społeczne i gospodarcze koszty i korzyści w związku ze szczególnymi warunkami morfologii terenu lub meteorologicznymi.

Poprawka

Państwa członkowskie mogą zdecydować o wyłączeniu z obowiązku wynikającego z niniejszego artykułu ograniczonej części autobusów miejskich zarejestrowanych w każdym okresie sprawozdawczym, **ze względu na interes publiczny**, ze względu na społeczne i gospodarcze koszty i korzyści w związku ze szczególnymi warunkami morfologii terenu lub meteorologicznymi **oraz ze względów bezpieczeństwa narodowego i w celu przeciwdziałania klęskom żywiołowym**.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 c – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające udzielają zamówień publicznych na zakup lub użytkowanie pojazdów, o których mowa w art. 3b, zgodnie z właściwymi przepisami prawa międzynarodowego, na podstawie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie,

Poprawka

1. Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające udzielają zamówień publicznych na zakup lub użytkowanie pojazdów, o których mowa w art. 3b, zgodnie z właściwymi przepisami prawa międzynarodowego, na podstawie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie,

o najkorzystniejszym stosunku ceny do jakości oraz wkładzie w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw.

o najkorzystniejszym stosunku ceny do jakości oraz wkładzie w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw *oraz spełniających kryteria społeczne i środowiskowe.*

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 4 – akapit 1 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) w art. 4 akapit pierwszy dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) zastosowanie współczynnika korekcji emisji dwutlenku węgla (CCF) począwszy od 2030 r., określonego zgodnie z pkt 2.1 załącznika I.

Wpływ współczynnika CCF jest ograniczony, tak aby uwzględniane były jedynie dodatkowe ilości paliw przekraczające wiążący łączny cel cząstkowy dla zaawansowanych biopaliw i paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w udziale energii odnawialnej dostarczanej do sektora transportowego, zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001.

Należy ustanowić pułap w celu zapewnienia, że dzięki wpływowi współczynnika korekcji emisji dwutlenku węgla można osiągnąć nie więcej niż 10 punktów procentowych celów redukcji emisji CO₂ na lata 2030, 2035 i 2040. W związku z tym należy ustanowić pułap na lata 2030–2034, tak aby we współczynniku uwzględniany był udział do 12,5 % paliw kwalifikujących się do współczynnika CCF, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 niniejszego rozporządzenia. W latach 2035–2039 udział wynosi do 17 %, a począwszy od 2040 r. – do 40 %.”

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 – litera b a (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 5 – akapit 3 – punkt 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) w art. 5 akapit trzeci dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) Współczynnik kompensacyjny przypisywany pojazdom ciężarowym N3 zarejestrowanym po raz pierwszy w okresie sprawozdawczym i dopuszczonym do użytku w państwach członkowskich z wyższą masą całkowitą zespołu pojazdów obowiązującą w odniesieniu do transportu zestawami bardzo ciężkimi, a więc powyżej 60 ton. W kwestii współczynnika kompensacyjnego, o którym mowa w niniejszym artykule, Komisja do 31 grudnia 2024 r. przyjmie akt delegowany zgodnie z art. 17, aby poprawić wzór stosowany do obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producentów zawarty w załączniku I pkt 2.7 w celu uwzględnienia wyższej efektywności energetycznej zestawów bardzo ciężkich i wyeliminowania zakłóceń w obliczanych emisjach.”

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera d

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Jednostki emisji i długi emisyjne nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039, w stosownych przypadkach, są przenoszone z jednego okresu sprawozdawczego na następny okres sprawozdawczy. Wszelkie pozostałe długi

Jednostki emisji i długi emisyjne nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039, w stosownych przypadkach, są przenoszone z jednego okresu sprawozdawczego na następny okres sprawozdawczy. Wszelkie pozostałe długi

emisyjne zostaną jednak rozliczone w *okresach sprawozdawczych* roku 2029, 2034 i 2039.;

emisyjne zostaną jednak rozliczone w *okresie sprawozdawczym* roku 2039.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 15 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

W 2028 r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu.

Poprawka

W 2027 r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 15 – akapit 3 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W sprawozdaniu należy ocenić możliwość włączenia do zakresu stosowania pojazdów ciężarowych kategorii N3 w grupach 11, 12 i 16, dopuszczonych do użytku w państwie rejestracji na potrzeby zestawu ciągnącego o maksymalnej dopuszczalnej masie powyżej 70 ton, o ile opracowano sposób obliczenia emisji dla tych pojazdów uwzględniający ich specyfikę jako ciągników zestawów ciężkich.

Do 31 grudnia 2025 r., a następnie co roku, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stanu podstawowych warunków wprowadzania na rynek bezemisyjnych pojazdów ciężkich w Unii. W

sprawozdaniu tym Komisja ocenia w szczególności, ale nie wyłącznie, następujące elementy:

- a) liczbę rejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich w państwach członkowskich,*
- b) rozwój infrastruktury ładowania i tankowania odpowiedniej dla pojazdów ciężkich w państwach członkowskich,*
- c) wprowadzenie w państwach członkowskich opłat dla użytkowników dróg w zależności od emisji CO₂,*
- d) średnią cenę uprawnień w nowym systemie handlu uprawnieniami do emisji obejmującym transport drogowy,*
- e) inne środki wspierające upowszechnienie bezemisyjnych pojazdów ciężkich.*

Jeżeli ze sprawozdania wynika, że warunki podstawowe, w szczególności przewidziane w lit. b), c) lub d), nie są zgodne z celami przewidzianymi dla producentów pojazdów w art. 3a i 3b niniejszego rozporządzenia, ustalenia zawarte w sprawozdaniu są brane pod uwagę przy przyszłych zmianach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362 oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE.

Nie później niż 31 grudnia 2026 r. Komisja publikuje sprawozdanie określające metodykę oceny oraz spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO₂ w całym cyklu życia pojazdów ciężkich wprowadzonych do obrotu na rynku unijnym. Komisja przedkłada to sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w tym, w stosownych przypadkach, propozycje środków następczych, takich jak wnioski ustawodawcze.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – 1.1.4 (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik I – Tabela 1

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
<i>Poprawka</i>	
1.1.4. Nowe małe samochody ciężarowe kategorii N2, które nie należą do żadnej z podgrup wymienionych w pkt 1.1.1 i 1.1.2 i dla których z przyczyn technicznych nie określono jeszcze emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400, ale zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego lub rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i środkami wykonawczymi do niego, przypisuje się następującym podgrupom do celów niniejszego rozporządzenia:	
<i>Cechy pojazdu</i>	<i>Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia</i>
Kategoria N; TPMLM* ≤ 5 t	53

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 1.2

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>		
1.2. Pojazdy specjalistyczne określono na podstawie następujących kryteriów:		
Kategoria pojazdu	Konfiguracja podwozia	Kryteria dotyczące pojazdów specjalistycznych
N	Pojazd jednoczłonowy	Oprócz kodu nadwozia określonego w pozycji 38 świadectwa zgodności podaje się jedną z następujących cyfr uzupełniających wymienionych w dodatku 2 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18 , 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Ciągnik	Prędkość maksymalna nieprzekraczająca 79

		km/h
<i>Poprawka</i>		
1.2. Pojazdy specjalistyczne określono na podstawie następujących kryteriów:		
Kategoria pojazdu	Konfiguracja podwozia	Kryteria dotyczące pojazdów specjalistycznych
N	Pojazd jednoczłonowy	Oprócz kodu nadwozia określonego w pozycji 38 świadectwa zgodności podaje się jedną z następujących cyfr uzupełniających wymienionych w dodatku 2 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Ciągnik	Prędkość maksymalna nieprzekraczająca 79 km/h

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I - punkt 2.1

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik I – punkt 2.1

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
2.1. Obliczanie indywidualnego poziomu emisji CO ₂ dla nowego pojazdu ciężkiego	
Indywidualny poziom emisji w g/km nowego pojazdu ciężkiego <i>v</i> przypisanego do podgrupy <i>sg</i> lub do jego pojazdu podstawowego oblicza się zgodnie z następującym wzorem:	
$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$ $CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$	
gdzie:	
\sum_{mp}	oznacza sumę wszystkich profili zadań <i>mp</i> wymienionych w tabeli 2;
<i>sg</i>	oznacza podgrupę, do której przypisano nowy pojazd ciężki <i>v</i> zgodnie z sekcją 1 niniejszego załącznika;

$W_{sg,mp}$	oznacza wagę profilu zadań określoną w pkt 2.1.1–2.1.3;
$CO2_{v,mp}$	oznacza emisje CO ₂ w g/km nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b oraz znormalizowane zgodnie z załącznikiem III;
$CO2p_{v,mp}$	oznacza emisje CO ₂ w g/km pojazdu podstawowego nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b.

W przypadku bezemisyjnych pojazdów silnikowych wartości $CO2_{v,mp}$ oraz $CO2p_{v,mp}$ ustala się na poziomie 0.

Poprawka

2.1. Obliczanie indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla nowego pojazdu ciężkiego

Indywidualny poziom emisji w g/km nowego pojazdu ciężkiego v przypisanego do podgrupy sg lub do jego pojazdu podstawowego oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

gdzie:

\sum_{mp}	oznacza sumę wszystkich profili zadań mp wymienionych w tabeli 2;
sg	oznacza podgrupę, do której przypisano nowy pojazd ciężki v zgodnie z sekcją 1 niniejszego załącznika;
$W_{sg,mp}$	oznacza wagę profilu zadań określoną w pkt 2.1.1–2.1.3;
$CO2_{v,mp}$	oznacza emisje CO ₂ w g/km nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b oraz znormalizowane zgodnie z załącznikiem III;
$CO2p_{v,mp}$	oznacza emisje CO ₂ w g/km pojazdu podstawowego nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b.
CCF_i	oznacza współczynnik korygujący emisji dwutlenku węgla dla używanego paliwa lub mieszanki paliw określony w art. 3 pkt (25)

i obliczony zgodnie z ust. 7 niniejszego załącznika ze skutkiem od 2030 r.

W przypadku bezemisyjnych pojazdów silnikowych wartości $CO2_{v,mp}$ oraz $CO2p_{v,mp}$ ustala się na poziomie 0.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2.7.2

Tekst proponowany przez Komisję

2.7.2. dla okresów sprawozdawczych począwszy od 2025 r.

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

gdzie

\sum_{sg} oznacza sumę tych podgrup, które są uwzględniane przy obliczaniu konkretnego średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ zgodnie z pkt 4.2;

$ZLEV$ określono w pkt 2.3;

$share_{sg}$ określono w pkt 2.4;

zev_{sg} określono w pkt 2.4;

pv_{sg} określono w pkt 2.4;

MPW_{sg} określono w pkt 2.6;

$avgCO2_{sg}$ określono w pkt 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ określono w pkt 2.2;

$rCO2_{sg}$ określono w pkt 3.1.2.

Poprawka

2.7.2. dla okresów sprawozdawczych począwszy od 2025 r.

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

gdzie

\sum_{sg}	oznacza sumę tych podgrup, które są uwzględniane przy obliczaniu konkretnego średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ zgodnie z pkt 4.2;
ZLEV	określono w pkt 2.3;
share _{sg}	określono w pkt 2.4;
zev _{sg}	określono w pkt 2.4;
pv _{sg}	określono w pkt 2.4;
MPW _{sg}	określono w pkt 2.6;
avgCO2 _{sg}	określono w pkt 2.2;
avgCO2p _{sg}	określono w pkt 2.2;
rCO2 _{sg}	określono w pkt 3.1.2.

share_{sgEHC} to udział w podgrupie sg nowych pojazdów ciężarowych kategorii N3 producenta, które mogą być używane w bardzo ciężkich zestawach

α_{sg} to współczynnik kompensacyjny służący do dostosowania wpływu większej ładowności bardzo ciężkich zestawów na samochody ciężarowe producenta, w zależności od średniej maksymalnej dopuszczalnej masy zestawu, przy użyciu wartości ważonej wyniku poniższych wzorów:

α_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb 8x4} - 30) / 100, dla ciężarówek typu bardzo ciężki zestaw z napędem 8x4

α_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb other} + 19) / 100, dla innych samochodów ciężarowych typu bardzo ciężki zestaw

avgGVW_{sg comb} to średnia dla danego producenta w kraju rejestracji dla maksymalnej dopuszczalnej masy zespołu pojazdów (w tonach) dla danych samochodów ciężarowych typu bardzo ciężki zestaw w podgrupie sg, gdy spełniony jest następujący warunek:

do celów obliczania emisji CO₂ samochód ciężarowy objęty niniejszym rozporządzeniem uznaje się za część bardzo ciężkiego zestawu, jeżeli samochód ciężarowy należy do kategorii N3, a maksymalna dopuszczalna masa zespołu pojazdów w kraju rejestracji wynosi ponad 60 ton i został on przetransportowany zgodnie z załącznikiem IV część A lit. qa).

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – punkt 4.1 – tabela 4.2

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik I – tabela 4.2

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>			
4.2. Podgrupy pojazdów uwzględniane przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ i docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
podgrupy pojazdów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. a)	podgrupy pojazdów do przewozu towarów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d) oraz art. 3a ust. 3	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d)	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji dla pojazdów bezemisyjnych zgodnie z art. 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Wszystkie podgrupy pojazdów, o których mowa w pkt 1.1.1 i 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE
<i>Poprawka</i>			
4.2. Podgrupy pojazdów uwzględniane przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ i docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
podgrupy pojazdów podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z	podgrupy pojazdów do przewozu towarów podlegające docelowym poziomom	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji dla pojazdów bezemisyjnych zgodnie z art. 3b

art. 3a ust. 1 lit. a)	emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d) oraz art. 3a ust. 3	zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d)	
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Wszystkie podgrupy pojazdów, o których mowa w pkt 1.1.1 i 1.1.3.	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – punkt 4.3 – tabela 4.3.1

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik I – tabela 4.3.1

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>					
4.3.1. Następujące cele redukcji emisji CO ₂ rf_{sg} i rfp_{sg} , zgodnie z art. 3a, stosuje się do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:					
Cele redukcji emisji CO ₂ rf_{sg} i rfp_{sg}					
Podgrupy pojazdów sg		Okres sprawozdawczy w latach			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Średnie samochody ciężarowe	53, 54	0	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o konfiguracjach osi 4x2 i 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH	15%	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o	11, 12, 16	0	43%	64%	90%

szczególnych konfiguracjach osi					
Autokary (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Pojazdy podstawowe autokarów (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Przyczepy		0	7,5%	7,5%	7,5%
Naczepy		0	15%	15%	15%
<i>Poprawka</i>					
4.3.1. Następujące cele redukcji emisji CO ₂ rf_{sg} i rfp_{sg} , zgodnie z art. 3a, stosuje się do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:					
Cele redukcji emisji CO ₂ rf_{sg} i rfp_{sg}					
Podgrupy pojazdów sg	Okres sprawozdawczy w latach				
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Od 2040 r.
Średnie samochody ciężarowe	53, 54	0	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o konfiguracjach osi 4x2 i 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH	15%	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o szczególnych konfiguracjach osi	11, 12, 16	0	43%	64%	90%

Autokary autobusy międzymiastowe (<i>r_{fsg}</i>)	<i>i</i> 31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Pojazdy podstawowe autokarów autobusów międzymiastowych (<i>r_{fp_{sg}}</i>)	<i>i</i> 31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Przyczepy	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Naczepy	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Naczepy	131, 131V, 132, 132V, 133	0	5,0%	7,5%	7,5%

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 4.3.2

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>					
4.3.2. Następujące cele dotyczące pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$ zgodnie z art. 3b mają zastosowanie do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:					
Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$					
Podgrupy pojazdów sg		Okres sprawozdawczy w latach			
		przed 2030 r.	2030–2034	2035–2039	Od 2040 r.
Ciężkie autobusy miejskie	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100%	100%	100%
<i>Poprawka</i>					
4.3.2. Następujące cele dotyczące pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$ zgodnie z art. 3b mają zastosowanie do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:					
Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$					
Podgrupy pojazdów sg		Okres sprawozdawczy w latach			
		przed 2030 r.	2030–2034	2035–2039	Od 2040 r.
Ciężkie autobusy miejskie	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100%	100%	100%

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 6 a (nowy)Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik I – punkt 7 (nowy)

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>
<i>Poprawka</i>
7. OBLICZANIE WSPÓŁCZYNNIKA KORYGUJĄCEGO EMISJI DWUTLENKU WĘGLA (CCF)

Dla każdego paliwa lub mieszanki paliw i CCF oblicza się zgodnie z następującą metodą:

Dla paliw kwalifikujących się do CCF, zdefiniowanych w art. 3 pkt (25), $CCF_i = 1$.

Dla paliw konwencjonalnych i kopalnych $CCF_i = 0$.

Dla mieszanek paliw konwencjonalnych i paliw kwalifikujących się do CCF CCF oblicza się według wzoru:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$$

gdzie:

CCF_i oznacza współczynnik korygujący emisji dwutlenku węgla dla konkretnej mieszanki paliwa konwencjonalnego i oraz wszystkich paliw kwalifikujących się do CCF, które można wykorzystać do jego zastąpienia

SHARES_{n,i} oznacza odsetek paliw odnawialnych zgłoszonych w bazie danych Shares podany w ostatnim dostępnym okresie sprawozdawczym n i obliczony jako średni udział we wszystkich państwach członkowskich UE

SHARES_{n-1,i} oznacza odsetek paliw odnawialnych zgłoszonych w bazie danych Shares podany w przedostatnim dostępnym okresie sprawozdawczym n i obliczony jako średni udział we wszystkich państwach członkowskich UE

SHARES_{n-2,i} oznacza odsetek paliw odnawialnych zgłoszonych w bazie danych Shares podany w trzecim od końca dostępnym okresie sprawozdawczym n i obliczony jako średni udział we wszystkich państwach członkowskich UE.

Baza danych Shares jest dostępna na stronie:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik IV – część A – litera q a (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik IV – (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

qa) maksymalna masa dla samochodu ciężarowego kategorii N3 w bardzo

ciężkim zestawie, o którym mowa w załączniku I pkt 2.7.2. w kraju rejestracji samochodu ciężarowego, gdy samochód ciężarowy jest sprzężony z co najmniej jedną naczepą/przyczepą z holem sztywnym.

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Zmiana rozporządzenia (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO2 dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylenie rozporządzenia (UE) 2018/956
Odsyłacze	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 29.3.2023
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 29.3.2023
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
Rozpatrzenie w komisji	29.6.2023
Data przyjęcia	12.10.2023
Wynik głosowania końcowego	+: 31 -: 3 0: 4
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skyttedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się