



2023/0042(COD)

19.9.2023

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

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))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Andris Ameriks

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Chociaż polityka klimatyczna i energetyczna UE prowadzi do znacznego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych we wszystkich sektorach, emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportu w UE nadal rosną – stanowią ćwierć łącznej emisji gazów cieplarnianych w Europie. Najwięcej emituje transport drogowy (ponad 70 %), z czego ponad 27 % pojazdy ciężkie. Kluczowym czynnikiem był tu wzrost popytu na transport towarowy od 2000 r. Popyt ten ma zresztą w przyszłości dalej rosnąć.

Dlatego też zmiana obowiązujących wiążących celów redukcji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich posłuży osiągnięciu celów zielonej transformacji, również w obecnej sytuacji geopolitycznej: jak podkreślono w planie REPowerEU, rosyjska inwazja na Ukrainę rzeczywiście spowodowała, że zmniejszenie zależności UE od paliw kopalnych jest ważniejsze niż kiedykolwiek wcześniej.

Po drugie, reforma może przynieść korzyści przewoźnikom i użytkownikom. Powszechniejsze wykorzystywanie bardziej energooszczędnych pojazdów dzięki zachęceniu producentów do zwiększenia dostaw pojazdów bezemisyjnych pozwoli stworzyć przystępniejsze cenowo modele pojazdów bezemisyjnych i ogólnie zmniejszyć łączne koszty własności takich pojazdów.

Po trzecie, reforma może pomóc w umacnianiu pierwszoplanowej pozycji UE w dziedzinie technologii i innowacji w przemyśle, zwłaszcza w związku z trwającą globalną transformacją w kierunku mobilności bezemisyjnej, gdyż przekieruje inwestycje na technologie bezemisyjne.

Cennym elementem wniosku Komisji jest objęcie rozporządzeniem zmieniającym autobusów miejskich. Redukcja emisji CO₂ na obszarach miejskich przyniesie szereg pozytywnych skutków, gdyż poprawi jakość powietrza w miastach i stan zdrowia mieszkańców Europy. W związku z tym oraz w odniesieniu do możliwości wyłączenia pewnej liczby autobusów zgodnie z art. 3b ust. 2 wniosku sprawozdawca podkreśla, że trzeba skrócić termin przyjmowania przez Komisję aktów delegowanych w tej konkretnej sprawie, aby dać podmiotom gospodarczym pewność planowania.

Z drugiej strony przejście z pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi na pojazdy bezemisyjne musi uwzględniać skutki społeczne i gospodarcze, by nikt nie został pominięty w procesie transformacji w kierunku Europy neutralnej dla klimatu. Nierówności w dostępie do sieci transportowych wpływają na codzienne życie milionów ludzi, zwłaszcza na osoby mniej zarabiające, mające specjalne potrzeby lub mieszkające na obszarach peryferyjnych. Ściśle z tym wiąże się kwestia łączności między obszarami wiejskimi, podmiejskimi i miejskimi, zwłaszcza specyficznych geograficznie, np. na wyspach, w regionach i na terytoriach najbardziej oddalonych, na obszarach wiejskich lub oddalonych, mniej dostępnych obszarach peryferyjnych i górskich. Dlatego droga do dekarbonizacji transportu musi obejmować odpowiednie środki zapewniające przystępność cenową i dostępność transportu, aby uniknąć ubóstwa transportowego i zapewnić równy dostęp do ośrodków miejskich.

Ponadto sprawozdawca podkreśla, że należy poważnie wziąć pod uwagę społeczne skutki transformacji również w sektorze motoryzacyjnym, umożliwiając stopniowe wycofywanie pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi w połączeniu ze środkami wsparcia pracowników

w tym sektorze. Środki te należy zapisać w planach sprawiedliwej transformacji i planach społeczno-klimatycznych. Sprawozdawca proponuje zatem, by dochody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji i z grzywien administracyjnych przeznaczyć na niedawno powstały Społeczny Fundusz Klimatyczny i w ten sposób przyczynić się do sprawiedliwej społecznie transformacji w kierunku neutralności klimatycznej.

W opinii tej sprawozdawca chce zapewnić, by przyszła flota pojazdów ciężkich odegrała właściwą rolę w osiągnięciu do 2050 r. redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu o 90 % w stosunku do poziomów z 1990 r., zgodnie z Europejskim Zielonym Ładem, a jednocześnie by zapewnić europejskim przewoźnikom i użytkownikom, z których większość to MŚP, korzyści z szerszego stosowania bardziej energooszczędnych pojazdów.

POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki 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 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego, przyjętego w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.¹⁰ Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia oraz dobrobytu gospodarczego obywateli Unii.

¹⁰ Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

Poprawka

(1) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego, przyjętego w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.¹⁰ Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia oraz dobrobytu gospodarczego obywateli Unii **oraz wpływu nielegalnej, niesprowokowanej i nieuzasadnionej wojny Rosji przeciwko Ukrainie, w tym odbudowy Ukrainy po wojnie.**

¹⁰ Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie

Poprawka

(2) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie

wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w Unii do 2050 r. Ponadto określono w nim nową strategię mającą na celu przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, którego gospodarka będzie nowoczesna, zasobooszczędna i konkurencyjna i w której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. 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. 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 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w Unii do 2050 r. Ponadto określono w nim nową strategię mającą na celu przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, którego gospodarka będzie nowoczesna, zasobooszczędna i konkurencyjna i w której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. 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. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane, do których należą m.in. **mieszkańcy obszarów peryferyjnych i wiejskich oraz regionów najbardziej oddalonych**, osoby starsze, osoby z **niepełnosprawnościami** 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

(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.
Przyspieszenie obniżenia emisyjności jest jeszcze ważniejsze ze względu na fakt, że oczekuje się, że aktywność samochodów ciężarowych w UE wzrośnie o 40 % w latach 2019–2050, podczas gdy aktywność autobusów i autokarów wzrośnie o 10 % w tym samym okresie.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) W komunikacie w sprawie nowych unijnych ram mobilności miejskiej^{1a} podkreślono, że organy publiczne powinny zapewnić dostępność wydajnej, interoperacyjnej i przyjaznej dla użytkownika infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych. Dostępność takiej infrastruktury ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celu, jakim jest obniżenie emisyjności mobilności w miastach. Prowadząc przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia, Komisja powinna również wziąć pod uwagę rozwój odpowiedniej dla pojazdów ciężkich infrastruktury ładowania i tankowania w państwach członkowskich.

^{1a} Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Nowe unijne ramy mobilności miejskiej – COM(2021)0811 final z 14.12.2021.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5b) *W komunikacie w sprawie nowych unijnych ram mobilności miejskiej^{4a} podkreślono, że organy publiczne powinny zapewnić dostępność wydajnej, interoperacyjnej i przyjaznej dla użytkownika infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych. Dostępność takiej infrastruktury ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celu, jakim jest obniżenie emisyjności mobilności w miastach. Prowadząc przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia, Komisja powinna również wziąć pod uwagę rozwój odpowiedniej dla pojazdów ciężkich infrastruktury ładowania i tankowania w państwach członkowskich.*

^{41a} Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Nowe unijne ramy mobilności miejskiej – COM(2021)0811 final z 14.12.2021.

Poprawka 6

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5c) *Inwestycje w dekarbonizację transportu pasażerskiego nie powinny mieć negatywnego wpływu na dostęp do mobilności, gdyż groziłoby to zwiększeniem problemu ubóstwa transportowego i wykluczenia rzadko zaludnionych obszarów.*

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5d) *Chociaż przegląd niniejszego rozporządzenia^{1a} wpisuje się w realizację celów środowiskowych, a mianowicie obniżenia emisyjności transportu drogowego w celu przeciwdziałania zmianie klimatu, powinien on również uwzględniać istotne konsekwencje przemysłowe i społeczne, aby zapewnić zatrudnienie i mobilność dostępną dla wszystkich.*

^{1a} Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Plan REPowerEU”, COM(2022) 230 final z 18.5.2022.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

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.

(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 **poddać ocenie** 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 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych, przynosząc jednocześnie korzyści **użytkownikom** 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. 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.

Poprawka

(9) Zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ 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. ***W UE 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 ekologicznej i cyfrowej, ponieważ europejscy producenci stoją obecnie w obliczu potrójnie trudnej sytuacji, na którą składają się zaostrzone przepisy dotyczące ochrony środowiska, rosnące potrzeby inwestycyjne w zakresie innowacji oraz nasilona konkurencja międzynarodowa. Zaostrzone normy redukcji emisji CO₂ muszą pozostać neutralne pod względem technologicznym, jeśli chodzi o osiągnięcie wyznaczonych w nich docelowych poziomów emisji dla parku pojazdów. Pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne napędzane zaawansowanymi biopaliwami lub paliwami syntetycznymi zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie (UE)^{1a}. Pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne*** 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.

1a Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (wersja przekształcona).

Poprawka 10

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, przy jednoczesnym uwzględnieniu faktu, że żadna technologia nie pozostaje bez wpływu na środowisko. Tam, gdzie elektryfikacja nie jest możliwa lub jest mniej wydajna, a pojazdy napędzane wodorem nie są odpowiednie lub konkurencyjne cenowo, zasada neutralności technologicznej pozwala na zapewnienie równych szans z innymi technologiami, które są bardziej dojrzałe.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9b) Po konsultacjach z zainteresowanymi stronami, najpóźniej rok po wejściu w życie rozporządzenia, Komisja powinna przedstawić wniosek

dotyczący rejestracji pojazdów ciężkich napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO₂ do celów zgodności z prawem UE i unijnym celem neutralności klimatycznej.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(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.

Poprawka

(10) W związku z tym należy określić nowe cele redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich na okres od 2030 r. Te poziomy docelowe **powinny być spójne z dostępnością warunków podstawowych, a mianowicie wystarczająco gęstej sieci infrastruktury paliw alternatywnych, by promować wprowadzanie** pojazdów bezemisyjnych na rynek unijny oraz **stymulować innowacje** w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

(10a) Zasada neutralności pod względem technologicznym ma podstawowe znaczenie dla zagwarantowania efektywności i szerokiego wyboru rozwiązań, utrzymania i przyspieszenia innowacji i rozwoju, w tym w zakresie technologii przełomowych, oraz zapewnienia elastyczności rynku i spełnienia różnorodnych oczekiwań społecznych. Ważne jest zatem, aby nie ograniczać restrykcyjnie transportu drogowego do jednej technologii, lecz by wspierać innowacje i komplementarność

Poprawka

wysokowydajnych technologii alternatywnych, np. przez równoczesne wykorzystanie pojazdów hybrydowych i paliw niskoemisyjnych. Ponadto uniwersalne podejście („one size fits all”) na poziomie europejskim byłoby skazane na porażkę ze względu na duże zróżnicowanie gospodarcze, społeczne, geograficzne i infrastrukturalne w państwach członkowskich i pomiędzy nimi, podczas gdy połączenie wzajemnie się uzupełniających technologii pozwala każdemu regionowi na wdrożenie rozwiązań, które najlepiej odpowiadają jego potrzebom w zakresie redukcji emisji.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10b) Uzupełniając wysiłki podejmowane w ramach tego rozporządzenia w celu zwiększenia dostępności i upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych, należy wprowadzić współczynnik korekcji emisji dwutlenku węgla, aby odpowiednio odzwierciedlić wkład stosowania paliw neutralnych pod względem emisji CO₂, takich jak biopaliwa, biogaz, paliwa z biomasy i paliwa syntetyczne, przy ocenie zgodności z redukcjami emisji CO₂ nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej¹⁴ przewidziano

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.

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.

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. ***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.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) Szybkie wprowadzenie infrastruktury ładowania i tankowania wymaga dostępności wykwalifikowanych instalatorów. Inwestycje w przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji będą kamieniem węgielnym w realizacji celów tego rozporządzenia i zapewnią sprawiedliwą transformację w sektorze produkcji samochodów ciężarowych.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12) Tym docelowym poziomem 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 alternatywnych¹⁶.

(12) Tym docelowym poziomem emisji dla unijnego parku pojazdów musi koniecznie towarzyszyć rozwój ***publicznie dostępnej*** infrastruktury ładowania i tankowania paliwa, jak określono we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych¹⁶. ***Rozwój infrastruktury ładowania i tankowania jest równie 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. Wszystkie te inicjatywy przyczynią się do niezbędnego rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania w całej Unii.

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 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Właściwe wdrożenie infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych jest niezbędnym warunkiem rozwoju rynku pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, a tym samym warunkiem powodzenia niniejszego rozporządzenia; dlatego wszystkie ambitniejsze cele niniejszego rozporządzenia w zakresie redukcji emisji, w tym cele przejściowe, powinny być skorelowane z bardziej ambitnymi celami wdrażania w kontekście przeglądu dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W związku z tym należy koniecznie utrzymywać i zwiększać inwestycje na rzecz wdrażania tej infrastruktury. Państwa członkowskie powinny otrzymać wystarczające wsparcie i pomoc w osiągnięciu tego celu ze względu na ich znaczące potrzeby inwestycyjne w dekadzie, w której ich straty podatkowe i transfery dochodów podatkowych na paliwa alternatywne wzrosną. W tym kontekście należy podkreślić, że kwestia

uzupełniania paliwa jest nierozzerwalnie związana z kwestią zasięgu pojazdów, ponieważ im większy jest zasięg, tym mniejsze jest zapotrzebowanie na częste uzupełnianie paliwa, dlatego przy wdrażaniu infrastruktury Komisja powinna mieć na uwadze rozwój technologii, w szczególności w zakresie czasu pracy akumulatorów.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12b) Minimalne wymagania dotyczące infrastruktury ładowania pojazdów ciężkich określone w rozporządzeniu w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych mogą nie spełniać zaostrzonych norm emisji CO₂. Dlatego niezwykle ważne jest, aby unijne i krajowe instrumenty finansowania priorytetowo traktowały wsparcie dla dalszego rozwoju projektów infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka 20

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 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***

*(13) **Wdrożenie pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, pojazdów zasilanych wodorowymi ogniwami paliwowymi i innych pojazdów napędzanych wodorem będzie niewątpliwie wymagało** znacznych inwestycji w sieci elektroenergetyczne, w tym zwiększenia zdolności, odporności i możliwości magazynowania, a także dodatkowych połączeń **i dostosowania***

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.

zachowań, tak aby godziny szczytowego zapotrzebowania były obsługiwane bez ryzyka dla bezpieczeństwa dostaw.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13a) Wprowadzanie na rynek bezemisyjnych pojazdów ciężkich zależy od warunków podstawowych, które umożliwią przewoźnikom drogowym bezproblemową eksploatację tych pojazdów bardziej opłacalną niż w przypadku konwencjonalnych samochodów ciężarowych z silnikiem Diesla. Dostępność infrastruktury ładowania i tankowania, skuteczne środki ustalania cen emisji dwutlenku węgla, w tym opłaty dla użytkowników dróg zróżnicowane w zależności od emisji CO₂, oraz wspierające i dobrze zsynchronizowane przepisy dotyczące pojazdów to kluczowe warunki podstawowe, które są poza bezpośrednią kontrolą producentów pojazdów. W związku z tym stan najważniejszych warunków podstawowych powinien być monitorowany co roku. Jeśli okaże się, że jeden lub więcej warunków podstawowych nie jest zgodny z celami dotyczącymi emisji CO₂ dla producentów pojazdów, cele te powinny zostać poddane przeglądowi, a kary finansowe (opłaty z tytułu przekroczenia emisji CO₂) dla producentów pojazdów powinny zostać zniesione.

Poprawka 22

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13b) Pewne warunki umożliwiające przewoźnikom drogowym bezproblemową eksploatację bezemisyjnych pojazdów ciężkich mają kluczowe znaczenie dla wczesnego wprowadzenia takich pojazdów na rynek. W związku z tym stan najważniejszych warunków podstawowych, takich jak optymalna przepustowość sieci, infrastruktura magazynowania, ładowania i tankowania oraz skuteczne środki ustalania cen emisji dwutlenku węgla, powinien być regularnie monitorowany i uwzględniany w przeglądzie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 23

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14) Aby producenci mogli w sposób racjonalny pod względem kosztów poradzić sobie z przejściem 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.

(14) Aby producenci mogli w sposób racjonalny pod względem kosztów poradzić sobie z przejściem na pojazdy bezemisyjne **i niskoemisyjne**, należy im zapewnić odpowiednią elastyczność, która pozwoli im stopniowo dostosować ich parki pojazdów. **Stopniowo coraz ambitniejsze cele redukcji emisji zwiększyły koszty zgodności z przepisami ponoszone przez producentów.** Należy **zatem** dalej stosować podejście polegające na zmniejszaniu poziomów docelowych co pięć lat.

Poprawka 24

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 a (nowy)**

(14a) Niniejsze rozporządzenie ma na celu przyspieszenie transformacji ku mobilności neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla zgodnie z zasadą neutralności technologicznej. Jako uzupełnienie wysiłków zmierzających do zwiększenia dostępności pojazdów bezemisyjnych wprowadza się mechanizm oparty na współczynniku korekcji emisji w celu rozliczenia wkładu wynikającego z zastosowania zrównoważonych paliw odnawialnych przy ocenie zgodności nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich z wymogami w zakresie redukcji emisji CO₂. Niniejsze rozporządzenie ma na celu przyspieszenie transformacji ku mobilności neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla zgodnie z zasadą neutralności technologicznej. Jako uzupełnienie wysiłków zmierzających do zwiększenia dostępności pojazdów bezemisyjnych wprowadza się mechanizm oparty na współczynniku korekcji emisji w celu rozliczenia wkładu wynikającego z zastosowania zrównoważonych paliw odnawialnych przy ocenie zgodności nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich z wymogami w zakresie redukcji emisji CO₂.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 b (nowy)

(14b) Niniejsze rozporządzenie ma na celu przyspieszenie transformacji ku mobilności neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla zgodnie z zasadą neutralności technologicznej. Jako uzupełnienie wysiłków zmierzających do zwiększenia dostępności pojazdów bezemisyjnych wprowadza się mechanizm

oparty na współczynniku korekcji emisji w celu rozliczenia wkładu wynikającego z zastosowania zrównoważonych paliw odnawialnych przy ocenie zgodności nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich z wymogami w zakresie redukcji emisji CO₂.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14c) W odróżnieniu od sektora samochodów osobowych pojazdy użytkowe to zasadnicze i elastyczne narzędzia do przewozu towarów i osób i mają zasadnicze znaczenie dla gospodarki europejskiej. Przystępność cenowa dla klientów, krótsze dystanse przewozu, długi czas ładowania i ograniczona ładowność to elementy mogące utrudnić szybkie przejście na technologie bezemisyjne.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14d) Trzeba opracować pełen zestaw kluczowych warunków podstawowych, by podtrzymać szybkie przechodzenie na zeroemisyjność. Podstawowe czynniki, które to umożliwią, to: danie klientom odpowiedniego poziomu zasobów, by zniwelować różnice cenowe w stosunku do pojazdów konwencjonalnych, oraz dostępność wystarczająco gęstej infrastruktury ładowania i tankowania odpowiedniej dla pojazdów ciężkich.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14e) Zielona transformacja powinna też uwzględniać wymiar społeczny, by nowe technologie nie zmniejszały przystępności cenowej i dostępności dla wszystkich. Przyjmując nowe normy dotyczące CO₂ dla pojazdów ciężkich, należy też uwzględnić istotne skutki gospodarcze i społeczne transformacji ekologicznej oraz potrzebę ochrony zatrudnienia i zachowania konkurencyjności unijnego przemysłu.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 f (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14f) Szczególną uwagę należy zwrócić na wpływ, jaki transformacja ta będzie wywierać na mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) w całym łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym oraz na te regiony i społeczności, które ucierpiały w wyniku transformacji i mogą być bardziej narażone ze względu na obecność rozbudowanego przemysłu motoryzacyjnego.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15) Ze względu na niejednorodną strukturę całego parku samochodowego nie

(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*.

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 ***bardzo ciężkie i 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 ***przegląd tego rozporządzenia powinien uwzględniać rozwój technologiczny tych pojazdów w ewentualnym przeglądzie celów. Należy ocenić pełny cykl życia emisji CO2 pochodzących z pojazdów ciężkich na poziomie Unii. W tym celu, nie później niż rok po wejściu w życie rozporządzenia, Komisja powinna przeanalizować możliwość opracowania wspólnej unijnej metody oceny oraz spójnej sprawozdawczości danych dotyczących emisji CO2 w całym cyklu życia pojazdów ciężkich wprowadzonych do obrotu na rynku Unii. Komisja powinna przyjąć środki następcze, w tym, w stosownych przypadkach, wnioski ustawodawcze.***

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Bardzo ciężkie zestawy to pojazdy o ponadstandardowej masie, a często także wymiarach. Mają one większą wydajność energetyczną i mniejsze względne zużycie

paliwa ze względu na większą ładowność w porównaniu z przeciętnymi ciężarówkami w UE. Jednak w obecnym wzorze obliczeniowym związanym z celami CO2 dla pojazdów ciężkich nie jest to uwzględniane. Aby to skorygować i bardziej realistycznie odzwierciedlić emisje bardzo ciężkich zestawów, należy odpowiednio zmodyfikować formułę obliczeniową.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15b) Po konsultacjach z zainteresowanymi stronami, najpóźniej rok po wejściu w życie rozporządzenia, Komisja powinna przedstawić wniosek dotyczący rejestracji pojazdów ciężkich napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO2 do celów zgodności z prawem UE i unijnym celem neutralności klimatycznej.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15c) Paliwa neutralne pod względem emisji CO2, takie jak biogaz, biopaliwa lub paliwa syntetyczne, mogą już dziś przyczynić się do znacznej redukcji emisji CO2 i poprawy jakości powietrza, a także odegrać kluczową rolę w transformacji. Jednocześnie mogą one stanowić część przyszłego rozwiązania w przypadkach, w których zastosowanie elektrycznego lub wodorowego pojazdu ciężarowego jest niemożliwe lub trudne.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15d) Biorąc pod uwagę fakt, że znaczna część ciężarówek produkowanych w UE jest eksportowana na cały świat i że sektor ten jest narażony na silną międzynarodową konkurencję, wiodąca pozycja przemysłowa europejskich producentów i dostawców działających na całym świecie powinna być chroniona i wzmocniana poprzez przestrzeganie w jak największym stopniu zasady neutralności technologicznej, która jest niezbędna do zagwarantowania zdolności do innowacji i konkurencyjności.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15e) Niniejsze przepisy odgrywają kluczową rolę w zapewnieniu przewagi konkurencyjnej pojazdom bezemisyjnym nad pojazdami napędzanymi paliwami kopalnymi, stopniowo zmniejszając różnice ekonomiczne między nimi. Jednak odpowiednie wsparcie ze strony innych przepisów unijnych i krajowych, a także mechanizmów finansowych i funduszy ma kluczowe znaczenie dla obniżenia kosztów i uczynienia transportu bezemisyjnego opłacalnym z komercyjnego punktu widzenia.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(17) W związku z bardziej rygorystycznymi docelowymi poziomami emisji dla unijnego parku pojazdów od 2030 r. producenci będą musieli wprowadzić na rynek unijny znacznie więcej pojazdów bezemisyjnych. W tym kontekście mechanizm zachęt dotyczący pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych („ZLEV”) nie spełniałby już swojego pierwotnego celu i groziłby zmniejszeniem skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/1242. W związku z tym mechanizm zachęt dotyczący ZLEV powinien zostać zlikwidowany od 2030 r.

skreśla się

Uzasadnienie

Pozostawienie mechanizmu ZLEV.

Poprawka 37

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(18) Zgodnie z wymogami art. 15 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/1242 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) 2019/1242.

(18) Dochody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji należy traktować jak dochód przypisany do specjalnej linii budżetowej Społecznego Funduszu Klimatycznego „wsparcie dla sektora motoryzacyjnego”, przeznaczony na zapewnienie sprawiedliwej transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu, w szczególności łagodzenia wszelkiego negatywnego wpływu transformacji na zatrudnienie w przemyśle motoryzacyjnym we wszystkich państwach członkowskich, które odczuwają skutki transformacji, a zwłaszcza w regionach i społecznościach, które odczuwają je najsilniej.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku pojazdów, które nie są objęte zakresem prawodawstwa dotyczącego homologacji typu pojazdu, takich jak ciągniki rolnicze i leśne, pojazdy **zaprojektowane i** zbudowane do użytku przez siły zbrojne i pojazdy gaśnicowe, nie określa się emisji CO₂, w związku z czym pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Poprawka

W przypadku pojazdów, które nie są objęte zakresem prawodawstwa dotyczącego homologacji typu pojazdu, takich jak ciągniki rolnicze i leśne, pojazdy zbudowane do użytku przez siły zbrojne **i siły bezpieczeństwa** i pojazdy gaśnicowe, nie określa się emisji CO₂, w związku z czym pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO₂ określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Poprawka 39

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

Pojazdy specjalistyczne, takie jak śmieciarki, wywrotki lub mieszalniki do betonu, powinny nadal być zwolnione z obowiązku obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ przez producentów. **Z drugiej strony, pojazdy specjalistyczne o zerowej i niskiej emisji mogą być wykorzystywane do celów niniejszego rozporządzenia oraz do celów określenia zgodności producenta z jego konkretnymi docelowymi poziomami emisji CO₂.**

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(23) Na potrzeby nowo wprowadzonego przenoszenia pojazdów między producentami oraz w celu ustanowienia zwolnienia dla producentów wytwarzających niewielką liczbę pojazdów w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 należy dodać definicję terminu „grupa podmiotów powiązanych”, o treści zgodnej z terminologią stosowaną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631²⁰ w odniesieniu do pojazdów lekkich.

skreśla się

²⁰ **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ 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).**

Uzasadnienie

Wdrożenie mechanizmu przenoszenia, zgodnie z propozycją, między firmami spełniającymi kryteria „grupy podmiotów powiązanych” spowodowałoby potencjalne zakłócenia na rynku, ponieważ tylko niektórzy europejscy producenci skorzystaliby z tego przepisu. Ponadto metoda ta stworzyłaby dwie potencjalne dominujące pozycje rynkowe.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(24) W celu określenia obowiązków indywidualnych producentów należy przełożyć cele redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku samochodów dotyczące parku nowych pojazdów ciężkich na indywidualne docelowe poziomy redukcji

(24) W celu określenia obowiązków indywidualnych producentów należy przełożyć cele redukcji emisji CO₂ dla unijnego parku samochodów dotyczące parku nowych pojazdów ciężkich na indywidualne docelowe poziomy redukcji

emisji dla podgrup, które należy określić na podstawie charakterystyki technicznej pojazdów wchodzących w skład tych podgrup.

emisji dla podgrup, które należy określić na podstawie charakterystyki technicznej pojazdów wchodzących w skład tych podgrup, **ale z uwzględnieniem możliwych opóźnień w dostawach i opóźnień we wprowadzaniu na rynek niektórych grup pojazdów, na które wpływ mają trudności w dostawach niektórych komponentów i które są zewnętrzne w stosunku do producentów.**

Uzasadnienie

Producenci nie powinni być pociągani do odpowiedzialności, jeśli zewnętrzne trudności w dostawach (dotyczące na przykład półprzewodników) opóźniają wprowadzenie na rynek niektórych modeli pojazdów i wpływają tym samym na dostawy ekologicznie czystych europejskich pojazdów ciężarowych.

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 27 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(27a) Autobusy niskopodłogowe, które są zarejestrowane tylko w klasie II, są przeznaczone do przewozów międzymiastowych i można je wyraźnie zidentyfikować. Ze względu na swój międzymiastowy profil zadań nie powinny one podlegać wymogowi zerowej emisji dla autobusów miejskich. Zamiast tego pojazdy niskopodłogowe klasy II powinny być traktowane jako wysokopodłogowe pojazdy międzymiastowe i autokary.

Uzasadnienie

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately

1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję

(28) Wskaźnik emisji zerowej i niskiej powinien być stosowany po raz ostatni w okresie sprawozdawczym roku **2029**, **ponieważ po upływie tego okresu nie jest już uznawany za niezbędny jako zachęta mająca na celu promowanie wprowadzania na rynek pojazdów bezemisyjnych.**

Poprawka

(28) Wskaźnik emisji zerowej i niskiej powinien być stosowany po raz ostatni w okresie sprawozdawczym roku **2039**, **w celu dalszego promowania wprowadzania na rynek pojazdów bezemisyjnych w sektorze pojazdów ciężkich.**

Uzasadnienie

Penetracja rynku technologii bezemisyjnych w sektorze pojazdów ciężkich jest niepewna i ściśle związana z dostępnością sprzyjających warunków ramowych i akceptacją ze strony klientów. Rozporządzenie powinno nadal przewidywać pewną elastyczność pomagającą producentom pojazdów w promowaniu i sprzedaży nowych pojazdów bezemisyjnych. Z tych powodów współczynnik ZLEV powinien zostać przedłużony na cały okres obowiązywania tego rozporządzenia.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30

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 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 42 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(42a) Niniejsze rozporządzenie ma na celu przyspieszenie transformacji ku mobilności neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla w sposób neutralny technologicznie. Jako uzupełnienie wysiłków zmierzających do zwiększenia dostępności pojazdów bezemisyjnych wprowadza się mechanizm oparty na współczynniku korekcji emisji w celu rozliczenia wkładu wynikającego z zastosowania zrównoważonych paliw odnawialnych przy ocenie zgodności nowo rejestrowanych pojazdów ciężkich z wymogami w zakresie redukcji emisji CO₂.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 42 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(42b) W celu przyspieszenia transformacji wprowadzono mechanizm oparty na współczynniku korekcji emisji dwutlenku węgla, który odzwierciedla intensywność emisji CO₂ i udział paliw neutralnych pod względem emisji CO₂.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 42 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(42c) wprowadzono nową definicję „paliw neutralnych pod względem emisji CO₂”, aby umożliwić stosowanie paliw odnawialnych zdefiniowanych w dyrektywie (UE) 2018/2001, w tym biopaliw, biogazu, biopłynów, paliw z biomasy i paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego lub paliw węglowych pochodzących z recyklingu.

Poprawka 48

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) N₁ **nieobjętych rozporządzeniem (UE) 2019/631, N₂ i N₃;**

b) N₂ **o maksymalnej masie całkowitej powyżej 5 ton i N₃;**

Poprawka 49

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) Do celów niniejszego rozporządzenia ma ono również zastosowanie do pojazdów specjalistycznych o zerowej lub niskiej emisji.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera c
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 2 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Grupy pojazdów 11, 12 i 16 z kategorii N3 nie podlegają docelowym poziomom emisji CO₂ określonym w art. 3a niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 51

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 neutralne pod względem emisji CO₂” oznaczają wszystkie paliwa, w przypadku których przyjmuje się, że emisje spowodowane stosowanym paliwem (e u) wynoszą zero netto, a zatem paliwa te nie powodują emisji netto gazów cieplarnianych ani śladu węglowego, a także są zgodne z zasadą neutralności technologicznej i kryteriami zrównoważonego rozwoju określonymi w dyrektywie 2018/2001 i powiązanych aktach delegowanych. Paliwa te obejmują biopaliwa, biogaz, biopłyny, paliwa z biomasy i paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego lub pochodzące z recyklingu paliwa węglowe.

Poprawka 52

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 neutralnych pod względem emisji CO₂, zgodnie z definicją w art. 3 ust. 23a niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 53

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 sprawozdawczego roku 2030 udział pojazdów bezemisyjnych wynosi 100 %.

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 **80 % i stopniowo osiąga 100 % zgodnie z rynkiem i sprzyjającymi warunkami;**

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów

b) dla wszystkich podgrup pojazdów w odniesieniu do okresów

sprawozdawczych w latach od 2030
 do 2034 r. – o **45** %,

sprawozdawczych w latach od 2030
 do 2034 r. – o **30** %,

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) dla wszystkich podgrup pojazdów
 w odniesieniu do okresów
 sprawozdawczych w latach od 2035
 do 2039 r. – o **65** %,

c) dla wszystkich podgrup pojazdów
 w odniesieniu do okresów
 sprawozdawczych w latach od 2035
 do 2039 r. – o **50** %,

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) dla wszystkich podgrup pojazdów
 w odniesieniu do okresów
 sprawozdawczych począwszy od roku
 2040 – o **90** %.

d) dla wszystkich podgrup pojazdów
 w odniesieniu do okresów
 sprawozdawczych począwszy od roku
 2040 – o **75** %.

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 3c

skreśla się

Uzasadnienie

Treść art. 3c jest niejasna z punktu widzenia podmiotów udzielających zamówień publicznych.

Zamówienia publiczne nie powinny być dodatkowo komplikowane w sytuacji, gdy władze publiczne już dążą do zielonej transformacji. Proponowane wymogi są niejasne i nieproporcjonalne w stosunku do zadań i uprawnień podmiotów udzielających zamówień publicznych. Władze transportu publicznego mają bardzo ograniczone możliwości wpływania na przykład na niezawodność dostaw lub dostępność części zamiennych.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 4 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) dane przekazywane w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich producenta zarejestrowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym; oraz

Poprawka

a) dane przekazywane w odniesieniu do nowych pojazdów ciężkich producenta zarejestrowanych w poprzednim okresie sprawozdawczym, **w tym pojazdów specjalistycznych o zerowej i niskiej emisji zanieczyszczeń**; oraz

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia

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

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a) w art. 4 ust. 1 dodaje się lit. ba) w brzmieniu:

ba) zastosowanie współczynnika korygującego CO₂ (CCF), określonego zgodnie z ust. 7 załącznika I.

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia

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

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5b) Metodyka rejestracji pojazdów ciężarowych napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO₂

dodaje się art. 4a w brzmieniu:

Artykuł 4a

Po konsultacjach z zainteresowanymi stronami, najpóźniej rok po wejściu w życie rozporządzenia, Komisja powinna opracować metodykę rejestracji pojazdów ciężkich napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO₂ do celów zgodności z prawem UE i unijnym celem neutralności klimatycznej.

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 – litera a
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 5 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Począwszy od 1 lipca 2020 r.
i w odniesieniu do każdego następnego
okresu sprawozdawczego **roku 2029**
Komisja określa dla każdego producenta
wskaźnik emisji zerowej i niskiej za
poprzedni okres sprawozdawczy.

Poprawka

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

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 – litera c
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Wskaźnik emisji zerowej i niskiej
zmniejsza średni indywidualny poziom

Poprawka

4. Wskaźnik emisji zerowej i niskiej
zmniejsza średni indywidualny poziom

emisji CO₂ producenta maksymalnie o **3 %**. Wkład bezemisyjnych pojazdów kategorii N, innych niż pojazdy z podgrup 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, w ten wskaźnik zmniejsza średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta maksymalnie o **1,5 %**.”;

emisji CO₂ producenta maksymalnie o **10 %**. Wkład bezemisyjnych pojazdów kategorii N, innych niż pojazdy z podgrup 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, w ten wskaźnik zmniejsza średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta maksymalnie o **3 %**.”;

Poprawka 63

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

„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.**”;

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.

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera c
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 8 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) jeżeli w **dowolnym z okresów sprawozdawczych w latach 2025–2028, 2030–2033, 2035–2038** suma długu emisyjnego pomniejszona o sumę jednostek emisji przekracza limit długu emisyjnego, o którym mowa w art. 7 ust. 1 akapit trzeci;

Poprawka

a) jeżeli w **dowolnym okresie sprawozdawczym** suma długu emisyjnego pomniejszona o sumę jednostek emisji przekracza limit długu emisyjnego, o którym mowa w art. 7 ust. 1 akapit trzeci;

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera c
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 8 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) jeżeli w okresie sprawozdawczym lat 2029, 2034, 2039 i 2040 suma długów emisyjnych pomniejszona o sumę jednostek emisji jest dodatnia;

skreśla się

Uzasadnienie

Biorąc pod uwagę niezwykle wysoki poziom kar przewidzianych w tym rozporządzeniu, należy zapewnić producentom elastyczność w przenoszeniu nie tylko kredytów, ale także długów, bez nakładania obowiązkowego 5-letniego rozliczenia długów.

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 13 f (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Kwoty grzywien administracyjnych uznaje się za dochody **budżetu ogólnego Unii**.

4. Kwoty grzywien administracyjnych uznaje się za dochody **specjalnej linii budżetowej „Wsparcie sektora motoryzacyjnego” w Społecznym Funduszu Klimatycznym**.

Poprawka 67

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W **2028** r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego

Najpóźniej w **2027** r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności

rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu.

i wpływu niniejszego rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu.

Do sprawozdania dołącza się, w stosownych przypadkach, wniosek w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia. Do dnia 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 okaże się, że jeden lub więcej warunków podstawowych, w szczególności zgodnie z lit. b), c) lub d), nie jest zgodny z docelowymi poziomami dla producentów pojazdów określonymi w art. 3a i b niniejszego rozporządzenia, cele te poddaje się przeglądowi, a opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO₂ zgodnie z art. 8 niniejszego rozporządzenia zostają uchylone.

Poprawka 68

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisja opublikuje jak najwcześniej – ale nie później niż dnia 31 grudnia 2026 r. – sprawozdanie określające wspólną unijną metodykę oceny i spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO₂ w całym cyklu życia nowych pojazdów ciężkich wprowadzanych do obrotu na rynku unijnym. Komisja przekaże tę ocenę Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, a wraz z nią, w stosownych przypadkach, propozycje środków następczych, takich jak wnioski ustawodawcze.

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera a
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3b, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].;

Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3b, art. **4a**, **art.** 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].;

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera a
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 17– ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3b, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].;

Poprawka

Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3b, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Komisja przyjmuje akty delegowane, o których mowa w art. 3b ust. 2, nie później niż 18 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

Uzasadnienie

Poprawka niezbędna, by dać pewność przy zakupie autobusów miejskich.

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera b
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 17 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

„Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.”;

Poprawka

„Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. **4a**, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.”;

Uzasadnienie

Komisji powierzono zadanie opracowania metodyki umożliwiającej rejestrację pojazdów ciężkich napędzanych paliwami neutralnymi pod względem emisji CO2 do celów zgodności.

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera c
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Artykuł 17 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

c) w ust. 6 odesłanie do „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi i art. 14 ust. 1” otrzymuje brzmienie: „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1”;

Poprawka

c) w ust. 6 odesłanie do „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi i art. 14 ust. 1” otrzymuje brzmienie: „art. **4a**, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1”;

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – punkt 1 – podpunkt 1.1.2 – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD

34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE
<i>Poprawka</i>	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Uzasadnienie

Poprawka ta poprawia literówkę. Grupa pojazdów 35c w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2017/2400 byłaby błędnie przypisana do dwóch różnych podgrup, 35-FE i 39 FE, w niniejszym rozporządzeniu. Zamiast tego grupa pojazdów 39c powinna być przypisana wyłącznie do podgrupy pojazdów 39-FE.

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 1 – podpunkt 1.2

Kategoria pojazdu	<i>Tekst proponowany przez Komisję</i> 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; Prędkość maksymalna nieprzekraczająca 79 km/h
	Ciągnik	

Poprawka

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, **17**, 18, 19,
20, 23, 24, 25, 26, 27, 28,
31;

Uzasadnienie

Add body work code “17 Timber” according to (EU) No 678/2011 in order to fulfil recital (21) where vehicles for forestry are stated to be exempted from having to meet the CO2 targets.

Recital (21): As for certain vehicle groups, which are type-approved, CO2 emissions are not determined yet for technical reasons, these vehicles do not have to meet the CO2 targets set by this Regulation. These are for example special purpose vehicles, such as mobile cranes, carriers of hydraulic multi-equipment or exceptional load transport vehicles, off-road vehicles, such as certain vehicles used for mining, forestry and agricultural purposes

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.1
Rozporządzenie (UE) 2019/1242
Załącznik I – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

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:

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

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

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 CO₂ 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 CO₂ 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;
- $CO2_{p,v,mp}$ 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** to współczynnik korygujący CO_2 dla paliwa lub mieszanki paliw w użyciu i , określony w art. 3 ust. 25 i obliczony zgodnie z pkt 7 niniejszego załącznika.

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

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.1.1

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>											
Podgrupa pojazdów (sg)*	Profil zadań (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
<i>Poprawka</i>											
Podgrupa pojazdów (sg)*	Profil zadań (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR

53	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0
54	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0

Uzasadnienie

Wagi profilu zadań (Wsg,mp) grup 53 (średnie samochody ciężarowe typu kabina) i 54 (średnie samochody ciężarowe typu van) zostały zmienione, aby lepiej odzwierciedlały typowe użytkowanie tych pojazdów. Dane z terenu pokazują, że regionalne profile dystrybucji mają większy udział w porównaniu z czasem, jaki pojazdy te spędzają w miejskich cyklach dystrybucji.

Poprawka 77

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

gdzie

Σ_v

oznacza sumę wszystkich nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg, z zastrzeżeniem przepisów art. 7b;

CO_{2v}

oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ nowego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

CO_{2p_v}

oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu podstawowego nowego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

V_{sg}

oznacza liczbę

gdzie

Σ_v

oznacza sumę wszystkich nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg, **łącznie z pojazdami specjalistycznymi o zerowej i niskiej emisji**, z zastrzeżeniem przepisów art. 7b;

CO_{2v}

oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ nowego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;

CO_{2p_v}

oznacza indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu podstawowego nowego pojazdu

	nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie <i>sg</i> ;		ciężkiego <i>v</i> określony zgodnie z pkt 2.1;
$V_{pv_{sg}}$	oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich w podgrupie <i>sg</i> , które zgodnie z art. 7b uwzględnia się wraz z emisjami CO ₂ ich pojazdów podstawowych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ , o którym mowa w pkt 2.2.3;	V_{sg}	oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta, łącznie z pojazdami specjalistycznymi o zerowej i niskiej emisji , w podgrupie <i>sg</i> ;
PL_{sg}	oznacza średnią ładowność pojazdów w podgrupie <i>sg</i> , jak określono w pkt 2.5.	$V_{pv_{sg}}$	oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich w podgrupie <i>sg</i> , które zgodnie z art. 7b uwzględnia się wraz z emisjami CO ₂ ich pojazdów podstawowych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO ₂ , o którym mowa w pkt 2.2.3;
PN_{sg}	oznacza średnią liczbę pasażerów w podgrupie <i>sg</i> , jak określono w pkt 2.5.	PL_{sg}	oznacza średnią ładowność pojazdów w podgrupie <i>sg</i> , jak określono w pkt 2.5.
		PN_{sg}	oznacza średnią liczbę pasażerów w podgrupie <i>sg</i> , jak określono w pkt 2.5.

Uzasadnienie

Pojazdy specjalistyczne powinny pozostać wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia. Z drugiej strony zakres rozporządzenia powinien zostać zmodyfikowany w taki sposób, aby bezemisyjne pojazdy specjalistyczne mogły być uwzględniane w konkretnych wynikach emisji CO₂ producenta w danym okresie sprawozdawczym.

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2.3.2 Okresy sprawozdawcze od 2025
do 2029 r.
[...]

2.3.2 Okresy sprawozdawcze **poczawszy**
od 2025 r.
[...]

Uzasadnienie

Należy zauważyć, że penetracja rynku technologii bezemisyjnych w sektorze pojazdów ciężkich jest nadal niepewna w związku z dostępnością sprzyjających warunków ramowych i akceptacją ze strony klientów. Rozporządzenie powinno przewidywać pewną elastyczność pomagającą producentom pojazdów w promowaniu i sprzedaży nowych pojazdów bezemisyjnych. Z tych powodów współczynnik ZLEV powinien zostać przedłużony na czas trwania regulacji, a maksymalny wkład współczynnika ZLEV powinien zostać zwiększony.

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.3 – podpunkt 2.3.3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2.3.3 Okresy sprawozdawcze począwszy
od 2030 r.
ZLEV = 1

skreśla się

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.4

Tekst proponowany przez Komisję

[...]

gdzie

$V_{zev_{sg}}$ oznacza liczbę nowych bezemisyjnych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg ;

$V_{pv_{sg}}$ oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich w podgrupie sg , które zgodnie z art. 7b uwzględnia się wraz z emisjami CO₂ ich pojazdów podstawowych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂, o którym mowa w pkt 2.2;

V_{sg} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg ;

V oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta.

Poprawka

[...]

gdzie

$V_{zev_{sg}}$ oznacza liczbę nowych bezemisyjnych pojazdów ciężkich danego producenta w podgrupie sg ;

$V_{pv_{sg}}$ oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich w podgrupie sg , które zgodnie z art. 7b uwzględnia się wraz z emisjami CO₂ ich pojazdów podstawowych przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂, o którym mowa w pkt 2.2;

V_{sg} oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta, **łącznie z pojazdami specjalistycznymi o zerowej i niskiej emisji**, w podgrupie sg ;

V oznacza liczbę nowych pojazdów ciężkich danego producenta, **łącznie z pojazdami specjalistycznymi o zerowej i niskiej emisji**.

Uzasadnienie

Pojazdy specjalistyczne powinny nadal być wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia. Jeśli jednak chodzi o technologie bezemisyjne, to właśnie te pojazdy będą wprowadzane na rynek jako pierwsze (na przykład do zbiórki odpadów komunalnych). W tym celu zakres rozporządzenia powinien zostać rozszerzony w taki sposób, aby bezemisyjne pojazdy specjalistyczne mogły być uwzględniane w konkretnych wynikach emisji CO₂ producenta w danym okresie sprawozdawczym.

Poprawka 81

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 2.7

Tekst proponowany przez Komisję

2.7. Średni indywidualny poziom emisji CO₂ producentów, o których mowa w art. 4

Dla każdego producenta oblicza się następujące średnie indywidualne poziomy emisji CO₂:

2.7.1. Dla okresów sprawozdawczych od 2019 do 2029 r.:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

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 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.

Poprawka

Średni indywidualny poziom emisji CO₂ producentów, o których mowa w art. 4

Dla każdego producenta oblicza się następujące średnie indywidualne poziomy emisji CO₂:

2.7.1. Dla okresów sprawozdawczych od 2019 do 2029 r.:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

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 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.

$share_{sgEHC}$ *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 ciężarówkę producenta, w zależności od średniej maksymalnej dopuszczalnej masy zestawu, przy użyciu wartości ważonej wyniku poniższych wzorów:*

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

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb other+19})/100$, dla pozostałych ciężarówek 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. r).

Poprawka 82

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 3 – podpunkt 3.2 – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Okresy odniesienia mające zastosowanie do podgrup	
Następujące okresy sprawozdawcze stosuje się jako okresy odniesienia dla podgrup pojazdów:	
Podgrupa pojazdów sg	Okres sprawozdawczy roku stosowany jako okres odniesienia
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
Wszystkie pozostałe	2025
<i>Poprawka</i>	
Okresy odniesienia mające zastosowanie do podgrup	
Następujące okresy sprawozdawcze stosuje się jako okresy odniesienia dla podgrup pojazdów:	
Podgrupa pojazdów sg	Okres sprawozdawczy roku stosowany jako okres odniesienia
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<i>1s, 1, 2, 3, 11, 12, 16</i>	<i>2020</i>
Wszystkie pozostałe	2025

Poprawka 83

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – podpunkt 4.2

Tekst proponowany przez Komisję

4.2 Podgrupy pojazdów uwzględniane przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu

emisji CO₂ i docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów

Następujące podgrupy *sg* uwzględnia się przy obliczaniu indywidualnego poziomu emisji CO₂ CO₂(X), docelowych indywidualnych poziomów emisji T(X) i trajektorii emisji CO₂ ET(X)_Y:

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

Poprawka

4.2 Podgrupy pojazdów uwzględniane przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ i docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów

Następujące podgrupy *sg* uwzględnia się przy obliczaniu indywidualnego poziomu emisji CO₂ CO₂(X), docelowych indywidualnych poziomów emisji T(X) i trajektorii emisji CO₂ ET(X)_Y:

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	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji CO ₂ zgodnie z art. 3a ust. 1	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji dla pojazdów bezemisyjnych zgodnie z art. 3b

	art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d) oraz art. 3a ust. 3	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

Uzasadnienie

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.

Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.

Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Poprawka 84

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – podpunkt 4.3.1 – tabela

Tekst proponowany przez Komisję

Cele redukcji emisji CO ₂ $r_{f_{sg}}$ i $r_{fp_{sg}}$						
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	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%	

ciężarowe > 7,4 t					
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, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o szczególnych konfiguracjach osi	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Autokary <i>i autobusy międzymiastowe</i> ($r_{f_{sg}}$)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43%	64%	90%
Pojazdy podstawowe autokarów ($r_{fp_{sg}}$)	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%

Poprawka

Cele redukcji emisji CO ₂ $r_{f_{sg}}$ i $r_{fp_{sg}}$					
Podgrupy pojazdów $_{sg}$		Okres sprawozdawczy w latach			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Średnie samochody ciężarowe	53, 54	0	15%	50%	70%
Ciężkie samochody ciężarowe > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	30%	50%	70%
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, 10-LH	15%	30%	50%	70%

Ciężkie samochody ciężarowe > 16 t o szczególnych konfiguracjach osi	11, 12, 16	0	30%	50%	70%
Autokary (r_{fsg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15%	50%	70%
Pojazdy podstawowe autokarów ($r_{fp_{sg}}$)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15%	50%	70%
Przyczepy		0	7,5%	7,5%	7,5%
Naczepy		0	15%	15%	15%

Uzasadnienie

Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate. Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation.

In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.

Poprawka 85

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – podpunkt 4.3.2 – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych $zevM_{sg}$	
	Okres sprawozdawczy w latach

PC		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>					
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	80%	100%	100%

Uzasadnienie

A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in place at depots. It risks overstressing the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.

In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.

Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban buses and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment

Poprawka 86

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 7 (nowy)

Poprawka

7. OBLICZANIE WSPÓŁCZYNNIKA KOREKCJI EMISJI DWUTLENKU WĘGLA (CCF)

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

7.1. W przypadku paliw neutralnych pod względem emisji CO₂, zdefiniowanych w art. 3 pkt (25) i stosowanych zgodnie z art. 4 bis, CCF_i = 1; CCF_i = 1. , CCF_i = 1;

7.2. Dla paliw innych niż paliwa neutralne pod względem emisji CO₂, CCF_i = 0;

7.3. W przypadku mieszanek paliw neutralnych pod względem emisji CO₂ i paliw innych niż paliwa neutralne pod względem emisji CO₂ CCF oblicza się według następującego wzoru:

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

gdzie:

CCF_i to współczynnik korekcji emisji dwutlenku węgla dla określonej mieszanki konwencjonalnej i

Paliwo neutralne pod względem emisji CO₂ i

SHARES_{n,i} procent paliwa odnawialnego i zgłoszony w bazie danych Shares, w odniesieniu do

ostatniego dostępnego okresu sprawozdawczego *n* i obliczany jako średni udział we

wszystkich państwach członkowskich

SHARES_{n-1,i} procent paliwa odnawialnego i zgłoszony w bazie danych Shares, w odniesieniu do

przedostatniego dostępnego okresu sprawozdawczego *n* i obliczany jako średni udział

we wszystkich państwach członkowskich UE.

Baza danych Shares jest dostępna pod adresem:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

Uzasadnienie

Rozporządzenie powinno wprowadzić solidny i przejrzysty współczynnik korekcji emisji dwutlenku węgla dla paliw zero- i niskoemisyjnych. Nie zmieniłoby to ogólnego podejścia rozporządzenia, ale pomogłoby zaradzić niedociągnięciom podejścia opartego wyłącznie na spalinach i uznać rzeczywisty ślad emisji gazów cieplarnianych przez pojazdy i wykorzystywane przez nie paliwa.

Poprawka 87

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik III – punkt 1 – podpunkt 2 – akapit 9

Tekst proponowany przez Komisję

oznacza emisje CO₂ w g/km pojazdu **podstawowego** nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b;

Poprawka

oznacza emisje CO₂ w g/km pojazdu nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b;

Uzasadnienie

Ta poprawka koryguje literówkę, definicja raportu CO₂ v mp z załącznika III powinna odnosić się tylko do pojazdu skompletowanego. Emisje CO₂ pojazdów podstawowych nie są korygowane ze względu na liczbę pasażerów, ponieważ wszystkie pojazdy podstawowe danej podgrupy są symulowane z taką samą liczbą pasażerów. Jest to również widoczne w definicjach CO₂p v mp w punkcie 2.1 załącznika I, który nie odnosi się do załącznika III w celu korekty.

Poprawka 88

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik IV – część A – litera q a (nowa) Rozporządzenie (UE) 2019/1242 Załącznik IV – litera q a (nowa)

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 uchylene 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	TRAN 29.3.2023
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Andris Ameriks 19.4.2023
Rozpatrzenie w komisji	24.5.2023
Data przyjęcia	19.9.2023
Wynik głosowania końcowego	+ : 29 - : 11 0 : 3
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się