

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 333/2014**z dnia 11 marca 2014 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 443/2009 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 13 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 ⁽³⁾ Komisja ma dokonać przeglądu warunków osiągnięcia w opłacalny sposób, do roku 2020, docelowego poziomu 95 g CO₂/km, w tym wzoru określonego w załączniku I do tego rozporządzenia oraz odstępstw przewidzianych w jego art. 11. Niniejsze rozporządzenie powinno być możliwie najbardziej neutralne z punktu widzenia konkurencyjności oraz społecznie sprawiedliwe i zrównoważone.
- (2) Dalszy rozwój globalnego rynku zaawansowanych technologii mających na celu zwiększenie wydajności samochodów osobowych jest zgodny z komunikatem Komisji z dnia 21 stycznia 2011 r. zatytułowanym „Europa efektywnie korzystająca z zasobów – inicjatywa przewodnia strategii »Europa 2020«, który wspiera przechodzenie na zasobooszczędną, niskoemisyjną gospodarkę w celu osiągnięcia trwałego wzrostu gospodarczego.
- (3) Należy wyjaśnić, że do celów weryfikacji zgodności z docelowym poziomem 95 g CO₂/km emisje CO₂ powinny być w dalszym ciągu mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾ i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz innowacyjnymi technologiami.
- (4) Wysokie ceny paliw kopalnych mają negatywny wpływ na ożywienie gospodarcze, bezpieczeństwo energetyczne oraz dostępność energii po przystępnej cenie w Unii. W związku z tym zwiększenie wydajności i zrównoważoności nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych – które umożliwi zmniejszenie zależności od ropy naftowej – jest kwestią o priorytetowym znaczeniu.
- (5) Mając na uwadze wysokie koszty prac badawczo-rozwojowych oraz jednostkowej produkcji pierwszych generacji pojazdów o ultraniskich emisjach, należy przyspieszyć i ułatwić, tymczasowo i w ograniczonym zakresie, proces ich wprowadzenia na rynek unijny na początkowych etapach ich komercjalizacji. Podmioty na różnych szczeblach powinny zwrócić odpowiednią uwagę na identyfikację i upowszechnianie najlepszych praktyk w zakresie pobudzenia popytu na pojazdy o ultraniskich emisjach.
- (6) Brak infrastruktury paliw alternatywnych oraz brak wspólnych specyfikacji technicznych dla punktów styku między infrastrukturą a pojazdami mogłyby stanowić przeszkodę we wprowadzeniu na rynek pojazdów o ultraniskich emisjach. Zapewnienie utworzenia takiej infrastruktury w Unii mogłoby ułatwić działanie mechanizmów rynkowych i przyczynić się do wzrostu gospodarczego w Europie.
- (7) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, wynikający z konieczności zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa i jedynie znikome korzyści wynikające ze zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów, producenci odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych rocznie w Unii powinni zostać wyłączeni z zakresu obowiązku stosowania docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji. Aby już na najwcześniejszym etapie zapewnić pewność prawa tym producentom, istotne jest, aby odstępstwo to było stosowane od dnia 1 stycznia 2012 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 44 z 15.2.2013, s. 109.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 lutego 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 10 marca 2014 r.

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

- (8) Procedura przyznawania odstępstw drobnym producentom powinna zostać uproszczona w celu dopuszczenia większej elastyczności w odniesieniu do terminów składania wniosków o odstępstwo przez tych producentów oraz wydawania decyzji w sprawie przyznawania takich odstępstw przez Komisję.
- (9) Procedura przyznawania odstępstw producentom niszowym powinna być kontynuowana w okresie po 2020 r. Jednakże w celu zapewnienia, aby wysiłek związany ze zmniejszeniem emisji wymagany od producentów niszowych odpowiadał obciążeniom dużych producentów, od 2020 r. powinien mieć zastosowanie docelowy poziom emisji o 45 % niższy niż średnie indywidualne poziomy emisji producentów niszowych w 2007 r.
- (10) Aby umożliwić przemysłowi motoryzacyjnemu realizowanie długoterminowych inwestycji i innowacji, pożądane jest zapewnienie wskazówek co do tego, jakie zmiany powinny być wprowadzone do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 w odniesieniu do okresu po 2020 r. Wskazówki te powinny być oparte na ocenie niezbędnego wskaźnika zmniejszenia, zgodnie z unijnymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu oraz skutkami dla rozwoju oszczędnych technologii ograniczania emisji CO₂ stosowanych w samochodach. Do 2015 r. Komisja powinna dokonać przeglądu tych aspektów oraz przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące dokonanych ustaleń. Sprawozdanie to powinno zawierać, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące zmiany rozporządzenia (WE) nr 443/2009 z myślą o ustaleniu docelowych poziomów emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych na okres po 2020 r., w tym ewentualne określenie realistycznego i osiągalnego poziomu docelowego na 2025 r., na podstawie kompleksowej oceny skutków uwzględniającej utrzymanie konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego i zależnych od niego gałęzi przemysłu, przy jednoczesnym zachowaniu jasnej ścieżki zmniejszenia emisji porównywalnej do tej osiągniętej w okresie do 2020. Opracowując takie wnioski, Komisja powinna zapewnić, aby były one jak najbardziej neutralne z punktu widzenia konkurencyjności oraz sprawiedliwe społecznie i zrównoważone.
- (11) Na mocy rozporządzenia (WE) nr 443/2009 Komisja została zobowiązana do przeprowadzenia oceny skutków w celu dokonania przeglądu procedur badań, tak aby odpowiednio odzwierciedlały one rzeczywiste emisje CO₂ z samochodów. Należy zmienić stosowany obecnie nowy europejski cykl jezdny (NEDC) w celu zapewnienia, aby odzwierciedlał on rzeczywiste warunki jazdy oraz w celu uniknięcia zbyt niskiego szacowania rzeczywistego poziomu emisji CO₂ i zużycia paliwa. Należy jak najszybciej uzgodnić nową, bardziej realistyczną i miarodajną procedurę kontrolną. Działania w tym kierunku polegają na opracowaniu światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych (WLTP) w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych. W celu zapewnienia, aby indywidualne poziomy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych były bliższe ich wartości rzeczywistej w zwykłych warunkach użytkowania, WLTP należy stosować na jak najwcześniejszym etapie. W związku z tym w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 ustanawia się wartości dopuszczalne emisji na 2020 r. mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 ⁽¹⁾. Po zmianie procedur badania wartości graniczne określone w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 powinny zostać dostosowane w celu zapewnienia porównywalnych ograniczeń dla producentów i klas pojazdów. W związku z tym Komisja powinna przeprowadzić wszechstronną analizę korelacji między NEDC a WLTP, tak aby odzwierciedlała ona rzeczywiste warunki jazdy.
- (12) W celu zapewnienia, aby rzeczywisty światowy poziom emisji był odpowiednio odzwierciedlony, a mierzone wartości CO₂ były ściśle porównywalne, Komisja powinna zapewnić, aby w procedurze testowej elementy, które mają znaczący wpływ na mierzony poziom emisji CO₂, były ściśle określone, tak aby uniemożliwić producentom wykorzystywanie elastyczności istniejącej w cyklu testowym. Należy zająć się różnicami między wartościami emisji CO₂ podanymi w homologacji typu a emisjami z pojazdów oferowanych do sprzedaży, w tym poprzez uwzględnienie procedury kontrolnej w zakresie zgodności eksploatacyjnej, która powinna zapewnić niezależną kontrolę reprezentatywnej próbki pojazdów przeznaczonych do sprzedaży, jak również sposobami postępowania w przypadkach wykazanych znacznych rozbieżności między badanymi poziomami emisji CO₂ a pierwotnymi wartościami emisji CO₂ podanymi w homologacji typu.
- (13) Należy dostosować brzmienie art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 w celu zapewnienia, aby koncepcja przedsięwzięcia powiązanych była zgodna z rozporządzeniem Rady (WE) nr 139/2004 ⁽²⁾, a także z art. 3 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

- (14) Rozporządzenie (WE) nr 443/2009 powierza Komisji uprawnienia do wykonania niektórych jego przepisów zgodnie z procedurami określonymi w decyzji Rady 1999/468/WE⁽¹⁾. W następstwie wejścia w życie Traktatu z Lizbony uprawnienia te należy dostosować do art. 290 i 291 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).
- (15) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania rozporządzenia (WE) nr 443/2009 należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽²⁾.
- (16) Należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w celu dokonywania zmian w załączniku II do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 w odniesieniu do wymogów dotyczących danych oraz parametrów danych; uzupełniania przepisów dotyczących interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstw od docelowych indywidualnych poziomów emisji, dotyczących treści wniosków o odstępstwo oraz dotyczących treści i oceny programów na rzecz zmniejszania indywidualnych poziomów emisji CO₂; dostosowywania pozycji M₀, o której mowa w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009, do średniej masy nowych samochodów osobowych w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych oraz dostosowywania wzorów w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (17) Należy utrzymać podejście, zgodnie z którym docelowy poziom emisji oparty jest na liniowej zależności między użytecznością samochodu i jego docelowymi poziomami emisji CO₂ wyrażonymi wzorem określonym w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009, ponieważ takie rozwiązanie pozwala zachować różnorodność rynku samochodów osobowych oraz zdolność producentów do sprostania różnym potrzebom konsumentów, a tym samym uniknąć jakichkolwiek nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji.
- (18) W swojej ocenie skutków Komisja zbadała dostępność danych dotyczących powierzchni postojowej i wykorzystanie powierzchni postojowej jako parametru użyteczności we wzorze określonym w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009. Na podstawie tej oceny Komisja stwierdziła, że parametrem użyteczności stosowanym we wzorze na 2020 r. powinna być masa. Niższe koszty i zalety zastosowania powierzchni postojowej jako parametru użyteczności powinny jednak zostać rozważone w przyszłym przeglądzie.
- (19) Emisje gazów cieplarnianych związane z dostawą energii oraz produkcją i likwidacją pojazdów stanowią znaczące składniki aktualnego całkowitego śladu węglowego transportu drogowego i mogą mieć znacząco większe znaczenie w przyszłości. Należy zatem podjąć działania w celu wskazania producentom optymalnych rozwiązań, uwzględniając w szczególności emisje gazów cieplarnianych związane z produkcją energii dostarczanej do pojazdów – takiej jak energia elektryczna i paliwa alternatywne – oraz w celu zapewnienia, aby te emisje powstające podczas produkcji nie niwelowały korzyści związanych z lepszym wykorzystaniem energii przy eksploatacji pojazdów, które jest celem rozporządzenia (WE) nr 443/2009.
- (20) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie określenie warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r., nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na jego rozmiar i skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (21) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 443/2009,

⁽¹⁾ Decyzja Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23).

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 443/2009 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Począwszy od 2020 r., niniejsze rozporządzenie określa docelowy średni poziom emisji dla nowego parku samochodowego w wysokości 95 g CO₂/km, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 oraz załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz innowacyjnymi technologiami.”;

2) w art. 2 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2012 r., art. 4, art. 8 ust. 4 lit. b) i c), art. 9 oraz art. 10 ust. 1 lit. a) i c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązаныmi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym.”;

3) art. 3 ust. 2 lit. a) tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:

„— więcej niż połowę praw głosu, lub”;

4) art. 4 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Do celów określenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego producenta uwzględnia się następujące udziały procentowe nowych samochodów osobowych każdego producenta w danym roku:

- 65 % w 2012 r.,
- 75 % w 2013 r.,
- 80 % w 2014 r.,
- 100 % od 2015 r. do 2019 r.,
- 95 % w 2020 r.,
- 100 % do końca 2020 r. i później.”;

5) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 5a

Superjednostki w odniesieniu do docelowego poziomu emisji wynoszącego 95 g CO₂/km

Przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdy nowy samochód osobowy o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50 g CO₂/km liczy się jako:

- 2 samochody osobowe w 2020 r.,
- 1,67 samochodu osobowego w 2021 r.,
- 1,33 samochodu osobowego w 2022 r.,
- 1 samochód osobowy od 2023 r.,

w odniesieniu do roku, w którym został on zarejestrowany w okresie od 2020 r. do 2022 r., z zastrzeżeniem zastosowania ograniczenia do 7,5 g CO₂/km w tym okresie na każdego producenta.”;

6) art. 8 ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące procedur monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych w ramach niniejszego artykułu oraz dotyczące stosowania załącznika II. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 14a w celu dokonywania zmian w zakresie wymogów dotyczących danych oraz parametrów danych określonych w załączniku II.”;

7) art. 9 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych sposoby pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na podstawie ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.”;

8) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 3 skreśla się ostatnie zdanie;

b) ust. 4 akapit drugi lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) jeśli wniosek składany jest w związku z załącznikiem I pkt 1 lit. a) i b), poziom docelowy, jakim jest 25-procentowa redukcja w stosunku do średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w roku 2007 lub, w przypadku gdy jeden wniosek składany jest w odniesieniu do pewnej liczby powiązanych przedsiębiorstw – 25-procentowa redukcja w stosunku do średniej wyciągniętej ze średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych przedsiębiorstw w roku 2007.”;

c) w ust. 4 akapit drugi dodaje się literę w brzmieniu:

„c) jeśli wniosek składany jest w związku z załącznikiem I pkt 1 lit. c), poziom docelowy, jakim jest 45-procentowa redukcja w stosunku do średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w roku 2007 lub, w przypadku gdy jeden wniosek składany jest w odniesieniu do pewnej liczby powiązanych przedsiębiorstw – 45-procentowa redukcja w stosunku do średniej wyciągniętej ze średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych przedsiębiorstw w roku 2007.”;

d) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 14a aktów delegowanych określających przepisy uzupełniające ust. 1–7 niniejszego artykułu, dotyczące interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstwa, treści wniosków oraz dotyczące treści i oceny programów redukcji indywidualnych poziomów emisji CO₂.”;

9) w art. 12 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na wniosek dostawcy lub producenta rozważa się ograniczenie emisji CO₂ uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych lub zestawowi technologii innowacyjnych (»innowacyjne pakiety technologiczne«).

Technologie te należy uwzględnić tylko wtedy, gdy metodologia zastosowana do ich weryfikacji umożliwia uzyskanie sprawdzalnych, powtarzalnych i porównywalnych wyników.

Całkowity udział tych technologii w zmniejszeniu docelowego indywidualnego poziomu emisji danego producenta nie może być wyższy niż 7 g CO₂/km.”;

b) ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

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

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dostawca lub producent, który ubiega się o zatwierdzenie środka jako technologii innowacyjnej lub innowacyjnego pakietu technologicznego, przedstawia Komisji sprawozdanie, w tym również sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ. W przypadku gdy możliwa jest interakcja środka z inną już zatwierdzoną technologią innowacyjną lub innym już zatwierdzonym innowacyjnym pakietem technologicznym, w sprawozdaniu zamieszcza się wzmiankę o tej interakcji, a w sprawozdaniu weryfikującym dokonuje się oceny zakresu, w jakim interakcja ta wpływa na zmniejszenie emisji uzyskane dzięki każdemu środkowi.”;

10) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Komisja przyjmuje te środki w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 14a.”;

b) w ust. 3 skreśla się akapit drugi;

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Do dnia 31 grudnia 2015 r. Komisja dokona przeglądu docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz określonych w nich warunków, a także innych aspektów niniejszego rozporządzenia, w tym również tego, czy parametr użyteczności jest nadal potrzebny, oraz tego, czy bardziej zrównoważonym parametrem użyteczności jest masa czy powierzchnia postojowa, w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych na okres po 2020 r. W tym zakresie ocena niezbędnego wskaźnika redukcji musi być zgodna z długoterminowymi celami unijnymi w zakresie klimatu oraz skutkami dla rozwoju oszczędnych technologii ograniczania emisji CO₂ stosowanych w samochodach. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tej oceny. Sprawozdanie to będzie zawierać wszelkie stosowne wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia, w tym również ewentualne określenie realistycznego i osiągalnego celu, na podstawie kompleksowej oceny skutków uwzględniającej utrzymanie konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego i zależnych od niego gałęzi przemysłu. Opracowując takie wnioski, Komisja zapewnia, aby były one jak najbardziej neutralne z punktu widzenia konkurencyjności oraz sprawiedliwe społecznie i zrównoważone.”;

d) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych parametry niezbędne do tego, aby odzwierciedlić wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 692/2008. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 14a, w celu dostosowania wzorów określonych w załączniku I, z zastosowaniem metodologii przyjętej zgodnie z akapitem pierwszym, zapewniając jednocześnie, aby w ramach starych i nowych procedur producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymogi w zakresie redukcji o podobnym stopniu surowości.”;

11) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Zmian Klimatu ustanowiony na podstawie art. 9 decyzji nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (**).

2. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

(*) Decyzja nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dotycząca mechanizmu monitorowania emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz wykonania Protokołu z Kioto (Dz.U. L 49 z 19.2.2004, s. 1).

(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;

12) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 14a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 8, art. 13 ust. 2 akapit trzeci i art. 13 ust. 7 akapit drugi, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 8 kwietnia 2014 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 8, art. 13 ust. 2 akapit trzeci i art. 13 ust. 7 akapit drugi, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 8, art. 13 ust. 2 akapit trzeci i art. 13 ust. 7 akapit drugi wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;
- 13) w załączniku I pkt 1 dodaje się literę w brzmieniu:
- „c) od 2020 r.:
- $$\text{indywidualny poziom emisji CO}_2 = 95 + a \times (M - M_0)$$
- gdzie:
- M = masa pojazdu w kilogramach (kg)
- M_0 = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2
- $a = 0,0333$.”;
- 14) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:
- a) w części A pkt 1 dodaje się literę w brzmieniu:
- „n) maksymalna moc netto.”;
- b) w tabeli „Szczegółowa dane określone w części A pkt 1” dodaje się następującą kolumnę:
- „Maksymalna moc netto (kW)”.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 11 marca 2014 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

M. SCHULZ

Przewodniczący

W imieniu Rady

D. KOURKOULAS

Przewodniczący