

Środa, 3 października 2018 r.

P8\_TA(2018)0370

**Normy emisji dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich samochodów użytkowych  
\*\*\*I**

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 3 października 2018 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów lekkich oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (wersja przekształcona) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))<sup>(1)</sup>

(Zwykła procedura ustawodawcza – przekształcenie)

(2020/C 11/23)

**Poprawka 1****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 3**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3) **Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej<sup>16</sup> określa jasny cel: do połowy stulecia emisje gazów cieplarnianych z sektora transportu należy zmniejszyć do poziomu niższego o co najmniej 60 proc. od poziomu z roku 1990, a następnie dalej** konsekwentnie ograniczać aż do poziomu zerowego. Emisje szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu muszą **niezwłocznie zostać** drastycznie zmniejszone. Emisje z konwencjonalnych silników spalinowych będą musiały ulec dalszemu zmniejszeniu **po 2020 r.** Do 2030 r. pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne będą musiały wejść na rynek i zyskać znaczny w nim udział.

(3) **Transport jest jedynym dużym sektorem w Unii, w którym emisje gazów cieplarnianych stale rosną. Aby zrealizować zobowiązania Unii podjęte na 21. Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w Sprawie Zmian Klimatu (UNFCCC), która odbyła się w Paryżu w 2015 r., należy przyspieszyć proces dekarbonizacji całego sektora transportu, jak również** konsekwentnie ograniczać **emisje gazów cieplarnianych w tym sektorze** aż do poziomu zerowego **do połowy tego stulecia.** Emisje **bardzo** szkodliwych dla zdrowia i środowiska zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu muszą **zostać również niezwłocznie** drastycznie zmniejszone. **Po 2020 r.** emisje z konwencjonalnych silników spalinowych będą musiały ulec dalszemu zmniejszeniu. Do 2030 r. pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne będą musiały wejść na rynek i zyskać znaczny w nim udział.

<sup>(1)</sup> <sup>1</sup> Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A8-0287/2018).

Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (4a) *Opracowanie strategii badań naukowych, dostawy, przetwarzania i produkcji w obszarze rozwoju budowy lekkich podzespołów ma kluczowe znaczenie dla postępów w przejściu do niskoemisyjnego sektora motoryzacyjnego. Prowadzonych jest coraz więcej badań dotyczących surowców z włókna naturalnego i ich kompozytów w związku z ich nową, większą rolą dla biogospodarki oraz wytwarzanych w jej ramach odnawialnych, nadających się do recyklingu i zrównoważonych produktów. Prace te należy oprzeć na zrozumieniu ograniczeń dotyczących zasobów naturalnych, dostępności gruntów i potrzeby oferowania zrównoważonych rozwiązań po wycofaniu z użytku.*

## Poprawka 3

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (4b) *Spójecznie akceptowalne i sprawiedliwe przejście do połowy stulecia na bezemisyjną mobilność wymaga zmian w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego, biorąc pod uwagę potencjalne negatywne skutki dla obywateli i regionów we wszystkich państwach członkowskich. Ważne jest, aby uwzględnić społeczne skutki tego przejścia i podjąć aktywne działania w odniesieniu do konsekwencji dla zatrudnienia. Niezwykle ważne jest zatem, aby obecnym środkom towarzyszyły również ukierunkowane programy – na poziomie unijnym, krajowym i regionalnym – przekwalifikowania, podnoszenia kwalifikacji i przenoszenia pracowników, a także, w dotkniętych negatywnymi skutkami społecznościami i regionach, programy kształcenia i inicjatywy związane z poszukiwaniem pracy prowadzone w ścisłym porozumieniu z partnerami społecznymi i właściwymi organami.*

Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 4

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 4 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (4c) *Udane przejście na mobilność bezemisyjną wymaga stworzenia wspólnych ram polityki w odniesieniu do pojazdów, infrastruktury, sieci energetycznych, zrównoważonej produkcji baterii, a także ich dostaw i recydingu, gdzie zachęty ekonomiczne i zachęty na rzecz zatrudnienia działają we wzajemnym połączeniu na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym i są wspierane za pośrednictwem wzmocnionych unijnych instrumentów finansowania.*

## Poprawka 5

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6) *W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. poparto ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o 30 % w stosunku do 2005 r. w odniesieniu do sektorów, które nie są objęte systemem handlu uprawnieniami do emisji Unii Europejskiej. Transport drogowy odpowiada za znaczną część emisji z tych sektorów, a emisje te utrzymują się znacznie powyżej poziomów z roku 1990. Jeżeli emisje z sektora transportu drogowego będą w dalszym ciągu rosnąć, zniwelują one redukcję osiągniętą przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.*
- (6) *Emisje z transportu drogowego utrzymują się znacznie powyżej poziomów z roku 1990, niwelując tym samym redukcję osiągniętą przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.*

Środa, 3 października 2018 r.

### Poprawka 6

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

- (9) W ocenie rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 w 2015 r. stwierdzono, że rozporządzenia te są istotne, zasadniczo spójne, odpowiednie i spowodowały znaczne ograniczenie emisji, a jednocześnie są bardziej efektywne kosztowo, niż początkowo przewidywano. Przyniosły one również Unii znaczną wartość dodaną, której nie można by osiągnąć w tym samym stopniu przy zastosowaniu środków krajowych.

Poprawka

- (9) W ocenie rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 w 2015 r. stwierdzono, że rozporządzenia te są istotne, zasadniczo spójne, odpowiednie i spowodowały znaczne ograniczenie emisji, a jednocześnie są bardziej efektywne kosztowo, niż początkowo przewidywano. Przyniosły one również Unii znaczną wartość dodaną, której nie można by osiągnąć w tym samym stopniu przy zastosowaniu środków krajowych. **Jednakże w ocenie stwierdzono również, że rzeczywiste oszczędności CO<sub>2</sub> są znacznie mniejsze od oszczędności, jakie przewidywało badanie homologacji typu, oraz że rozbieżności pod względem emisji między wartościami podanymi w badaniu homologacji typu a wynikami osiąganymi w rzeczywistości podważyły znacząco skuteczność norm emisji CO<sub>2</sub> oraz zaufanie konsumentów do potencjalnych oszczędności paliwa w nowych pojazdach.**

### Poprawka 7

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (10a) **Aby zapewnić skuteczność niniejszego rozporządzenia, redukcję emisji CO<sub>2</sub> należy zapewnić w warunkach występujących podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu. Należy zatem uwzględnić surowy zakaz stosowania urządzeń ograniczających skuteczność działania w niniejszym rozporządzeniu oraz zapewnić organom środki w celu zapewnienia zgodności z tym zakazem.**

### Poprawka 8

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

- (12) **Ważne jest, aby ustalenie** wymogów w zakresie redukcji emisji CO<sub>2</sub> nadal **zapewniało** producentom pojazdów przewidywalność w całej Unii i pewność planowania działalności w odniesieniu do ich parków nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w Unii.

Poprawka

- (12) **Ustalenie** wymogów w zakresie redukcji emisji CO<sub>2</sub> nadal **zapewnia** producentom pojazdów przewidywalność w całej Unii i pewność planowania działalności w odniesieniu do ich parków nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w Unii.

Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 9

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) W przeprowadzonej w 2016 r. ocenie dyrektywy 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(1a)</sup> Komisja zwróciła uwagę na potrzebę dalszego doprecyzowania i uproszczenia prawodawstwa, co mogłoby zwiększyć jego znaczenie, skuteczność, wydajność i spójność. Zalecenie Komisji (UE) 2017/948 <sup>(1b)</sup> ma na celu zachęcanie do zharmonizowanego stosowania dyrektywy 1999/94/WE. Jednak lepiej zaprojektowane i w większym stopniu zharmonizowane wymogi Unii dotyczące oznakowania samochodów, dzięki którym konsumenci otrzymaliby porównywalne, wiarygodne i zrozumiałe informacje na temat zalet samochodów niskoemisyjnych, w tym, oprócz informacji na temat emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa, informacje dotyczące emisji zanieczyszczeń powietrza i kosztów bieżących, mogłyby wspierać wykorzystanie najbardziej paliwooszczędnych i przyjaznych dla środowiska samochodów w całej Unii. W związku z tym Komisja powinna dokonać przeglądu dyrektywy 1999/94/WE najpóźniej do dnia 31 grudnia 2019 r. i przedstawić odnośny wniosek ustawodawczy. Ponadto, podobnie jak w przypadku samochodów osobowych, sektor lekkich samochodów użytkowych mógłby również skorzystać na wprowadzeniu takiej etykiety zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub>. W związku z tym Komisja powinna również przeanalizować te opcje w odniesieniu do tego sektora, a w stosownych przypadkach przedstawić stosowne wnioski ustawodawcze.

<sup>(1a)</sup> Dyrektywa 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. odnosząca się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO<sub>2</sub> w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi (Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16).

<sup>(1b)</sup> Zalecenie Komisji (UE) 2017/948 z dnia 31 maja 2017 r. w sprawie stosowania wartości zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> homologowanych i mierzonych zgodnie ze zharmonizowaną światową procedurą badań lekkich pojazdów użytkowych przy udostępnianiu konsumentom informacji zgodnie z dyrektywą 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 142 z 2.6.2017, s. 100).

Środa, 3 października 2018 r.

### Poprawka 10

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

- (13) Należy **zatem** ustanowić poziomy redukcji na lata 2025 i 2030 dla parków nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w całej Unii, z uwzględnieniem czasu odnowienia parku pojazdów oraz konieczności przyczynienia się sektora transportu drogowego do osiągnięcia celów na 2030 r. **w zakresie klimatu i energii**. Zastosowanie podejścia „krok po kroku” stanowi również wyraźny i wczesny sygnał dla przemysłu motoryzacyjnego, aby nie opóźnić wprowadzania na rynek energooszczędnych technologii oraz pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych.

Poprawka

- (13) Należy ustanowić poziomy redukcji na lata 2025 i 2030 dla parków nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w całej Unii, z uwzględnieniem czasu odnowienia parku pojazdów oraz konieczności przyczynienia się sektora transportu drogowego do osiągnięcia **unijnych celów w zakresie klimatu i energii** na 2030 r. **i na dalszą przyszłość**. Zastosowanie podejścia „krok po kroku” stanowi również wyraźny i wczesny sygnał dla przemysłu motoryzacyjnego, aby nie opóźnić wprowadzania na rynek energooszczędnych technologii oraz pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych. **Ponadto, aby utrzymać dynamikę ograniczania emisji po 2030 r., co najmniej taki sam kurs ograniczania emisji powinien mieć zastosowanie od dnia 1 stycznia 2031 r., co umożliwi dalszą dekarbonizację sektora zgodnie ze zobowiązaniami podjętymi w ramach porozumienia paryskiego.**

### Poprawka 11

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

- (14) Chociaż Unia jest jednym z największych światowych producentów pojazdów silnikowych i liderem w dziedzinie technologii w tym sektorze, konkurencja wzrasta, a światowy sektor motoryzacyjny szybko się zmienia dzięki nowym innowacjom w dziedzinie elektrycznych mechanizmów napędowych oraz mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych. Aby zachować swoją konkurencyjność w skali globalnej oraz dostęp do rynków, Unia potrzebuje ram regulacyjnych obejmujących **szczególną zachętę** w dziedzinie pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, która umożliwi powstanie dużego rynku wewnętrznego i wspiera rozwój technologiczny oraz innowacje.

Poprawka

- (14) Chociaż Unia jest jednym z największych światowych producentów pojazdów silnikowych i liderem w dziedzinie technologii w tym sektorze, konkurencja wzrasta, a światowy sektor motoryzacyjny szybko się zmienia dzięki nowym innowacjom w dziedzinie elektrycznych mechanizmów napędowych oraz mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych. **Jeżeli przemysł unijny zbyt późno rozpocznie niezbędny proces przechodzenia na alternatywne źródła energii w sektorze transportu, może on utracić wiodącą pozycję.** Aby zachować swoją konkurencyjność w skali globalnej oraz dostęp do rynków, Unia potrzebuje ram regulacyjnych obejmujących **szczególny mechanizm polityczny** w dziedzinie pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, która umożliwi powstanie dużego rynku wewnętrznego i wspiera rozwój technologiczny oraz innowacje.

Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 12

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (14a) *Nie da się osiągnąć długoterminowego celu całkowicie bezemisyjnej mobilności unijnej bez innowacji technologicznych i postępu technicznego. W związku z tym oraz wobec rosnącej konkurencji międzynarodowej konieczne jest, by Unia i państwa członkowskie w dalszym ciągu analizowały i rozwijały inicjatywy mające na celu wzmocnienie potencjalnych synergii w sektorze, przyjmując za wzór niedawny europejski sojusz w dziedzinie baterii (European Battery Alliance), oraz by wspierały inwestycje publiczne i prywatne w zakresie badań naukowych i innowacji w dziedzinie unijnej motoryzacji, tak aby utrzymać wiodącą pozycję technologiczną Unii w tej branży i zapewnić długoterminową stabilność, wydajność i konkurencyjność unijnej bazy przemysłowej na rynku światowym.*

## Poprawka 13

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (15) W celu ułatwienia sprawnego przejścia na mobilność bezemisyjną należy wprowadzić specjalny mechanizm **zachęt**. Ten mechanizm powinien być tak zaprojektowany, aby wspierać wprowadzanie na rynek unijny pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych.
- (15) W celu ułatwienia **i przyspieszenia** sprawnego przejścia na mobilność bezemisyjną należy wprowadzić specjalny mechanizm **polityczny**. Ten mechanizm **przydzielania i odejmowania jednostek** powinien być tak zaprojektowany, aby wspierać wprowadzanie na rynek unijny pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych **oraz zagwarantować pewność inwestowania w terminowy i adekwatny rozwój potrzebnej infrastruktury ładowania**.

Środa, 3 października 2018 r.

#### Poprawka 14

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (16) Ustalenie wskaźnika udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w unijnym parku pojazdów w połączeniu z dobrze zaprojektowanym mechanizmem dostosowania docelowego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla producenta w oparciu o udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta powinno zapewnić mocny i wiarygodny sygnał do rozwoju i wprowadzania takich pojazdów na rynek, umożliwiając jednocześnie dalszą poprawę efektywności konwencjonalnych silników spalinowych.
- (16) Ustalenie **silnego** wskaźnika udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w unijnym parku pojazdów w połączeniu z dobrze zaprojektowanym mechanizmem dostosowania docelowego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla producenta w oparciu o udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta powinno zapewnić mocny i wiarygodny sygnał do rozwoju i wprowadzania takich pojazdów na rynek **oraz reklamowania ich**, umożliwiając jednocześnie dalszą poprawę efektywności konwencjonalnych silników spalinowych.

#### Poprawka 15

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (17) Przy określaniu **premię za pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne** należy uwzględnić różnicę pomiędzy pojazdami w emisji CO<sub>2</sub>. Mechanizm dostosowania powinien zapewnić, by producent przekraczający poziom odniesienia korzystał z wyższego docelowego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub>. W celu zapewnienia zrównoważonego podejścia należy ograniczyć poziom dostosowania w ramach tego mechanizmu. Zapewni to zachęty, promując szybki rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa oraz znaczne korzyści dla konsumentów, konkurencyjności i ochrony środowiska.
- (17) Przy określaniu **wskaźnika udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych** należy uwzględnić różnicę pomiędzy pojazdami w emisji CO<sub>2</sub>. Mechanizm dostosowania powinien zapewnić, by producent przekraczający poziom odniesienia korzystał z wyższego docelowego indywidualnego poziomu **emisji CO<sub>2</sub>, natomiast producent nieosiągający poziomu odniesienia musiał zachować zgodność z bardziej rygorystycznym poziomem docelowym** emisji CO<sub>2</sub>. W celu zapewnienia zrównoważonego podejścia należy ograniczyć poziom dostosowania w ramach tego mechanizmu. Zapewni to zachęty, promując szybki rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa oraz znaczne korzyści dla konsumentów, konkurencyjności i ochrony środowiska.



Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 16

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (17a) *Należy zapewnić terminowe i wystarczające inwestycje w produkcję i rozwój pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz całej wymaganej infrastruktury wspierającej, w tym zrównoważonej produkcji baterii, a także ich dostaw i recyklingu. Różne instrumenty wsparcia na szczeblu unijnym i krajowym muszą skutecznie współdziałać, mobilizując duże inwestycje publiczne i prywatne oraz tworząc bodźce dla takich inwestycji. Należy szybko wprowadzić infrastrukturę ładowania i uzupełniania paliwa, aby zdobyć zaufanie konsumentów i zagwarantować pewność gospodarczą dla producentów pojazdów. W związku z tym należy wspierać produkcję baterii i ogniw baterii w Unii, w miarę możliwości, w pobliżu miejsc produkcji pojazdów.*

## Poprawka 17

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (23) Należy jednak zapewnić równowagę między zachętami dla innowacji ekologicznych i technologiami, dla których wykazano skuteczność w zakresie redukcji emisji w ramach oficjalnej procedury badawczej. W związku z tym należy utrzymać pułap redukcji emisji uzyskanej dzięki zastosowaniu innowacji ekologicznych, które producent może wziąć pod uwagę w celu osiągnięcia zgodności z docelowymi poziomami. Komisja powinna mieć możliwość dokonywania przeglądu tego pułapu, w szczególności, aby uwzględnić skutki zmiany oficjalnej procedury badawczej. Należy również wyjaśnić, w jaki sposób należy obliczać ograniczenie emisji do celów kontroli zgodności z docelowymi poziomami.
- (23) Należy jednak zapewnić równowagę między zachętami dla innowacji ekologicznych i technologiami, dla których wykazano skuteczność w zakresie redukcji emisji w ramach oficjalnej procedury badawczej. W związku z tym należy utrzymać pułap redukcji emisji uzyskanej dzięki zastosowaniu innowacji ekologicznych, które producent może wziąć pod uwagę w celu osiągnięcia zgodności z docelowymi poziomami. Komisja powinna mieć możliwość dokonywania przeglądu tego pułapu **i jego obniżenia**, w szczególności, aby uwzględnić skutki zmiany oficjalnej procedury badawczej. Należy również wyjaśnić, w jaki sposób należy obliczać ograniczenie emisji do celów kontroli zgodności z docelowymi poziomami.

Środa, 3 października 2018 r.

### Poprawka 18

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 25 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (25a) *W przypadkach dotyczących lekkich pojazdów użytkowych (kategoria N1, klasa III), w których dołączenie baterii może skutkować zwiększeniem masy pojazdu na tyle, że powoduje to zmianę jego klasyfikacji na kategorię N2, konieczne jest rozwiązanie przedmiotowego problemu technicznego.*

### Poprawka 20

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (37) Pomiaru indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych dokonuje się w Unii na podstawie zharmonizowanych zasad, zgodnie z metodologią określoną w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych wynikających z niniejszego rozporządzenia zgodność powinna być oceniana w odniesieniu do danych dotyczących nowych samochodów i lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii, zebranych przez państwa członkowskie i przekazanych Komisji. Dla zapewnienia spójności danych wykorzystywanych do celu oceny zgodności zasady gromadzenia tych danych i ich przekazywania powinny być **w jak największym zakresie** zharmonizowane. Należy zatem wyraźnie wskazać odpowiedzialność właściwych organów za przekazywanie prawidłowych i kompletnych danych, a także potrzebę skutecznej współpracy między tymi organami i Komisją w rozwiązywaniu problemów związanych z jakością danych.
- (37) Pomiaru indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych dokonuje się w Unii na podstawie zharmonizowanych zasad, zgodnie z metodologią określoną w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych wynikających z niniejszego rozporządzenia zgodność powinna być oceniana w odniesieniu do danych dotyczących nowych samochodów i lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii, zebranych przez państwa członkowskie i przekazanych Komisji. Dla zapewnienia spójności danych wykorzystywanych do celu oceny zgodności zasady gromadzenia tych danych i ich przekazywania powinny być zharmonizowane. Należy zatem wyraźnie wskazać odpowiedzialność właściwych organów za przekazywanie prawidłowych i kompletnych danych, a także potrzebę skutecznej współpracy między tymi organami i Komisją w rozwiązywaniu problemów związanych z jakością danych.

Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 21

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 38

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(38) Przestrzeganie przez producentów docelowych poziomów określonych niniejszym rozporządzeniem powinno być oceniane na poziomie Unii. Producenci, których średnie indywidualne poziomy emisji CO<sub>2</sub> przekraczają poziomy dopuszczalne na mocy niniejszego rozporządzenia, powinni uiszczać opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii.

(38) Przestrzeganie przez producentów docelowych poziomów określonych niniejszym rozporządzeniem powinno być oceniane na poziomie Unii. Producenci, których średnie indywidualne poziomy emisji CO<sub>2</sub> przekraczają poziomy dopuszczalne na mocy niniejszego rozporządzenia, powinni uiszczać opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii **i przeznaczone na sprawiedliwe przejście na mobilność bezemisyjną. Kwoty te należy również wykorzystać do uzupełnienia programów ukierunkowanych na przekwalifikowanie, podnoszenie kwalifikacji i edukację pracowników dotkniętych zmianami strukturalnymi w sektorze motoryzacyjnym oraz na realokację siły roboczej i inicjatywy związane z poszukiwaniem pracy w ścisłym porozumieniu z partnerami społecznymi, społecznościami i właściwymi organami w regionach dotkniętych przemianami pod względem zatrudnienia.**

Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 22

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 41

Tekst proponowany przez Komisję

- (41) Skuteczność określonych w niniejszym rozporządzeniu celów w zakresie obniżenia emisji CO<sub>2</sub> w rzeczywistości jest w dużym stopniu zależna od reprezentatywności oficjalnej procedury badań. Zgodnie z opinią mechanizmu doradztwa naukowego (SAM)<sup>(23)</sup> oraz zaleceniem Parlamentu Europejskiego, w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym<sup>(24)</sup>, należy wprowadzić mechanizm oceny reprezentatywności wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia energii przez pojazdy w warunkach rzeczywistych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151. Komisja powinna mieć uprawnienia do zapewnienia publicznej dostępności **takich danych oraz, w razie konieczności, opracowania procedur koniecznych do określania i gromadzenia** danych niezbędnych do przeprowadzania takich ocen.

<sup>(23)</sup> Grupa wysokiego szczebla doradców naukowych, opinia naukowa 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing” (Zmniejszanie różnic pomiędzy rzeczywistymi emisjami CO<sub>2</sub> z pojazdów lekkich, a badaniami laboratoryjnymi).

<sup>(24)</sup> Zalecenie Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2017 r. dla Rady i Komisji w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (2016/2908 (RSP)).

Poprawka

- (41) Skuteczność określonych w niniejszym rozporządzeniu celów w zakresie obniżenia emisji CO<sub>2</sub> w rzeczywistości jest w dużym stopniu zależna od reprezentatywności oficjalnej procedury badań. Zgodnie z opinią mechanizmu doradztwa naukowego (SAM)<sup>23</sup> oraz zaleceniem Parlamentu Europejskiego, w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym<sup>24</sup>, należy wprowadzić mechanizm oceny reprezentatywności wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia energii przez pojazdy w warunkach rzeczywistych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151. **Najbardziej wiarygodnym sposobem zagwarantowania porównywalności wartości podanych w homologacji typu z rzeczywistym zużyciem jest wprowadzenie badania emisji CO<sub>2</sub> w warunkach rzeczywistych. Komisja powinna zatem w drodze aktów delegowanych oraz po rozważeniu zasadności wykorzystania systemu PEMS opracować badania emisji CO<sub>2</sub> w warunkach rzeczywistych i wprowadzić je najpóźniej dwa lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Jednakże do momentu wprowadzenia tych badań należy zagwarantować zgodność z rozporządzeniem, wykorzystując dane z liczników zużycia paliwa przekazywane przez producentów w połączeniu z nieprzekraczalnym limitem wyznaczonym dla każdego producenta w 2021 r. wyrażonym jako procentowa różnica.** Komisja powinna mieć uprawnienia do zapewnienia publicznej dostępności **danych na temat zużycia paliwa oraz do opracowania procedur koniecznych do zgłaszania takich danych** niezbędnych do przeprowadzania takich ocen. **Komisja powinna podjąć odpowiednie środki w przypadku niespełniania przez producentów określonych w niniejszym rozporządzeniu wymogów dotyczących emisji CO<sub>2</sub> w warunkach rzeczywistych.**

<sup>(23)</sup> Grupa wysokiego szczebla doradców naukowych, opinia naukowa 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing” (Zmniejszanie różnic pomiędzy rzeczywistymi emisjami CO<sub>2</sub> z pojazdów lekkich, a badaniami laboratoryjnymi).

<sup>(24)</sup> Zalecenie Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2017 r. dla Rady i Komisji w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (2016/2908 (RSP)).

Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 23

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 41 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (41a) *Obecnie nie istnieje zharmonizowany sposób oceny emisji w całym cyklu życia z lekkich pojazdów użytkowych. Właściwe jest, aby Komisja zapewniła przeprowadzenie takiej analizy do końca 2026 r., aby przedstawić ogólny obraz emisji dwutlenku węgla pochodzących z sektora lekkich pojazdów użytkowych. W tym celu Komisja powinna opracować, w drodze aktów delegowanych, wspólną unijną metodę spójnego przekazywania od 2025 r. przez producentów danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> w całym cyklu życia dla wszystkich rodzajów paliw i mechanizmów napędowych pojazdów, które wprowadzają oni na rynek. Metoda ta powinna również być zgodna z odnośnymi normami ISO i uwzględniać współczynnik ocieplenia globalnego związanego z emisjami powstającymi na odcinku „od szybu do zbiornika”, emisjami z rury wydechowej i emisjami związanymi z wycofaniem pojazdu z eksploatacji. Analiza przeprowadzona przez Komisję powinna być oparta na danych przekazanych przez producentów oraz na wszelkich innych dostępnych istotnych danych.*

## Poprawka 80

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 42

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (42) *W 2024 r. przewiduje się przegląd postępów osiągniętych na mocy [rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego oraz dyrektywy w sprawie systemu handlu emisjami]. W związku z tym należy ocenić skuteczność niniejszego rozporządzenia w tym samym roku, aby umożliwić skoordynowaną i spójną ocenę środków wprowadzonych na mocy wszystkich tych instrumentów.*
- (42) *Skuteczność niniejszego rozporządzenia należy ocenić w 2023 r., aby umożliwić terminową, przejrzystą, skoordynowaną i spójną ocenę jego wdrażania oraz postępów poczynionych w osiąganiu obranych celów w wyznaczonym czasie, również tych wynikających z rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego oraz dyrektywy w sprawie systemu handlu emisjami.*

Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 24

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 46

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(46) Aby zmieniać lub uzupełniać inne niż istotne elementy przepisów niniejszego rozporządzenia, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w zakresie dokonywania zmian w załącznikach II i III 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 CO<sub>2</sub>, dostosowywania wartości M0 i TM0, o których mowa w art. 13, pułapu redukcji emisji wynoszącego 7 g CO<sub>2</sub>/km, o którym mowa w art. 11, oraz dostosowywania wzorów w załączniku I, o którym mowa w art. 14 ust. 3. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić jednakowy udział w przygotowaniu aktów delegowanych, Parlament Europejski i Rada powinny otrzymywać wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

(46) Aby zmieniać lub uzupełniać inne niż istotne elementy przepisów niniejszego rozporządzenia, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w zakresie dokonywania zmian w załącznikach II i III w odniesieniu do wymogów dotyczących danych oraz parametrów danych, **opracowania wymogów w celu zapewnienia zgodności z zakazem stosowania urzędzeń ograniczających skuteczność działania i wymaganej treści poszerzonego pakietu dokumentacji, o którym mowa w art. 4 ust. 3c, opracowania uregulowań i procedur zgłaszania emisji w całym cyklu życia, o których mowa w art. 7 ust. 8a**, 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 CO<sub>2</sub>, dostosowywania wartości M0 i TM0, o których mowa w art. 13, pułapu redukcji emisji wynoszącego 7 g CO<sub>2</sub>/km, o którym mowa w art. 11, **opracowania badania emisji CO<sub>2</sub> w warunkach rzeczywistych, o którym mowa w art. 12 ust. 1a** oraz dostosowywania wzorów w załączniku I, o którym mowa w art. 14 ust. 3. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić jednakowy udział w przygotowaniu aktów delegowanych, Parlament Europejski i Rada powinny otrzymywać wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

Środa, 3 października 2018 r.

**Poprawka 25****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – ustęp 1***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych służące **zapewnieniu właściwego funkcjonowania** rynku wewnętrznego.

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych służące **osiągnięciu celów w zakresie klimatu oraz mające zapewnić zgodność ze zobowiązaniami Unii w dziedzinie klimatu na szczeblu międzynarodowym, w sposób zgodny z właściwym funkcjonowaniem** rynku wewnętrznego.

**Poprawka 26****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – ustęp 4***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

4. Od dnia 1 stycznia 2025 r. obowiązują następujące docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów:

- a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy **15 %** redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.1 części A załącznika I;
- b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy **15 %** redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.1 części B załącznika I;

4. Od dnia 1 stycznia 2025 r. obowiązują następujące docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów:

- a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy **20 %** redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.1 części A załącznika I;
- b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy **20 %** redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.1 części B załącznika I;

Środa, 3 października 2018 r.

### Poprawka 27

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – ustęp 4 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*Od 1 stycznia 2025 r. w odniesieniu do udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych obowiązywać będzie poziom odniesienia wynoszący 20 % udziału w rynku sprzedaży nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych w 2025 r., określony zgodnie z załącznikiem I część A pkt 6.3 i załącznikiem I część B pkt 6.3.*

### Poprawki 81 i 95

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. Od dnia 1 stycznia 2030 r. obowiązują następujące poziomy docelowe:

- a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy **30** % redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.2 części A załącznika I;
- b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy **30** % redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.2 części B załącznika I;

5. Od dnia 1 stycznia 2030 r. obowiązują następujące poziomy docelowe:

- a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy **40** % redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.2 części A załącznika I;
- b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy **40** % redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.2 części B załącznika I;



Środa, 3 października 2018 r.

**Poprawka 96****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – ustęp 5 – akapit 1 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**Od 1 stycznia 2030 r. w odniesieniu do udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych obowiązywać będzie poziom odniesienia wynoszący 35 % udziału w rynku sprzedaży nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych w 2030 r., określony odpowiednio zgodnie z załącznikiem I część A pkt 6.3 i załącznikiem I część B pkt 6.3.**

**Poprawka 30****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 2 – ustęp 1 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) kategorii  $N_1$  określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg, oraz do pojazdów kategorii  $N_1$ , na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 (zwanymi dalej „lekkimi pojazdami użytkowymi”), które po raz pierwszy rejestruje się w Unii i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Unii (zwane dalej „nowymi lekkimi pojazdami użytkowymi”).

b) kategorii  $N_1$  określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg, oraz do pojazdów kategorii  $N_1$ , na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 (zwanymi dalej „lekkimi pojazdami użytkowymi”), które po raz pierwszy rejestruje się w Unii i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Unii (zwane dalej „nowymi lekkimi pojazdami użytkowymi”). **Zgodnie z celami niniejszego rozporządzenia Komisja posiada uprawnienia do aktualizacji w razie potrzeby ograniczenia masy odniesienia (2 610 kg) dla lekkich pojazdów użytkowych napędzanych paliwem alternatywnym wymagającym dodatkowego obciążenia z powodu układów napędowych i systemów magazynowania energii (baterii) cięższych niż wykorzystywane w pojazdach tradycyjnych.**

Środa, 3 października 2018 r.

### Poprawka 31

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 2 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**4a.** Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg, ale nie większej niż 4 250 kg, z zastrzeżeniem, że masa pojazdu powyżej 3 500 kg jest efektem wyłącznie nadmiaru masy układu napędowego w porównaniu do układu napędowego pojazdu o takich samych wymiarach wyposażonego w konwencjonalny silnik spalinowy o zapłonie iskrowym lub samoczynnym.

### Poprawka 32

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 3 – ustęp 1 – litera n a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**na)** „urządzenie ograniczające skuteczność działania” oznacza element konstrukcyjny mierzący temperaturę, prędkość pojazdu, prędkość obrotową silnika, przełożenie skrzyni biegów, podciśnienie w kolektorze lub wszelkie inne parametry w celu włączenia, przetwarzania, opóźnienia lub wyłączenia działania dowolnego układu lub części układu, który zwiększa emisję CO<sub>2</sub> w warunkach, jakich można w sposób racjonalny spodziewać się podczas normalnego działania i użytkowania pojazdu;

Środa, 3 października 2018 r.

**Poprawka 33****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 4 – ustęp 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**3a. Producenci wyposażą pojazdy w taki sposób, by systemy i części mające potencjalny wpływ na emisje były tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby samochód osobowy lub lekki pojazd użytkowy producenta w trakcie normalnego użytkowania był zgodny z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji i wymogami niniejszego rozporządzenia oraz środkami wykonawczymi do rozporządzenia.**

**Poprawka 34****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 4 – ustęp 3 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**3b. Stosowanie urządzeń ograniczających skuteczność działania jest zakazane. Zakazu tego nie stosuje się w następujących przypadkach:**

- a) **urządzenie jest niezbędne dla zabezpieczenia silnika przed uszkodzeniem lub awarią, lub ze względu na bezpieczeństwo użytkownika pojazdu;**
- b) **urządzenie nie działa poza fazą rozruchu silnika; lub**
- c) **warunki są wyraźnie ujęte w procedurach badań wymienionych w art. 1.**

Środa, 3 października 2018 r.

### Poprawka 35

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 4 – ustęp 3 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**3c. Aby organy udzielające homologacji mogły ocenić zgodność z ust. 3a i 3b niniejszego artykułu, producent przekazuje poszerzony pakiet dokumentacji. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego zgodnie z art. 16 i uzupełnienia niniejszego rozporządzenia wymogami w celu zapewnienia zgodności z zakazem stosowania urządzeń ograniczających skuteczność i wymaganej treści poszerzonego pakietu dokumentacji.**

### Poprawka 36

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 7 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Dla każdego roku kalendarzowego każde z państw członkowskich gromadzi informacje dotyczące każdego nowego samochodu osobowego i każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego na jego terytorium, zgodnie z częściami A załączników II i III. Informacje te udostępniane są producentom oraz wyznaczonym przez nich w każdym z państw członkowskich importerom lub przedstawicielom. Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia, aby jednostki sprawozdawcze funkcjonowały w sposób przejrzysty. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych, które nie mają homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, był mierzony i odnotowany w świadectwie zgodności.

1. Dla każdego roku kalendarzowego każde z państw członkowskich gromadzi informacje dotyczące każdego nowego samochodu osobowego i każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego na jego terytorium, zgodnie z częściami A załączników II i III. Informacje te udostępniane są producentom oraz wyznaczonym przez nich w każdym z państw członkowskich importerom lub przedstawicielom. Państwa członkowskie zapewniają, aby jednostki sprawozdawcze funkcjonowały w sposób przejrzysty. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych, które nie mają homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, był mierzony i odnotowany w świadectwie zgodności.

Środa, 3 października 2018 r.

**Poprawka 37****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 7 – ustęp 4 – akapit 3***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

Rejestr jest publicznie dostępny.

Rejestr jest publicznie dostępny, także w postaci cyfrowej.

**Poprawka 38****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 7 – ustęp 5 – akapit 1***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

W ciągu trzech miesięcy od otrzymania powiadomienia o wyniku wstępnego obliczenia przewidzianego w ust. 4 producenci mogą powiadomić Komisję o wszelkich błędach w danych, wskazując państwo członkowskie, w którym, ich zdaniem, wystąpił błąd.

W ciągu trzech miesięcy od otrzymania powiadomienia o wyniku wstępnego obliczenia przewidzianego w ust. 4 producenci powiadomiją Komisję o wszelkich błędach w danych, wskazując państwo członkowskie, w którym, ich zdaniem, wystąpił błąd.

**Poprawka 39****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 7 – ustęp 8 – akapit 3***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

Komisja może przyjąć szczegółowe zasady dotyczące procedur zgłaszania takich odstępstw oraz ich uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji. Procedury te przyjmuje się w drodze aktów wykonawczych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

Komisja przyjmuje szczegółowe zasady dotyczące procedur zgłaszania takich odstępstw oraz ich uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji. Procedury te przyjmuje się w drodze aktów wykonawczych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

Środa, 3 października 2018 r.

#### Poprawka 40

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 7 – ustęp 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8a. **Począwszy od dnia 1 stycznia 2025 r. producenci przedkładają Komisji oparte na zharmonizowanej metodzie unijnej sprawozdania w sprawie emisji CO<sub>2</sub> w cyklu życia wszystkich nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, które wprowadzają na rynek po tym terminie. W tym celu Komisja, nie później niż dnia 31 grudnia 2022 r. przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 16, aby uzupełnić niniejsze rozporządzenie dzięki opracowaniu szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania emisji CO<sub>2</sub> w całym cyklu życia dla wszystkich rodzajów paliw i mechanizmów napędowych pojazdów zarejestrowanych na unijnym rynku.**

**Nie później niż dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające analizę emisji z całego cyklu życia nowych lekkich pojazdów użytkowych w Unii, w tym analizę potencjalnych środków regulacyjnych, aby lepiej ukierunkowywać przyszłe działania polityczne dotyczące redukcji emisji w tym sektorze. Analizę tę podaje się do wiadomości publicznej.**

#### Poprawka 41

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 8 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

4. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii. **Wpływy te służą do uzupełnienia środków unijnych i krajowych, w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi, w celu promowania rozwijania umiejętności i realokacji pracowników w sektorze motoryzacyjnym we wszystkich państwach członkowskich, których to dotyczy, w szczególności w regionach i społecznościach najbardziej dotkniętych transformacją, tak aby przyczynić się do sprawiedliwego przejścia na mobilność bezemisyjną.**

Środa, 3 października 2018 r.

**Poprawka 42****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 10 – ustęp 3***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

3. W przypadku gdy Komisja uzna, że producent kwalifikuje się do odstępstwa, o które wystąpiono zgodnie ust. 1, oraz że docelowy indywidualny poziom emisji zaproponowany przez producenta jest zgodny z jego możliwościami zmniejszenia emisji, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych lekkich pojazdów użytkowych, przyznaje producentowi odstępstwo. Wniosek należy złożyć najpóźniej do dnia 31 października pierwszego roku, w którym obowiązuje odstępstwo.

3. W przypadku gdy Komisja uzna, że producent kwalifikuje się do odstępstwa, o które wystąpiono zgodnie ust. 1, oraz że docelowy indywidualny poziom emisji zaproponowany przez producenta jest zgodny z jego możliwościami zmniejszenia emisji, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych **samochodów osobowych lub** lekkich pojazdów użytkowych, przyznaje producentowi odstępstwo. Wniosek należy złożyć najpóźniej do dnia 31 października pierwszego roku, w którym obowiązuje odstępstwo.

**Poprawka 43****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 11 – ustęp 1 – akapit 2***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

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

Technologie te należy uwzględnić tylko wtedy, gdy metodologia zastosowana do ich weryfikacji umożliwia uzyskanie sprawdzalnych, powtarzalnych i porównywalnych wyników **i tylko dotąd, aż wartość zmierzona w procedurze WLTP nie zostanie uzupełniona innymi danymi, które lepiej odzwierciedlają realne emisje, albo przez nie zastąpiona.**

Środa, 3 października 2018 r.

#### Poprawka 44

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 11 – ustęp 1 – akapit 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*W ciągu 12 miesięcy od zatwierdzenia innowacyjnej technologii lub innowacyjnego pakietu technologicznego dostawca lub producent rzeczonyj innowacyjnej technologii lub pakietu przedstawia dowody uzyskane na podstawie wyników badań emisji produkowanych pojazdów w rzeczywistych warunkach jazdy zaświadczone o wkładzie tej technologii lub tego pakietu.*

#### Poprawka 45

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 11 – ustęp 1 – akapit 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisja może dostosować pułap ze skutkiem od 2025 r. Dostosowań dokonuje się w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 16;

Komisja może dostosować pułap **przez obniżenie go** ze skutkiem od 2025 r. Dostosowań dokonuje się w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 16;

#### Poprawka 46

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 11 – ustęp 2 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) technologie innowacyjne nie mogą być objęte obowiązkowymi przepisami wynikającymi z uzupełniających środków dodatkowych zgodnych z wymogiem redukcji emisji o 10 g CO<sub>2</sub>/km, o którym mowa w art. 1, ani nie mogą być obowiązkowe na mocy innych przepisów prawa Unii. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 r. kryterium to nie ma zastosowania do poprawy efektywności **w odniesieniu do** układów **klimatyzacji**.

d) technologie innowacyjne nie mogą być objęte obowiązkowymi przepisami wynikającymi z uzupełniających środków dodatkowych zgodnych z wymogiem redukcji emisji o 10 g CO<sub>2</sub>/km, o którym mowa w art. 1, ani nie mogą być obowiązkowe na mocy innych przepisów prawa Unii. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 r. kryterium to nie ma zastosowania do poprawy efektywności układów klimatyzacji i **ogrzewania**.



Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 47

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 12 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Komisja monitoruje i ocenia reprezentatywność dla warunków rzeczywistych wartości zużycia energii i emisji CO<sub>2</sub> ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151. **Zapewnia ona informowanie społeczeństwa o zmianach tej reprezentatywności w czasie.**

1. Komisja monitoruje i ocenia reprezentatywność dla warunków rzeczywistych wartości zużycia energii i emisji CO<sub>2</sub> ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151.

## Poprawka 48

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 12 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**1a. Aby zapewnić reprezentatywność, o której mowa w ust. 1, od 1 stycznia 2023 r. zgodność z przepisami niniejszego rozporządzenia należy mierzyć za pomocą testów rzeczywistych emisji CO<sub>2</sub>. Najpóźniej dwa lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 16, aby uzupełnić niniejsze rozporządzenie dzięki opracowaniu testu emisji CO<sub>2</sub> w warunkach rzeczywistych z wykorzystaniem PEMS.**

## Poprawka 49

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 12 – ustęp 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**1b. Do czasu wprowadzenia testu emisji CO<sub>2</sub> w rzeczywistych warunkach jazdy zgodność z niniejszym rozporządzeniem należy mierzyć na podstawie danych z liczników zużycia paliwa i podporządkować wyznaczonemu dla każdego producenta w 2021 r. nieprzekraczalnemu limitowi, który wyrażono jako procentową różnicę między danymi z testów w warunkach rzeczywistych a indywidualnymi emisjami CO<sub>2</sub> danego producenta mierzonymi w celu przeprowadzenia procedury certyfikacji homologacji typu stosowanej od 2021 r. zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007.**

Środa, 3 października 2018 r.

### Poprawka 50

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 12 – ustęp 1 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*1c. Gdy indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> dla producenta przekroczy limit, o którym mowa w ust. 1b, indywidualny cel redukcji emisji dla tego producenta, stosowany na potrzeby zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem, zostaje skorygowany w górę o wartość określonego przekroczenia.*

### Poprawka 51

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 12 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*2a. Komisja informuje społeczeństwo o zmianach rzeczywistej reprezentatywności, o której mowa w ust. 1, w czasie.*

### Poprawka 52

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 12 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*2b. Jeżeli odpowiednie normy dokładności dla znajdujących się na pokładzie pojazdu urządzeń mierzących zużycie paliwa nie są dostępne, Komisja zarządza wykonanie prac na rzecz uzgodnienia norm technicznych i wprowadzenia ich do prawodawstwa Unii najpóźniej do dnia 1 stycznia 2020 r.*

Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 53

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 12 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Komisja **może przyjąć środki, o których mowa w niniejszym artykule, w drodze aktów wykonawczych** zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

3. Komisja, **w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedur przekazywania danych z liczników zużycia paliwa. Te akty wykonawcze przyjmuje się** zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

## Poprawka 82

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 14 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. W **2024** r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie skuteczności niniejszego rozporządzenia, w stosownych przypadkach wraz z wnioskiem dotyczącym **zmiany rozporządzenia**. Sprawozdanie to uwzględni między innymi reprezentatywność w odniesieniu do warunków rzeczywistych wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia energii ustaloną zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151, wprowadzanie na rynek unijny pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych oraz rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa zgłaszane na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE <sup>(29)</sup>.

1. W **2023** r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie skuteczności niniejszego rozporządzenia, w stosownych przypadkach wraz z wnioskiem dotyczącym **jego zmiany**. Sprawozdanie to uwzględni między innymi reprezentatywność w odniesieniu do warunków rzeczywistych wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia energii ustaloną zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151, wprowadzanie na rynek unijny pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych, **zwłaszcza należących do kategorii lekkich pojazdów użytkowych**, oraz rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa zgłaszane na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE <sup>(29)</sup>, **jak również skutki niniejszego rozporządzenia dla konsumentów, zwłaszcza tych o niskich i średnich dochodach. W sprawozdaniu tym należy rozważyć też sposoby zachęcania do korzystania z zaawansowanych paliw niskoemisyjnych, w tym biogazu i paliw syntetycznych wytwarzanych ze źródeł odnawialnych.**

<sup>(29)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

<sup>(29)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

Środa, 3 października 2018 r.

#### Poprawka 54

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 14 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Komisja uwzględni oceny przeprowadzane na podst. art. 12 i, w stosownych przypadkach, może dokonać przeglądu procedur pomiaru emisji CO<sub>2</sub> ustanowionych na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007. Komisja przedstawia w szczególności stosowne wnioski mające na celu przystosowanie tych procedur w celu odpowiedniego odzwierciedlenia rzeczywistych emisji CO<sub>2</sub> samochodów i lekkich pojazdów użytkowych.

Poprawka

2. Komisja uwzględni oceny przeprowadzane na podst. art. 12 i, w stosownych przypadkach, może dokonać przeglądu procedur pomiaru emisji CO<sub>2</sub> ustanowionych na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007. Komisja przedstawia w szczególności stosowne wnioski mające na celu przystosowanie tych procedur w celu odpowiedniego odzwierciedlenia rzeczywistych emisji CO<sub>2</sub> samochodów i lekkich pojazdów użytkowych, **w tym z wykorzystaniem systemu PEMS i teledetekcji.**

#### Poprawka 55

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 14 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**3a. Do dnia 31 grudnia 2019 r. Komisja dokonuje przeglądu dyrektywy 1999/94/WE i w stosownych przypadkach przedkłada odpowiedni wniosek ustawodawczy w celu zapewnienia konsumentom dokładnych, rzetelnych i porównywalnych danych dotyczących zużycia paliwa, emisji CO<sub>2</sub> i emisji zanieczyszczeń powietrza z wprowadzonych do obrotu nowych samochodów osobowych.**

**W kontekście przeglądu, o którym mowa w akapicie pierwszym, Komisja ocenia również możliwości wprowadzenia etykiety zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> dla nowych lekkich pojazdów użytkowych i, w stosownych przypadkach, przedstawia w tym celu stosowny wniosek ustawodawczy.**

Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 56

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 14 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**3b.** W stosownych przypadkach Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek ustawodawczy, za pomocą którego wprowadza dodatkowe cele ograniczenia emisji dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych od dnia 1 stycznia 2031 r., tak aby co najmniej utrzymać osiągnięcia w zakresie redukcji emisji wypracowane do 2030 r.

## Poprawka 57

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 16 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 7 akapit drugi, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 2 i art. 14 ust. 3 akapit drugi powierza się Komisji na czas nieokreślony od [dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

1. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. **4 ust. 3c**, **art. 7** ust. 7 akapit drugi i **art. 7 ust. 8a**, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, **art. 12 ust. 1a**, art. 13 ust. 2 i art. 14 ust. 3 akapit drugi powierza się Komisji na czas nieokreślony od [dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Środa, 3 października 2018 r.

**Poprawka 58****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 16 – ustęp 2***Tekst proponowany przez Komisję*

2. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 7 ust. 7 akapit drugi, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 2 i art. 14 ust. 3 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.

*Poprawka*

2. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. **4 ust. 3c, art. 7** ust. 7 akapit drugi, art. **7 ust. 8a, art. 10** ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, **art. 12 ust. 1a**, art. 13 ust. 2 i art. 14 ust. 3 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.

**Poprawka 59****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 16 – ustęp 4***Tekst proponowany przez Komisję*

4. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 7 ust. 7 akapit drugi, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, art. 13 ust. 2 i art. 14 ust. 3 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.

*Poprawka*

4. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. **4 ust. 3c, art. 7** ust. 7 akapit drugi, art. **7 ust. 8a, art. 10** ust. 8, art. 11 ust. 1 akapit czwarty, **art. 12 ust. 1a**, art. 13 ust. 2 i art. 14 ust. 3 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.

**Poprawka 60****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 17 – akapit 1**

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

**Artykuł 11 a – ustęp 2***Tekst proponowany przez Komisję*

2. Komisja przyjmuje akty **wykonawcze** zgodnie z art. **15** w celu określenia procedur weryfikacji zgodności w eksploatacji lekkich pojazdów użytkowych w odniesieniu do certyfikowanych wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa”.

*Poprawka*

2. Komisja przyjmuje akty **delegowane** zgodnie z art. **14a** w celu określenia procedur weryfikacji zgodności w eksploatacji lekkich pojazdów użytkowych w odniesieniu do certyfikowanych wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa.

Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 61

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 17 – akapit 1 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 715/2007

Artykuł 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**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. 11a ust. 2, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone 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. 11a ust. 2, może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub 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 jakiegokolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa (\*).
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 11a ust. 2 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 wniosły sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

(\*) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.”.

Środa, 3 października 2018 r.

### Poprawka 62

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – część A – punkt 6.3 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Na potrzeby obliczenia wzoru docelowy indywidualny poziom emisji na 2021 r. określony w pkt 4 zostanie skorygowany, aby uwzględnić różnicę między zmierzonymi emisjami WLTPCO<sub>2</sub> i deklarowanymi emisjami WLTPCO<sub>2</sub>.

Dla nowych instalacji Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu zmiany niniejszego rozporządzenia przez opracowanie wzoru umożliwiającego obliczanie odpowiedniego docelowego indywidualnego poziomu emisji na 2021 r. dla każdego producenta.

### Poprawka 63

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – część A – punkt 6.3 – akapit 3 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

współczynnik ZLEV jest równy  $(1+y-x)$ , **chyb** że ta wartość jest większa niż 1,05 **lub mniejsza niż 1,0**, w którym to przypadku ustala się jego wartość na 1,05 **lub 1,0 w zależności od przypadku**.

Na lata kalendarzowe 2025 do 2029 współczynnik ZLEV jest równy  $(1+y-x)$ , **chyba** że ta wartość jest większa niż 1,05, w którym to przypadku ustala się jego wartość na 1,05; **jeżeli wartość ta wynosi między 1,0 a 0,98, współczynnik ZLEV ustala się na 1,0; jeżeli wartość ta jest niższa niż 0,95, współczynnik ZLEV ustala się na 0,95;**

Począwszy od 2030 r. współczynnik ZLEV jest równy  $(1+y-x)$ , **chyba** że ta wartość jest większa niż 1,05 **lub mniejsza niż 0,95**, w którym to przypadku ustala się jego wartość na 1,05 **lub 0,95 w zależności od przypadku**.

### Poprawka 98

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – część A – podpunkt 6.3 – ustęp 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

x wynosi **15** % w latach 2025–2029 oraz **30** % od roku 2030.

x wynosi **20** % w latach 2025–2029 oraz **35** % od roku 2030.



Środa, 3 października 2018 r.

## Poprawka 65

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – część B – punkt 6.3.1 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Na potrzeby obliczenia wzoru docelowy indywidualny poziom emisji na 2021 r. określony w pkt 4 zostanie skorygowany, aby uwzględnić różnicę między zmierzonymi emisjami WLTPCO<sub>2</sub> i deklarowanymi emisjami WLTPCO<sub>2</sub>.

Dla nowych instalacji Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu zmiany niniejszego rozporządzenia przez opracowanie wzoru do obliczania odpowiedniego docelowego indywidualnego poziomu emisji na 2021 r. dla każdego producenta.

## Poprawka 66

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – część B – punkt 6.3.1 – akapit 3 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

współczynnik ZLEV jest równy  $(1+y-x)$ , **chyb** że ta wartość jest większa niż 1,05 **lub** **mniejsza niż 1,0**, w którym to przypadku ustala się jego wartość na 1,05 **lub** 1,0 **w zależności od przypadku**.

współczynnik ZLEV jest równy  $(1+y-x)$ , **chyba** że ta wartość jest większa niż 1,05, w którym to przypadku ustala się jego wartość na 1,05; **jeżeli wartość ta wynosi między 1,0 a 0,98, współczynnik ZLEV ustala się na 1,0; jeżeli wartość ta jest niższa niż 0,95, współczynnik ZLEV ustala się na 0,95;**

## Poprawka 67

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – część B – punkt 6.3.1 – akapit 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

x wynosi **15** %x wynosi **20** %.

Środa, 3 października 2018 r.

### Poprawka 68

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Załącznik I – część B – punkt 6.3.2 – akapit 1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*Na potrzeby obliczenia wzoru docelowy indywidualny poziom emisji na 2021 r. określony w pkt 4 zostanie skorygowany, aby uwzględnić różnicę między zmierzonymi emisjami WLTPCO<sub>2</sub> i deklarowanymi emisjami WLTPCO<sub>2</sub>.*

*Dla nowych instalacji Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 16 w celu zmiany niniejszego rozporządzenia przez opracowanie wzoru do obliczania odpowiedniego docelowego indywidualnego poziomu emisji na 2021 r. dla każdego producenta.*

### Poprawka 69

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Załącznik I – część B – punkt 6.3.2 – akapit 3 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

współczynnik ZLEV jest równy  $(1+y-x)$ , **chyb** że ta wartość jest większa niż 1,05 lub mniejsza niż 1,0, w którym to przypadku ustala się jego wartość na 1,05 lub 1,0 w zależności od przypadku.

współczynnik ZLEV jest równy  $(1+y-x)$ , **chyba** że ta wartość jest większa niż 1,05 lub mniejsza niż 0,95, w którym to przypadku ustala się jego wartość na 1,05 lub 0,95 w zależności od przypadku.

### Poprawka 99

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Załącznik I – część B – podpunkt 6.3.2 – ustęp 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

x wynosi 30 %

x wynosi 35 %