

Środa, 8 czerwca 2022 r.

P9\_TA(2022)0234

**Normy emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dla lekkich pojazdów użytkowych \*\*\*I**

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 8 czerwca 2022 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)) <sup>(1)</sup>

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2022/C 493/25)

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

Tekst proponowany przez Komisję

- (1) Porozumienie paryskie, przyjęte w grudniu 2015 r. na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), weszło w życie w listopadzie 2016 r. („porozumienie paryskie”). Strony porozumienia uzgodniły, że ograniczą wzrost średniej temperatury na świecie do poziomu znacznie niższego niż 2 °C powyżej poziomu przedindustrialnego oraz podejmą wysiłki mające na celu ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomu przedindustrialnego.

Poprawka

- (1) Porozumienie paryskie, przyjęte w grudniu 2015 r. na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), weszło w życie w listopadzie 2016 r. („porozumienie paryskie”). Strony porozumienia uzgodniły, że ograniczą wzrost średniej temperatury na świecie do poziomu znacznie niższego niż 2 °C powyżej poziomu przedindustrialnego oraz podejmą wysiłki mające na celu ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomu przedindustrialnego. **Przyjmując pakt klimatyczny z Glasgow w listopadzie 2021 r., jego strony uznały, że ograniczenie wzrostu średniej temperatury na świecie do 1,5 °C powyżej poziomów sprzed epoki przemysłowej znacznie zmniejszyłoby zagrożenia związane ze zmianą klimatu i jej skutki, oraz zobowiązały się do zwiększenia do końca 2022 r. celów na rok 2030, aby przyspieszyć działania na rzecz klimatu w tym krytycznym dziesięcioleciu i wyeliminować lukę w poziomie ambicji dzielącą je od celu 1,5 °C.**

<sup>(1)</sup> Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A9-0150/2022).

Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 2**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

- (2) Rozwiązanie problemów związanych z klimatem i środowiskiem naturalnym oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.<sup>(23)</sup> Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia oraz dobrobytu gospodarczego obywateli Unii.

<sup>(23)</sup> Komunikat Komisji – Europejski Zielony Ład, COM(2019)0640 z dnia 11 grudnia 2019 r.

*Poprawka*

- (2) Rozwiązanie problemów związanych z klimatem i środowiskiem naturalnym oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.<sup>(23)</sup> **W rezolucji z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu Parlament Europejski wezwał do niezbędnej transformacji społeczeństwa w społeczeństwo neutralne dla klimatu najpóźniej do 2050 r., a w rezolucji z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie alarmującej sytuacji klimatycznej i środowiskowej ogłosił kryzys klimatyczny i środowiskowy.** Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia oraz dobrobytu gospodarczego obywateli Unii.

<sup>(23)</sup> Komunikat Komisji – Europejski Zielony Ład, COM(2019)0640 z dnia 11 grudnia 2019 r.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

## Poprawka 3

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

- (3) **Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmocniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w UE do 2050 r.; ponadto określono w nim nową strategię na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych.** Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane, do których należą m.in. osoby starsze, osoby niepełnosprawne **oraz** osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie przebiegać w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób, tak by nikt nie został pominięty.

Poprawka

- (3) **Do 2050 r. UE zamierza określić nową strategię na rzecz wzrostu skoncentrowaną na idei transformacji Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo funkcjonujące w ramach nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarki jej żywotnymi sektorami pozostającymi światowymi liderami w swoich branżach oraz globalnymi pionierami innowacji, jednocześnie gwarantującą dobrze płatne miejsca pracy wysokiej jakości w Unii.** Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. **W związku z tym w ósmym programie działań w zakresie środowiska trwającym do 2030 r. ustanowiono cele polegające na przyspieszeniu – w sposób sprawiedliwy, wyrównany i sprzyjający włączeniu społecznemu – zielonej transformacji w kierunku neutralnej dla klimatu, zrównoważonej, nietoksycznej, zasobooszczędnej, opartej na energii ze źródeł odnawialnych, odpornej i konkurencyjnej gospodarki o obiegu zamkniętym, a także na ochronie, odbudowie i poprawie stanu środowiska przy wsparciu i wykorzystaniu zestawu środków i inicjatyw zapowiedzianych w ramach Europejskiego Zielonego Ładu.** Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane **i słabsze**, do których należą m.in. osoby starsze, osoby niepełnosprawne, osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych **oraz jednostki i gospodarstwa domowe o niskim lub niższym od przeciętnego dochodzie.** Ponadto transformacja ta w różny sposób wpłynie na poszczególne regiony Unii, w szczególności na regiony o niekorzystnej sytuacji strukturalnej, regiony peryferyjne i regiony najbardziej oddalone. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie przebiegać w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób, tak by nikt nie został pominięty.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

## Poprawka 4

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

- (5) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [...] <sup>(24)</sup> Unia **zawarła** w prawodawstwie cel **osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce** do 2050 r. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący cel Unii zakładający ograniczenie emisji netto gazów cieplarnianych (**emisje** po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.

<sup>(24)</sup> Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [...] z dnia [...] 2021 r. ustanawiającego ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i **zmieniającego rozporządzenie** (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie), [Dz.U. L [...] z [...], s. [...]].

Poprawka

- (5) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) **2021/1119** <sup>(24)</sup> Unia **utrzymała** w prawodawstwie cel **zmniejszenia emisji do poziomu zero netto najpóźniej do 2050 r. oraz cel osiągnięcia ujemnych emisji w późniejszym okresie**. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący **pośredni** cel **klimatyczny** Unii zakładający ograniczenie emisji netto gazów cieplarnianych (**tj. emisji** po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.

<sup>(24)</sup> Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) **2021/1119** z dnia **30 czerwca** 2021 r. ustanawiającego ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i **zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999** (Europejskie prawo o klimacie), (Dz.U. L **243** z **9.7.2021**, s. **1**).

## Poprawka 5

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

- (6) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego. **Sektor transportu jest jedynym sektorem, w którym od 1990 r. emisje rosły. Dotyczy to także transportu drogowego przy użyciu lekkich i ciężkich pojazdów drogowych, które łącznie odpowiadają za ponad 70 % całkowitych emisji pochodzących z transportu.**

## Poprawka 6

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (6a) **Indywidualna mobilność musi pozostać dostępna i przystępna cenowo dla wszystkich, w szczególności dla osób dojeżdżających do pracy, które nie mają dostępu do wysokiej jakości transportu publicznego lub innych rozwiązań w zakresie mobilności.**

Poprawka

Środa, 8 czerwca 2022 r.

## Poprawka 7

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 6 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6b) *Podczas konferencji klimatycznej ONZ, która odbyła się w 2021 r. w Glasgow (Zjednoczone Królestwo), zwanej COP26, przyjęto zobowiązanie do przyspieszenia światowej transformacji w kierunku pojazdów bezemisyjnych. Zobowiązano się również do zapewnienia sprawiedliwego i zrównoważonego charakteru transformacji, aby żaden region ani żadna społeczność nie pozostały w tyle, oraz podkreślono znaczenie dokonania sprawiedliwej transformacji siły roboczej i stworzenia godnych miejsc pracy wysokiej jakości.*

## Poprawka 8

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 9**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 7 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (7a) *Chociaż przegląd niniejszego rozporządzenia wpisuje się w realizację celów środowiskowych, a mianowicie w obniżenie emisyjności transportu drogowego w celu przeciwdziałania zmianie klimatu, powinien on również uwzględniać istotne skutki przemysłowe i społeczne tego procesu, aby zapewnić zatrudnienie i mobilność dostępną dla wszystkich.*

Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 10**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 8**

Tekst proponowany przez Komisję

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

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

Poprawka

- (8) Aby do 2030 r. zredukować emisje gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r. **oraz wytyczyć jasno nakreśloną ścieżkę realizacji tego celu i przyczynić się do koniecznego zmniejszenia emisji przed 2030 r.**, należy zaostrzyć wymogi w zakresie redukcji określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631<sup>(25)</sup> dotyczące zarówno samochodów osobowych, jak i lekkich pojazdów użytkowych. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. **Jeśli ten cel ma zostać osiągnięty, według najbardziej opłacalnego scenariusza konieczne będzie ograniczenie emisji w sektorze transportu o około 90 %, zważywszy, że obecnie wzrost emisji gazów cieplarnianych odnotowuje się jedynie w sektorze transportu. Jednocześnie niezwykle ważne jest, aby uzupełniające akty ustawodawcze Unii, takie jak dyrektywa (UE) 2018/2001<sup>(25a)</sup>, zapewniły szybkie upowszechnienie energii odnawialnej, tak aby park samochodowy Unii mógł być dodatkowo zasilany energią elektryczną pochodzącą ze źródeł odnawialnych.** Bez podjęcia ambitnych działań w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu drogowego konieczne byłyby większe redukcje emisji w innych sektorach, w tym w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudniejsze. **W transformacji cyfrowej i ekologicznej należy również uwzględnić to, jak ważny dla zapewnienia mobilności dostępnej dla wszystkich jest wymiar społeczny, w tym wpływ opodatkowania energii na jej przystępność cenową, bezpośredni i pośredni wpływ wyższych cen energii na transport w poszczególnych regionach Unii, a także wpływ na przemysł pod względem zatrudnienia i konkurencyjności przemysłu.**

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

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

Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 11**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 8 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (8a) *Z przeprowadzonych niedawno badań wynika, że biorąc pod uwagę całkowity koszt własności pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym są już konkurencyjne w stosunku do konwencjonalnych samochodów osobowych w kilku segmentach rynku. Podwyższenie norm emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych przyspieszy spadek całkowitego kosztu własności pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, przez co staną się one atrakcyjniejsze niż pojazdy wyposażone w silniki spalinowe dla wszystkich grup konsumentów w całej Unii. Ambitniejsze normy emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych na lata 2025–2030 przyspieszą także obniżenie emisyjności samochodów używanych we wszystkich segmentach rynku, co przyniesie większe korzyści konsumentom o niższych i średnich dochodach.*

**Poprawka 12**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 9**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (9) Zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO<sub>2</sub> powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych, przynosząc jednocześnie korzyści konsumentom i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza i większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością. W tym kontekście globalnym również unijny łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym musi odgrywać wiodącą rolę w trwającym przejściu na mobilność bezemisyjną. Zaostrzone normy redukcji emisji CO<sub>2</sub> są neutralne pod względem technologicznym, jeśli chodzi o osiągnięcie wyznaczonych w nich docelowych poziomów emisji dla parku pojazdów. Docelowy zerowy poziom emisji dla parku pojazdów można osiągnąć za pomocą szeregu różnych dostępnych dziś i w przyszłości technologii. Pojazdy bezemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami. Pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne, do których zaliczają się również wysokowydajne pojazdy hybrydowe typu plug-in, mogą nadal odgrywać rolę na ścieżce transformacji.
- (9) Zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO<sub>2</sub> powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych, przynosząc jednocześnie korzyści konsumentom i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza, **poprawy bezpieczeństwa energetycznego i efektywności energetycznej oraz powiązanej z nimi** większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością. W tym kontekście globalnym również unijny łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym musi odgrywać wiodącą rolę w trwającym przejściu na mobilność bezemisyjną. Zaostrzone normy redukcji emisji CO<sub>2</sub> są neutralne pod względem technologicznym, jeśli chodzi o osiągnięcie wyznaczonych w nich docelowych poziomów emisji dla parku pojazdów. Docelowy zerowy poziom emisji dla parku pojazdów można osiągnąć za pomocą szeregu różnych dostępnych dziś i w przyszłości technologii. Pojazdy bezemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem i wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami. Pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne, do których zaliczają się również wysokowydajne pojazdy hybrydowe typu plug-in, mogą nadal odgrywać rolę na ścieżce transformacji, **jeśli tylko zagwarantowane zostaną dokładne i pełne dane dotyczące emisyjności tych rodzajów pojazdów.**



Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 14****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 10 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

**Poprawka 15****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 10 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (10b) *Niektóre państwa członkowskie zgłosiły plany szybszego wprowadzenia pojazdów bezemisyjnych w drodze ustalenia daty wycofania nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych emitujących CO<sub>2</sub> wprowadzonych do obrotu na ich terytoriach, która będzie wcześniejsza od daty określonej na poziomie Unii. Komisja powinna określić opcje ułatwiające państwom członkowskim przejście na bezemisyjne pojazdy lekkie zgodnie z takimi planami.*

**Poprawka 16****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 10 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (10c) *Podjęcie przez producentów decyzji inwestycyjnych powinno umożliwiać jasne sygnały regulacyjne. Brak takich sygnałów stwarza ryzyko, że wobec braku szybkich inwestycji przemysł motoryzacyjny w Unii straci konkurencyjność i czołową pozycję technologiczną oraz swój udział w rynku światowym i wewnętrznym.*

Środa, 8 czerwca 2022 r.

## Poprawka 17

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 10 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (10d) *W procesie negocjowania i przyjmowania terytorialnych planów sprawiedliwej transformacji i krajowych planów społeczno-klimatycznych na poziomie producentów, regionów i sektorów konieczne jest wzmocnienie dialogu społecznego w sektorze motoryzacyjnym. Kluczowe znaczenie ma zapewnienie transformacji siły roboczej na danym obszarze geograficznym w sposób odzwierciedlający możliwości regionu.*

## Poprawka 18

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (11) Poziomom docelowym określonym w zmienionych normach emisji CO<sub>2</sub> powinna towarzyszyć europejska strategia mająca na celu sprostanie wyzwaniom związanym ze zwiększeniem skali produkcji pojazdów bezemisyjnych i powiązanych technologii, a także z potrzebą podniesienia i zmiany kwalifikacji pracowników sektora oraz dywersyfikacji gospodarczej i restrukturyzacji działalności. W stosownych przypadkach należy **rozważyć, czy nie należałoby** udzielić wsparcia finansowego na poziomie UE i państw członkowskich w celu przyciągnięcia inwestycji prywatnych, w tym wykorzystując Europejski Fundusz Społeczny Plus, Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, fundusz innowacyjny, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz inne instrumenty wieloletnich ram finansowych i Next Generation EU, zgodnie z zasadami pomocy państwa. Zmienione zasady pomocy państwa w zakresie ochrony środowiska i energii umożliwią państwom członkowskim wspieranie przedsiębiorstw w obniżaniu emisyjności ich procesów produkcji i stosowaniu bardziej ekologicznych technologii w kontekście nowej strategii przemysłowej.
- (11) Poziomom docelowym określonym w zmienionych normach emisji CO<sub>2</sub> powinna towarzyszyć europejska strategia mająca na celu sprostanie wyzwaniom związanym ze zwiększeniem skali produkcji pojazdów bezemisyjnych i powiązanych technologii **przy uwzględnieniu specyfiki poszczególnych państw członkowskich**, a także z potrzebą podniesienia i zmiany kwalifikacji pracowników sektora oraz dywersyfikacji gospodarczej i restrukturyzacji działalności **przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu zatrudnienia w sektorze motoryzacyjnym w Unii. Szczególną uwagę należy zwrócić na wpływ, jaki transformacja ta będzie wywierać na mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa w całym łańcuchu dostaw.** W stosownych przypadkach należy udzielić wsparcia finansowego na poziomie UE i państw członkowskich w celu przyciągnięcia inwestycji prywatnych, w tym wykorzystując Europejski Fundusz Społeczny Plus, Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, fundusz innowacyjny, **Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Fundusz Spójności**, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz inne instrumenty wieloletnich ram finansowych i Next Generation EU, zgodnie z zasadami pomocy państwa. **Ponadto potrzebny byłby również specjalny strumień finansowania na szczeblu Unii na cele transformacji w sektorze motoryzacyjnym, aby zająć się w szczególności wszelkimi negatywnymi skutkami dla zatrudnienia.** Zmienione zasady pomocy państwa w zakresie ochrony środowiska i energii umożliwią państwom członkowskim wspieranie przedsiębiorstw w obniżaniu emisyjności ich procesów produkcji i stosowaniu bardziej ekologicznych technologii w kontekście nowej strategii przemysłowej.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

## Poprawka 19

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

- (12) W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej<sup>(26)</sup> przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście należy opracować ścieżkę transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. W ścieżce tej należy w szczególności uwzględnić MŚP działające w łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także należy wykorzystać europejski program na rzecz umiejętności, w tym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, aby zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową. W ścieżce należy również uwzględnić odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Postępy w realizacji tej kompleksowej ścieżki transformacji dla ekosystemu mobilności należy monitorować co **dwa lata** w ramach sprawozdania z postępów, którego przygotowaniem zajmie się Komisja, z uwzględnieniem m.in. postępów we wprowadzaniu na rynek pojazdów bezemisyjnych, zmian w poziomie ich cen, rozwoju paliw alternatywnych i wdrażania infrastruktury zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, potencjału innowacyjnych technologii w zakresie uczynienia mobilności neutralną dla klimatu, konkurencyjności na arenie międzynarodowej, inwestycji w łańcuch wartości przemysłu motoryzacyjnego, podnoszenia i zmiany kwalifikacji pracowników oraz restrukturyzacji działalności. W sprawozdaniu z postępów uwzględnione zostaną również **dwuletnie** sprawozdania z postępów, które państwa członkowskie składają na podstawie rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych. Podczas przygotowywania sprawozdania z postępów Komisja powinna konsultować się z partnerami społecznymi, w tym uwzględnić rezultaty dialogu społecznego. W łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym trwają prace nad kolejnymi innowacjami. Urzeczywistnienie przystępnej cenowo mobilności neutralnej dla klimatu może być możliwe dzięki innowacyjnym technologiom, takim jak produkcja e-paliw przy pomocy wychwytywania dwutlenku węgla z powietrza, jeżeli zostaną one bardziej rozwinięte. Komisja powinna zatem monitorować postępy w sektorze w zakresie innowacyjności w ramach swojego sprawozdania z postępów.

Poprawka

- (12) W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej<sup>(26)</sup> przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście należy opracować ścieżkę transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego, **przy zachowaniu pełnej przejrzystości i w porozumieniu ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, w tym poprzez rozważenie ustanowienia specjalnego forum dialogu społecznego w sektorze motoryzacyjnym.** W ścieżce tej należy w szczególności uwzględnić MŚP, **włącznie z mikroprzedsiębiorstwami**, działające w łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także należy wykorzystać **zalecenie Rady w sprawie zapewnienia sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej oraz europejski program na rzecz umiejętności**, w tym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, aby zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową. W ścieżce należy również uwzględnić odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo **i zrównoważone. Należy również odnieść się do roli, jaką w tej ścieżce mogą odegrać zamówienia publiczne, i w tym względzie Komisja powinna rozważyć przegląd dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161<sup>(26a)</sup>, aby zapewnić jej dostosowanie do celów rozporządzenia (UE) 2019/631.** Postępy w realizacji tej kompleksowej ścieżki transformacji dla ekosystemu mobilności należy monitorować co **roku** w ramach sprawozdania z postępów, którego przygotowaniem zajmie się Komisja, z uwzględnieniem m.in. postępów we wprowadzaniu na rynek pojazdów bezemisyjnych, zmian w poziomie ich cen **i zużycia energii, wpływu na konsumentów**, rozwoju paliw alternatywnych i wdrażania infrastruktury zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, **wzrostu udziału energii odnawialnej zgodnie z wymogami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001<sup>(26b)</sup>**, potencjału innowacyjnych technologii w zakresie uczynienia mobilności neutralną dla klimatu, konkurencyjności na arenie międzynarodowej, inwestycji w łańcuch wartości przemysłu motoryzacyjnego, podnoszenia i zmiany kwalifikacji pracowników oraz restrukturyzacji działalności, **zwłaszcza w regionach**,

<sup>(26)</sup> Komunikat Komisji – „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy”, COM(2021)0350 z dnia 5 maja 2021 r.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

w których znaczny odsetek miejsc pracy jest związany z łańcuchem wartości przemysłu motoryzacyjnego, oraz emisji związanych z wiekiem pojazdów lekkich, przy uwzględnieniu działań służących jednoczesnemu, sprawiedliwemu społecznie i racjonalnemu ekologicznie wycofaniu starszych samochodów. W sprawozdaniu z postępów uwzględnione zostaną również sprawozdania z postępów, które państwa członkowskie składają na podstawie rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych. Podczas przygotowywania sprawozdania z postępów Komisja powinna konsultować się z partnerami społecznymi, w tym uwzględnić rezultaty dialogu społecznego. **Komisja powinna również konsultować się z szerokim gronem niezależnych ekspertów, zainteresowanymi stronami oraz administracjami krajowymi i regionalnymi, by zapewnić kompleksową bazę wiedzy.** W łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym trwają prace nad kolejnymi innowacjami. Urzeczywistnienie przystępnej cenowo mobilności neutralnej dla klimatu może być możliwe dzięki innowacyjnym technologiom, takim jak produkcja e-paliw przy pomocy wychwytywania dwutlenku węgla z powietrza **oraz pojazdy wodorowe wyposażone w pokładowy układ przechowywania wodoru**, jeżeli zostaną one bardziej rozwinięte. Komisja powinna zatem monitorować postępy w sektorze w zakresie innowacyjności w ramach swojego sprawozdania z postępów.

<sup>(26)</sup> Komunikat Komisji – „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy”, COM(2021)0350 z dnia 5 maja 2021 r.

<sup>(26a)</sup> **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 188 z 12.7.2019, s. 116).**

<sup>(26b)</sup> **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).**

Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 20**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 12 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (12a) *Chociaż niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie wyłącznie do nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych, trzeba w nim ująć bardziej kompleksowy, ogólnounijny plan działania na rzecz obniżenia emisyjności istniejącego parku pojazdów, aby chronić środowisko i zdrowie obywateli we wszystkich państwach członkowskich. Obecny park pojazdów – ze względu na wolne tempo jego odnawiania – będzie jeszcze przez długi czas przyczyną gorszych wyników w zakresie ochrony środowiska. Co więcej, istniejący w Europie Środkowej i Wschodniej rynek używanych pojazdów zanieczyszczających środowisko stwarza ryzyko przeniesienia zanieczyszczeń do słabiej rozwiniętych gospodarczo regionów Unii. Osiąganie ambitnych celów klimatycznych do 2050 roku powinno iść w parze z prawem wszystkich obywateli Unii do czystszej powietrza. Aby przyspieszyć redukcję emisji pochodzących z istniejącego parku pojazdów, niezmiernie ważne jest, by Komisja szybko zaproponowała środki ustawodawcze mające na celu stworzenie ram sprzyjających modernizacji i propagujących stosowanie już dostępnych technologii zmniejszających emisje CO<sub>2</sub>, takich jak paliwa niskoemisyjne lub światła o niższym zużyciu energii, przyspieszających przesunięcie międzygałęziowe w transporcie towarowym i pasażerskim, zachęcających do bardziej przyjaznych środowisku nawyków transportowych, takich jak system wspólnego użytkowania samochodów osobowych, „miękką” mobilność i miejski transport publiczny, oraz przeciwdziałających ryzyku ucieczki emisji związanej z samochodami w obrębie Unii.*

Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 21**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 12 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12b) Aby zapewnić dostosowanie do nowego celu klimatycznego Unii na 2030 r. oraz do zaostrzonych norm emisji CO<sub>2</sub>, należy zaproponować aktualizację dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE<sup>(26a)</sup> włącznie z możliwością rozszerzenia jej zakresu na pojazdy będące własnością przedsiębiorstw prywatnych posiadających floty pojazdów o określonej wielkości lub leasingowanych przez takie przedsiębiorstwa, z myślą o sprzyjaniu większemu popytowi na pojazdy bezemisyjne. Zważywszy, że pojazdy służbowe trafiają na rynek prywatny szybciej, umożliwiłoby to szybsze powstanie rynku używanych pojazdów bezemisyjnych, co będzie szczególnie istotne dla regionów, w których transformacja okaże się trudniejsza, a także przyczyni się do szybszego zrównania cen z cenami pojazdów konwencjonalnych w całej Unii.

<sup>(26a)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

Środa, 8 czerwca 2022 r.

## Poprawka 22

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

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

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

Poprawka

- (13) Tym docelowym poziomom emisji dla unijnego parku pojazdów **powinien** towarzyszyć **niezbędny** rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliwa, **co ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia zwiększonych celów. Z tego względu, mając na uwadze niemrawe i opieszale wdrażanie dyrektywy** Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE<sup>27</sup>, **zwiększonym celem redukcji emisji CO<sub>2</sub> powinno towarzyszyć ambitne rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, przewidujące ambitne obowiązkowe cele rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych we wszystkich <sup>(27)</sup> państwach członkowskich UE. Cele te powinny zostać uzupełnione ambitnymi celami dotyczącymi rozmieszczenia prywatnych punktów ładowania w budynkach w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE. <sup>(27a)</sup> W związku z tym podstawowe znaczenie ma utrzymanie i zwiększanie inwestycji w tworzenie niezbędnej infrastruktury.**

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

<sup>(27a)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (Dz.U. L 153 z 18.6.2010, s. 13).

## Poprawka 23

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (13a) **Zważywszy, że na świecie jest ponad miliard pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi, które odpowiadają za ponad 30 % globalnych emisji CO<sub>2</sub>, konwersja pojazdów spalinowych na pojazdy z napędem elektrycznym jest rozwiązaniem uzupełniającym w stosunku do oferty tradycyjnych producentów, co pozwala na przyspieszenie transformacji ekologicznej przy jednoczesnym oparciu się na gospodarce o obiegu zamkniętym.**

Środa, 8 czerwca 2022 r.

### Poprawka 24

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

- (14) Aby producenci mogli w sposób racjonalny pod względem kosztów poradzić sobie z przejściem na pojazdy bezemisyjne, należy im zapewnić odpowiednią elastyczność, która pozwoli im stopniowo dostosować ich parki pojazdów, **co będzie sprzyjało konkurencyjności i przygotowuje grunt pod dalsze innowacje, przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeby wytyczenia jasno nakreślonej trajektorii wdrożenia tych pojazdów gwarantującej, że sektor transportu drogowego przyczyni się do osiągnięcia celu klimatycznego Unii na 2030 r.**

### Poprawka 25

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

- (15) W związku z bardziej rygorystycznymi docelowymi poziomami emisji dla unijnego parku pojazdów **od 2030 r.** producenci będą musieli wprowadzić na rynek unijny znacznie więcej pojazdów bezemisyjnych. W tym kontekście mechanizm zachęt dotyczący pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych („ZLEV”) nie spełniałby już swojego pierwotnego celu i groziłby zmniejszeniem skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/631. W związku z tym mechanizm zachęt dotyczący ZLEV powinien zostać zlikwidowany **od 2030 r. Przed tą datą, a zatem do końca obecnego dziesięciolecia, mechanizm zachęt dotyczący ZLEV będzie nadal wykorzystywany do wspierania wprowadzania na rynek pojazdów o poziomie emisji od zera do 50 g CO<sub>2</sub>/km, w tym pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, pojazdów elektrycznych zasilanych wodorowymi ogniwami paliwowymi oraz pojazdów hybrydowych typu plug-in. Po tej dacie** pojazdy hybrydowe typu plug-in będą nadal uwzględniane w odniesieniu do docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów, które producenci pojazdów muszą osiągnąć.

Poprawka

- (15) W związku z bardziej rygorystycznymi docelowymi poziomami emisji dla unijnego parku pojazdów producenci będą musieli wprowadzić na rynek unijny znacznie więcej pojazdów bezemisyjnych. W tym kontekście mechanizm zachęt dotyczący pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych („ZLEV”) nie spełniałby już swojego pierwotnego celu i groziłby zmniejszeniem skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/631. W związku z tym mechanizm zachęt dotyczący ZLEV powinien zostać zlikwidowany. Pojazdy hybrydowe typu plug-in będą nadal uwzględniane w odniesieniu do docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów, które producenci pojazdów muszą osiągnąć.



Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 26**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 15 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (15a) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/631 redukcje emisji osiągnięte dzięki innowacjom, których nie uwzględnia się w badaniu homologacji typu, są obecnie rozliczane z wykorzystaniem premii za ekoinnowacje, które można zaliczyć na poczet celu producenta w zakresie redukcji emisji. Redukcja emisji, o którą można wnosić, jest obecnie ograniczona do 7 g/km na producenta. Pułap ten powinien zostać odpowiednio obniżony zgodnie z bardziej rygorystycznymi celami, aby zadbać o to, by system nadal ograniczał się do rzeczywistych innowacji i nie stanowił zachęty do mniejszych ambicji w zakresie sprzedaży pojazdów bezemisyjnych.

**Poprawka 27**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 15 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (15b) Wspieranie innowacji zarówno technologicznych, jak i społecznych, w znacznym stopniu przyczynia się do zachęcania do szybszej transformacji w kierunku mobilności bezemisyjnej. Dostępne są już znaczne środki finansowe na innowacje w ekosystemie mobilności za pośrednictwem różnych unijnych instrumentów finansowania, w szczególności programu „Horyzont Europa”, programu InvestEU, Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Spójności, funduszu innowacyjnego oraz Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Choć oczekuje się, że ambitne roczne cele redukcji emisji CO<sub>2</sub> będą sprzyjać innowacjom w motoryzacyjnym łańcuchu wartości, głównym celem niniejszego rozporządzenia jest doprowadzenie do rzeczywistej, skutecznej i weryfikowalnej redukcji emisji CO<sub>2</sub>.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 28**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 16 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16a) Cele określone w rozporządzeniu (UE) 2019/631 są częściowo osiągnięte dzięki sprzedaży pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym doładowywanych zewnętrnie (OVC-HEV). Emisje pochodzące z tych pojazdów są obecnie ujmowane za pomocą współczynnika użyteczności ustanowionego rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1151<sup>(1a)</sup>, który przedstawia udział odległości pokonanej przy użyciu akumulatora w porównaniu z odległością pokonaną przy użyciu silnika spalinowego. Współczynnik użyteczności nie jest jednak oparty na reprezentatywnych danych rzeczywistych, lecz na danych szacunkowych. Od dnia 1 stycznia 2021 r. Komisja gromadzi dane dotyczące rzeczywistego zużycia paliwa przy zastosowaniu pokładowych urządzeń monitorowania zużycia paliwa w samochodach osobowych zgodnie z art. 12 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/631. Współczynnik użyteczności dla pojazdów OVC-HEV powinien zostać niezwłocznie zweryfikowany przy użyciu tych danych, aby odzwierciedlał on emisje w rzeczywistych warunkach jazdy. Zaktualizowany współczynnik użyteczności powinien mieć zastosowanie najpóźniej od 2025 r. i powinien być poddawany przeglądowi, aby zapewnić jego reprezentatywność w stosunku do rzeczywistych emisji.

(1a) Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające 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, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

**Poprawka 30**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 18**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(18) W celu zapewnienia, aby wysiłek na rzecz redukcji emisji został rozłożony sprawiedliwie, krzywe wartości granicznych dla lżejszych i cięższych lekkich pojazdów użytkowych należy dostosować w taki sposób, aby odzwierciedlały zaostrzone docelowe poziomy redukcji emisji CO<sub>2</sub>.

skreśla się

Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 121****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 21***Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

- (21) Ze względu na ogólne zwiększenie celów redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz w celu uniknięcia potencjalnych zakłóceń na rynku należy dostosować wymogi dotyczące redukcji w odniesieniu do wszystkich producentów obecnych na rynku unijnym, z wyjątkiem producentów odpowiedzialnych za mniej niż 1 000 nowych pojazdów zarejestrowanych w roku kalendarzowym. W związku z tym od **2036** r. producenci odpowiedzialni za 1 000–10 000 samochodów osobowych lub 1 000–22 000 lekkich pojazdów użytkowych nowo zarejestrowanych w roku kalendarzowym powinni utracić możliwość ubiegania się o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji.

**Poprawka 31****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 23***Tekst proponowany przez Komisję*

- (23) W **2026** r. należy dokonać przeglądu postępów poczynionych na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/631 na rzecz realizacji celów redukcji emisji wyznaczonych na 2030 r. i kolejne lata. W przeglądzie tym należy wziąć pod uwagę wszystkie aspekty uwzględnione w sprawozdaniach **dwuletnich**.

*Poprawka*

- (23) W **2027** r. należy dokonać przeglądu postępów poczynionych na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/631 na rzecz realizacji celów redukcji emisji wyznaczonych na 2030 r. i kolejne lata. W przeglądzie tym należy wziąć pod uwagę wszystkie aspekty uwzględnione w sprawozdaniach **rocznych**.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

### Poprawka 32

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (23a) Ważne jest, by ocenić pełny cykl życia emisji pochodzących z pojazdów lekkich na szczeblu Unii. W tym celu Komisja powinna nie później niż do dnia 31 grudnia 2023 r. opracować wspólną unijną metodę oceny i spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> w całym cyklu życia takich pojazdów wprowadzonych do obrotu na rynku Unii, by uzyskać całościowy obraz ich śladów środowiskowych. Komisja powinna przyjąć środki następcze, w tym w stosownych przypadkach wnioski ustawodawcze, aby wesprzeć postępy Unii w realizacji jej ambicji klimatycznych. Ponadto ważne jest opracowanie metody oceny ogólnej efektywności środowiskowej pojazdów, obliczanej nie tylko pod względem emisji CO<sub>2</sub>, ale również z uwzględnieniem ogólnego śladu środowiskowego.

### Poprawka 33

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (24) Zgodnie z wymogami art. 15 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/631 przeprowadzono ocenę możliwości przydzielenia dochodu z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na specjalny fundusz lub odpowiedni program i stwierdzono, że znacznie zwiększyłyby to obciążenie administracyjne, a jednocześnie nie pomogłyby bezpośrednio przemysłowi motoryzacyjnemu w przeprowadzeniu transformacji. Dochody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji należy zatem nadal uznawać za dochody budżetu ogólnego Unii zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/631.
- (24) Dochód z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji należy przeznaczyć na wspieranie sprawiedliwej transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu, a konkretnie na łagodzenie ewentualnego negatywnego wpływu, jaki transformacja może mieć na zatrudnienie w sektorze motoryzacyjnym. W stosownych przypadkach Komisja powinna przedłożyć propozycję ustanowienia takiego instrumentu finansowania. Należy wziąć w niej pod uwagę zwłaszcza poszkodowane regiony i społeczności, które mogą być bardziej podatne ze względu na rozbudowany przemysł motoryzacyjny lub ze względu na ich specyfikę utrudniającą transformację w kierunku bezemisyjnego transportu drogowego, jak ma to miejsce np. w przypadku regionów najbardziej oddalonych.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 74****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a (nowa)**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

Tekst obowiązujący

Poprawka

a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 15 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część A pkt 6.1.1;

**-a) ust. 4 lit. a) otrzymuje brzmienie:**

a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 15 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część A pkt 6.1.1, **jak określono w rozporządzeniu (UE) 2019/631 w celu uwzględnienia cykli produkcyjnych;**

**Poprawka 35****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera -a a (nowa)**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 1 – ustęp 4 – litera b

Tekst obowiązujący

Poprawka

b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 15 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część B pkt 6.1.1.

**-aa) ust. 4 lit. b) otrzymuje brzmienie:**

„b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 15 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część B pkt 6.1.1, **jak określono w rozporządzeniu (UE) 2019/631.**”

**Poprawka 36****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera c**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 1 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

c) **uchyla się ust. 6**

Środa, 8 czerwca 2022 r.

### Poprawka 37

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

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

Rozporządzenie (UE) 2019/631

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**aa) dodaje się literę w brzmieniu:**

**„aa) »pojazd hybrydowy typu plug-in« lub »PHEV« (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) oznacza pojazd napędzany kombinacją silnika elektrycznego wraz z akumulatorem wielokrotnego ładowania oraz silnika spalinowego, które mogą działać razem lub oddzielnie.”;**

### Poprawka 38

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

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

Rozporządzenie (UE) 2019/631

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**ba) dodaje się literę w brzmieniu:**

**„ba) »pojazd korporacyjny« oznacza pojazd będący własnością przedsiębiorstwa prywatnego lub dzierżawiony przez takie przedsiębiorstwo zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Rady (WE) nr 2157/2001<sup>(1a)</sup> i wykorzystywany do celów służbowych;”**

<sup>(1a)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 2157/2001 z dnia 8 października 2001 r. w sprawie statutu spółki europejskiej (SE) (Dz.U. L 294 z 10.11.2001, s. 1).

Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 41****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera a a (nowa)**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 7 – ustęp 10

Tekst obowiązujący

Poprawka

10. Komisja, nie później niż w 2023 r., **ocenia możliwość opracowania wspólnej unijnej metody** oceny oraz spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> w całym cyklu życia samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych wprowadzonych do obrotu na rynku Unii. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie **tę ocenę** oraz, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące środków następczych, takie jak wnioski ustawodawcze.

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

10. Komisja, nie później niż w 2023 r., **publikuje sprawozdanie określające wspólną unijną metodę** oceny oraz spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> w całym cyklu życia samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych wprowadzonych do obrotu na rynku Unii, **w tym metodę oceny emisji CO<sub>2</sub> w odniesieniu do paliw i energii zużywanych przez te pojazdy w całym cyklu ich życia**. Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie **to sprawozdanie** oraz, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące środków następczych, takie jak wnioski ustawodawcze.

**Poprawka 42****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera a b (nowa)**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 7 – ustęp 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**ab) dodaje się ust. 10a w brzmieniu:**

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

Środa, 8 czerwca 2022 r.

### Poprawka 43

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

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

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 8 – ustęp 4

Tekst obowiązujący

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

Poprawka

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

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

*Do dnia 31 grudnia 2023 r. Komisja przedstawi sprawozdanie szczegółowo określające potrzebę ukierunkowanego finansowania zapewniającego sprawiedliwą transformację w sektorze motoryzacyjnym, aby złagodzić negatywne skutki dla zatrudnienia i inne skutki gospodarcze we wszystkich państwach członkowskich dotkniętych skutkami transformacji, w szczególności w regionach i społecznościach odczuwających najbardziej te skutki. Sprawozdaniu towarzyszy w stosownych przypadkach wniosek ustawodawczy dotyczący ustanowienia unijnego instrumentu finansowania w celu zaspokojenia tej potrzeby, a w szczególności w celu koordynacji i finansowania środków zapobiegawczych i reaktywnych służących restrukturyzacji na szczeblu lokalnym i regionalnym oraz w celu finansowania szkoleń, przekwalifikowania i podnoszenia kwalifikacji pracowników sektora motoryzacyjnego, w tym firm produkujących samochody, dostarczających części oraz świadczących powiązane usługi serwisowe i naprawcze, zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw.*

*Ten instrument finansowania może przyjąć formę specjalnego instrumentu finansowania lub stanowić część Społecznego Funduszu Klimatycznego lub zmienionego Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji. Na ten cel przeznaczają się wszelkie przychody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.*

### Poprawka 122

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 10 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

„Odstępstwo, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, może zostać udzielone w odniesieniu do docelowych indywidualnych poziomów emisji obowiązujących do roku kalendarzowego 2035 włącznie.”;



Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 44****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 a (nowy)**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 10 – ustęp 4 – akapit 1

Tekst obowiązujący

4. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I część A pkt 1-4 i pkt 6.3 może złożyć producent, który wraz ze wszelkimi innymi przedsiębiorstwami powiązanymi z tym producentem jest odpowiedzialny za 10 000 do 300 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii w jednym roku kalendarzowym.

Poprawka

**6a) art. 10 ust. 4 otrzymuje brzmienie:**

„4. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I część A pkt 1-4 i pkt 6.3 może złożyć **na lata do 2028 r. włącznie** producent, który wraz ze wszelkimi innymi przedsiębiorstwami powiązanymi z tym producentem jest odpowiedzialny za 10 000 do 300 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii w jednym roku kalendarzowym.”

**Poprawka 45****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 b (nowy)**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 11 – ustęp 1

Tekst obowiązujący

1. Na wniosek dostawcy lub producenta uwzględnia się ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych lub zestawowi technologii innowacyjnych („innowacyjne pakiety technologiczne”).

Technologie te uwzględnia się tylko wtedy, gdy metoda zastosowana do ich weryfikacji umożliwia uzyskanie sprawdzalnych, powtarzalnych i porównywalnych wyników.

Łączny udział tych technologii w redukcji średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> danego producenta nie może być wyższy niż 7 g CO<sub>2</sub>/km.

Poprawka

**6b) art. 11 ust. 1 otrzymuje brzmienie:**

1. Na wniosek dostawcy lub producenta uwzględnia się ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych lub zestawowi technologii innowacyjnych („innowacyjne pakiety technologiczne”).

Technologie te uwzględnia się tylko wtedy, gdy metoda zastosowana do ich weryfikacji umożliwia uzyskanie sprawdzalnych, powtarzalnych i porównywalnych wyników.

Łączny udział tych technologii w redukcji średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> danego producenta nie może być wyższy niż 7 g CO<sub>2</sub>/km **do 2024 r.;**

— 5 g CO<sub>2</sub>/km od 2025 r.;

— 4 g CO<sub>2</sub>/km od 2027 r.;

— 2g CO<sub>2</sub>/km od 2030 r. do 2034 r. włącznie.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Tekst obowiązujący

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany niniejszego rozporządzenia dostosowując pułap, o którym mowa w akapicie trzecim niniejszego ustępu, ze skutkiem począwszy od 2025 r. w celu uwzględnienia rozwoju technologicznego przy jednoczesnym zapewnieniu zrównoważonego udziału poziomu tego pułapu w stosunku do średnich indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> producentów.

Poprawka

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany niniejszego rozporządzenia dostosowując **w dół** pułap, o którym mowa w akapicie trzecim niniejszego ustępu, ze skutkiem począwszy od 2025 r. w celu uwzględnienia rozwoju technologicznego przy jednoczesnym zapewnieniu zrównoważonego udziału poziomu tego pułapu w stosunku do średnich indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> producentów.

#### Poprawka 46

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 c (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

#### Artykuł 11a

#### Ekoprojekt

*W celu zapewnienia, by przejście na mobilność bezemisyjną w pełni przyczyniało się do osiągnięcia unijnych celów w zakresie efektywności energetycznej i gospodarki o obiegu zamkniętym, do dnia 31 grudnia 2023 r. Komisja przedstawia wniosek, w stosownym przypadku, dotyczący ustanowienia minimalnych wymogów w sprawie ekoprojektu dla wszystkich nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, w tym wymogów dotyczących efektywności energetycznej, trwałości i możliwości naprawy podstawowych części, takich jak światła, komponenty elektroniczne i akumulatory, oraz minimalnych wymogów dotyczących odzysku metali, tworzyw sztucznych i surowców krytycznych, z uwzględnieniem zasad stosowanych względem innych produktów związanych z energią na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/125/WE<sup>(1a)</sup>.*

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

Środa, 8 czerwca 2022 r.

## Poprawka 47

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 d (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 12 – ustęp 3

Tekst obowiązujący

Poprawka

3. Aby zapobiec powiększaniu się rozbieżności rzeczywistych wielkości emisji, nie później niż **w dniu** 1 czerwca 2023 r. Komisja oceni, w jaki sposób dane dotyczące zużycia paliwa i energii można wykorzystać do zapewnienia, aby wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa lub energii ustalone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 pozostają reprezentatywne dla rzeczywistych wielkości emisji w czasie dla każdego producenta.

Komisja monitoruje oraz raportuje każdego roku ewolucję rozbieżności, o których mowa akapicie pierwszym, **w okresie** od 2021 r. **do 2026 r. oraz, aby zapobiec powiększaniu się tych rozbieżności, oceni w 2027 r. wykonalność mechanizmu dostosowania** średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> producenta **od 2030 r., a także, w stosownych przypadkach, przedłoży wniosek ustawodawczy w celu ustanowienia takiego mechanizmu.**

**6d) art. 12 ust. 3 otrzymuje brzmienie:**

3. Aby zapobiec powiększaniu się rozbieżności rzeczywistych wielkości emisji, nie później niż 1 czerwca 2023 r. Komisja oceni, w jaki sposób dane dotyczące **rzeczywistego** zużycia paliwa i energii **zgromadzone zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/392** <sup>(1a)</sup> można wykorzystać do zapewnienia, aby wartości emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa lub energii ustalone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 pozostają reprezentatywne dla rzeczywistych wielkości emisji w czasie dla każdego producenta.

Komisja monitoruje oraz raportuje każdego roku ewolucję rozbieżności, o których mowa akapicie pierwszym, **począwszy** od 2021 r. **i w stosownych przypadkach – kiedy tylko dostępne będą wystarczające dane i nie później niż 31 grudnia 2026 r. – przedstawia wniosek ustawodawczy w celu wyeliminowania tych rozbieżności przez dostosowanie** średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> producenta, z wykorzystaniem danych rzeczywistych **zgromadzonych zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/392.**

**Ponadto Komisja ocenia w szczególności wykorzystanie danych dotyczących zużycia paliwa i energii, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w odniesieniu do hybrydowych pojazdów z napędem elektrycznym doładowywanych zewnętrznie (OVC-HEV). Na podstawie tych danych Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 17 w celu dostosowania współczynników użyteczności stosowanych dla pojazdów OVC-HEV, aby zagwarantować, że ich emisje są reprezentatywne dla jazdy w warunkach rzeczywistych począwszy od 2025 r.**

<sup>(1a)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/392 z dnia 4 marca 2021 r. w sprawie monitorowania i raportowania danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze Komisji (UE) nr 1014/2010, (UE) nr 293/2012, (UE) 2017/1152 i (UE) 2017/1153 (Dz.U. L 77 z 5.3.2021, s. 8).

Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 48****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 e (nowy)**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 12 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**6e) w art. 12 dodaje się ustęp w brzmieniu:**

**„4a. Do dnia 31 grudnia 2023 r. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 17 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez określenie metody pomiaru i porównania efektywności pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych na podstawie ilości energii elektrycznej, jakiej wymagają do pokonania 100 km. Metoda ta uwzględnia w szczególności wpływ zużytej energii elektrycznej na ilość zasobów, które są wymagane przez akumulatory takich pojazdów do wewnętrznego magazynowania energii.**

**Nie później niż 31 grudnia 2024 r. Komisja przedstawi wniosek ustawodawczy Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w celu ustanowienia minimalnych wartości progowych efektywności energetycznej dla nowych bezemisyjnych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych wprowadzonych do obrotu na rynku Unii.”**

**Poprawka 50****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 14a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 14a

Artykuł 14a

Sprawozdanie z postępów

Sprawozdanie z postępów

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

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

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

- a) postępy we wprowadzaniu na rynek pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz w zapewnianiu ich dostępności cenowej i efektywności energetycznej;
- b) wpływ na konsumentów, w szczególności tych o niskich i średnich dochodach, oraz tempo upowszechniania pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w tych segmentach konsumenckich, a także dostępność i zakres środków na szczeblu unijnym, krajowym i lokalnym w celu wsparcia tego upowszechniania;
- c) rynek pojazdów używanych;
- d) postępy w osiągnięciu wystarczającego rozwoju publicznej i prywatnej infrastruktury ładowania i tankowania paliwa, w tym między innymi postępy w osiągnięciu poziomów docelowych zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE <sup>(1a)</sup>;
- e) postępy w zwiększaniu ilości energii ze źródeł odnawialnych w Unii zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001;
- f) możliwości wykorzystania innowacyjnych technologii i zrównoważonych paliw alternatywnych, w tym paliw syntetycznych, do osiągnięcia neutralności klimatycznej w sektorze transportu;
- g) emisje w całym cyklu życia wprowadzanych do obrotu nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych, z zastosowaniem metody przyjętej zgodnie z art. 7 ust. 10;

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- h) postępy w dialogu społecznym, a także aspekty mające na celu dalsze ułatwianie opłacalnego i społecznie sprawiedliwego przejścia, biorąc pod uwagę zatrudnienie i konkurencyjność, na bezemisyjną mobilność drogową;
- i) wpływ na zatrudnienie, który należy ocenić za pomocą szczegółowej analizy rozwoju miejsc pracy w przemyśle motoryzacyjnym i wpływu na regiony, w których przemysł ten jest zlokalizowany, a także środków, w tym środków finansowych, na szczeblu unijnym, krajowym i lokalnym w celu złagodzenia skutków społeczno-gospodarczych w tych regionach, w tym programów podnoszenia i zmiany kwalifikacji;
- k) potencjalny wkład dodatkowych środków krajowych i unijnych mających na celu obniżenie średniego wieku floty pojazdów lekkich, a tym samym emisji z tych pojazdów, np. środków wspierających stopniowe wycofywanie starszych pojazdów w sposób sprawiedliwy społecznie i przyjazny dla środowiska;

<sup>(1a)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (Dz.U. L 153 z 18.6.2010, s. 13).

### Poprawka 51

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 14 a – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Zgodnie z zaleceniem Rady (UE) .../... [zalecenie Rady w sprawie zapewnienia sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej] państwa członkowskie zachęca się do przygotowania terytorialnych planów sprawiedliwej transformacji dla swojego przemysłu motoryzacyjnego, w ścisłym dialogu z partnerami społecznymi, aby ukierunkować zmiany strukturalne w sposób akceptowalny społecznie oraz uniknąć niepokojów społecznych.

Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 80****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 a (nowy)**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 14 a a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**9a) dodaje się artykuł w brzmieniu:****„Artykuł 14aa**

**Dodatkowe środki w celu wspierania popytu na bezemisyjne samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe na rynku unijnym**

Do 28 lutego 2023 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek ustawodawczy mający na celu zwiększenie udziału pojazdów bezemisyjnych w publicznych i korporacyjnych flotach pojazdów lekkich. Wnioski obejmują wiążące zobowiązania dotyczące bezemisyjności dla właścicieli i operatorów floty korporacyjnej i publicznej, z uwzględnieniem różnic regionalnych.”

**Poprawka 53****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 a (nowy)**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 14 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Środa, 8 czerwca 2022 r.

#### Poprawka 54

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 b (nowy)

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 14 a b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

#### Artykuł 14ab

**Dodatkowe środki w celu wspierania przejścia na bezemisyjne samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe na rynku unijnym**

Do dnia [6 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akt delegowany zgodnie z art. 17, aby zharmonizować zasady homologacji typu dla pojazdów z silnikami spalinowymi, które poddano konwersji na napęd elektryczny oparty na bateriach lub ogniwach paliwowych, w celu umożliwienia homologacji serii. Komisja rozważa także wprowadzenie zasady dotyczącej obliczania ekwiwalentów dwutlenku węgla dla pojazdów spalinowych poddawanych konwersji na napęd elektryczny oparty na bateriach lub ogniwach paliwowych w kontekście stosowania niniejszego rozporządzenia.

#### Poprawka 55

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 – litera a

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 15 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

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

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



Środa, 8 czerwca 2022 r.

**Poprawka 56****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 – litera a a (nowa)**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 15 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**aa) w art. 15 dodaje się ustęp w brzmieniu:**

„1a. W ramach przeglądu, o którym mowa w ust. 1, Komisja przedstawi również sprawozdanie dotyczące emisji CO<sub>2</sub> w cyklu życia nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych, w oparciu o metodę określoną w art. 7 ust. 10. Do sprawozdania dołącza się, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy uzupełniający niniejsze rozporządzenie o przepisy dotyczące tych emisji.”

**Poprawka 57****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 – litera b a (nowa)**

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Artykuł 15 – ustęp 6

Tekst obowiązujący

Poprawka

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

6. Do dnia **31 grudnia 2020 r.** Komisja dokona **przeglądu** dyrektywy 1999/94/WE, uwzględniając konieczność zapewnienia konsumentom dokładnych, rzetelnych i porównywalnych danych dotyczących zużycia paliwa, emisji CO<sub>2</sub> **oraz** emisji zanieczyszczeń powietrza z nowych samochodów osobowych wprowadzonych do obrotu, a także oceni możliwości wprowadzenia etykiety zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> dla nowych lekkich pojazdów użytkowych. **W stosownych przypadkach przegląduwi towarzyszy wniosek ustawodawczy.**

„6. Do dnia **[6 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]** Komisja dokona **rewizji** dyrektywy 1999/94/WE, uwzględniając konieczność zapewnienia konsumentom dokładnych, rzetelnych i porównywalnych danych dotyczących **rzeczywistego** zużycia paliwa, emisji CO<sub>2</sub>, emisji zanieczyszczeń powietrza **i efektywności energetycznej** nowych samochodów osobowych wprowadzonych do obrotu, a także oceni możliwości wprowadzenia etykiety zużycia paliwa i emisji CO<sub>2</sub> dla nowych lekkich pojazdów użytkowych.”

Środa, 8 czerwca 2022 r.

### Poprawka 60

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Załącznik – akapit 1 – punkt 1 – litera f

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Załącznik I – część A – punkt 6.3.1 – akapity 1-2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Docelowy indywidualny poziom emisji = referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji · **współczynnik ZLEV**

Docelowy indywidualny poziom emisji = referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji

gdzie:

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> określony zgodnie z pkt 6.2.1;

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> określony zgodnie z pkt 6.2.1;

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

gdzie:

**y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowych samochodów osobowych obliczony jako łączna liczba nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako ZLEV<sub>specific</sub> zgodnie z następującym wzorem, podzielona przez łączną liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym:**

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

**W odniesieniu do nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w państwach członkowskich, w których parku pojazdów udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych wynosi poniżej 60 % średniej unijnej w roku 2017, i mniej niż 1 000 nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych zarejestrowanych w 2017 r. (\*), ZLEV<sub>specific</sub> do roku 2029 włącznie oblicza się zgodnie z następującym wzorem:**

$$ZLEV_{specific} = \left( 1 - \left( \frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

**W przypadku gdy udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim w latach 2025–2028 przekracza 5 %, to państwo członkowskie nie kwalifikuje się do zastosowania mnożnika 1,85 w kolejnych latach;**

Środa, 8 czerwca 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*x wynosi 15 % w latach 2025–2029.*

(\*) *Udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku nowych samochodów osobowych danego państwa członkowskiego w 2017 r. oblicza się jako łączna liczba nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych zarejestrowanych w 2017 r. podzielona przez łączną liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w tym samym roku.;*

### Poprawka 78

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Załącznik I – akapit 1 – punkt 2 – litera d

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Załącznik I – część B – punkt 6.2.2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) pkt 6.2.2 otrzymuje brzmienie:

„6.2.2 Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2030–2034

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów<sub>2030</sub> +  $\alpha$  · (TM–TM<sub>0</sub>)

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów<sub>2030</sub> ustalono zgodnie z pkt 6.1.3;”

$\alpha$  oznacza  $a_{2030,L}$  w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest nie większa niż wartość TM<sub>0</sub>, oraz  $a_{2030,H}$  w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest większa niż wartość TM<sub>0</sub>,

gdzie:

$a_{2030,L}$  **wynosi**  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów}_{2030}}{\text{Średnie poziomy emisji}_{2021}}$

$a_{2030,H}$  **wynosi**  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów}_{2030}}{\text{Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów}_{2025}}$

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

TM określono w pkt 6.2.1;

TM<sub>0</sub> określono w pkt 6.2.1”

d) pkt 6.2.2 otrzymuje brzmienie:

„6.2.2 Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2030–2034

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów<sub>2030</sub> +  $\alpha$  · (TM–TM<sub>0</sub>)

gdzie:

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

$\alpha$  oznacza  $a_{2030}$  w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest nie większa niż wartość TM<sub>0</sub>, oraz  $a_{2021}$  w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest większa niż wartość TM<sub>0</sub>,

gdzie:

$a_{2030}$  **wynosi**  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów}_{2030}}{\text{Średnie poziomy emisji}_{2021}}$

$a_{2021}$  **określono w pkt 6.2.1;**

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

TM określono w pkt 6.2.1;

TM<sub>0</sub> określono w pkt 6.2.1”

Środa, 8 czerwca 2022 r.

## Poprawka 79

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Załącznik I – akapit 1 – punkt 2 – litera e

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Załącznik I – część B – punkt 6.2.3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

e) dodaje się pkt 6.2.3 w brzmieniu:

„6.2.3 Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2035 r.

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów<sub>2035</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów<sub>2035</sub> ustalono zgodnie z pkt 6.1.3;

oznacza  $a_{2035^L}$  w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest nie większa niż wartość  $TM_0$ , oraz  $a_{2035^H}$  w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest większa niż wartość  $TM_0$ ,

gdzie:

$a_{2030,L}$  wynosi  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów}_{2035}}{\text{Średnie poziomy emisji}_{2021}}$

$a_{2030,H}$  wynosi  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów}_{2035}}{\text{Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów}_{2025}}$

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

TM określono w pkt 6.2.1;

$TM_0$  określono w pkt 6.2.1”

e) dodaje się pkt 6.2.3 w brzmieniu:

„6.2.3 Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2035 r.

Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów<sub>2035</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

gdzie:

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów<sub>2035</sub> ustalono zgodnie z pkt 6.1.3;

$\alpha$  oznacza  $a_{2035}$  w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest nie większa niż wartość  $TM_0$ , oraz  $a_{2021}$  w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest większa niż wartość  $TM_0$ ,

gdzie:

$a_{2030}$  wynosi  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów}_{2035}}{\text{Średnie poziomy emisji}_{2021}}$

$a_{2021}$  określono w pkt 6.2.1;

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

TM określono w pkt 6.2.1;

$TM_0$  określono w pkt 6.2.1”

Środa, 8 czerwca 2022 r.

## Poprawka 69

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Załącznik – akapit 1 – punkt 2 – litera e a (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2019/631

Załącznik I – część B – punkt 6.3.1

Tekst obowiązujący

Poprawka

Docelowy indywidualny poziom emisji = (referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów<sub>2025</sub>)) · **współczynnik ZLEV**

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta ustalony zgodnie z pkt 6.2.1;

$\emptyset_{\text{targets}}$  oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z pkt 6.2.1;

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

gdzie:

**y** oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowych lekkich pojazdów użytkowych obliczony jako łączna liczba nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako ZLEV<sub>specific</sub> zgodnie z następującym wzorem, podzielona przez łączną liczbę nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym: [EQUATION]

**x** wynosi 15 %.

**ea) W punkcie 6.3.1 akapity pierwszy i drugi otrzymują brzmienie:**

Docelowy indywidualny poziom emisji = (referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów<sub>2025</sub>))

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji dla danego producenta ustalony zgodnie z pkt 6.2.1;

$\emptyset_{\text{targets}}$  oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów, wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z pkt 6.2.1;