



C/2024/4236

24.7.2024

P9\_TA(2023)0403

## Wzmocnienie norm emisji CO<sub>2</sub> dla nowych pojazdów ciężkich

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 21 listopada 2023 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO<sub>2</sub> dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, a także uchylającego rozporządzenie (UE) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))<sup>(1)</sup>

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(C/2024/4236)

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(1) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego, przyjętego w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.<sup>(10)</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.</p>	<p>(1) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego, przyjętego w grudniu 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.<sup>(10)</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 <b>oraz ataku Rosji na Ukrainę.</b></p>
<p><sup>(10)</sup> Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.</p>	<p><sup>(10)</sup> Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.</p>

### Poprawka 2

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(2) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w Unii do 2050 r. Ponadto określono w nim nową strategię mającą</p>	<p>(2) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w Unii do 2050 r. Ponadto określono w nim nową strategię mającą</p>

<sup>(1)</sup> Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A9-0313/2023).

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>na celu przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, którego gospodarka będzie nowoczesna, zasobooszczędna i konkurencyjna i w której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególnie wpływ na niektóre <b>grupy</b> 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.</p>	<p>na celu przekształcenie Unii w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo, którego gospodarka będzie nowoczesna, zasobooszczędna i konkurencyjna i w której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególnie wpływ na niektóre defaworyzowane <b>i słabsze grupy</b>, do których należą m.in. <b>osoby i gospodarstwa o niskich dochodach</b>, 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.</p>

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(3) UE zobowiązała się do ograniczenia emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce Unii o co najmniej 55 % do 2030 r. w stosunku do poziomów z 1990 r. w ramach zaktualizowanego, ustalonego na poziomie krajowym wkładu, przedłożonego Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r.</p>	<p>(3) UE zobowiązała się do ograniczenia emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce Unii o co najmniej 55 % do 2030 r. w stosunku do poziomów z 1990 r. w ramach zaktualizowanego, ustalonego na poziomie krajowym wkładu, przedłożonego Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r. <b>W konkluzjach z 24 października 2022 r. <sup>(1a)</sup> Rada stwierdziła, że jest gotowa, jak najszybciej po zakończeniu negocjacji w sprawie zasadniczych elementów pakietu „Gotowi na 55”, zaktualizować, w stosownych przypadkach, ustalony na poziomie krajowym wkład Unii i jej państw członkowskich, zgodnie z ust. 29 paktu klimatycznego z Glasgow.</b></p> <p><sup>(1a)</sup> <b>Konkluzje Rady z 24 października 2022 r. w sprawie przygotowań do 27. konferencji stron (COP27) Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych (UNFCCC) w sprawie zmian klimatu.</b></p>

## Poprawka 4

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 <sup>(1)</sup> Unia utrzymała 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.</p> <p><sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).</p>	<p>(4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 <sup>(1)</sup> Unia utrzymała w prawodawstwie cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce <b>w Unii najpóźniej do 2050 r., a następnie cel osiągnięcia ujemnych emisji</b>. 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. <b>Rozporządzenie to stanowi również, że Komisja ma zaproponować unijny pośredni cel klimatyczny na 2040 r., w stosownych przypadkach, najpóźniej w ciągu sześciu miesięcy od pierwszego globalnego przeglądu przeprowadzonego na mocy porozumienia paryskiego, oraz opublikować jednocześnie prognozowany orientacyjny budżet Unii na lata 2030–2050 przeznaczony na ograniczenie gazów cieplarnianych, zdefiniowanych jako orientacyjna łączna szacunkowa wielkość emisji gazów cieplarnianych netto, które mają zostać wyemitowane w tym okresie, bez narażania na szwank zobowiązań Unii wynikających z porozumienia paryskiego, a także metodę stanowiącą podstawę tego orientacyjnego budżetu. 15 czerwca 2023 r. europejski naukowy komitet doradczy opublikował opinię naukową dotyczącą określenia ogólnounijnego celu klimatycznego na 2040 r. oraz budżetu na lata 2030–2050 przeznaczonego na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych.</b></p> <p><sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).</p> <p><sup>(11a)</sup> Europejski naukowy komitet doradczy ds. zmiany klimatu (2023). <b>Opinia naukowa na potrzeby określenia ogólnounijnego celu klimatycznego na 2040 r. oraz budżetu przeznaczonego na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych na lata 2030–2050.</b></p>

## Poprawka 5

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(5) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego.</p>	<p>(5) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współdziałania wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego. <b>Pojazdy ciężkie są obecnie odpowiedzialne za ponad jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych z transportu drogowego w Unii i za</b></p>

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><i>ponad 6 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w Unii, czyli więcej niż ma to miejsce w przypadku transportu lotniczego lub morskiego. W unijnej kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności przyjęto ograniczenie emisji w sektorze transportu drogowego o 90 % do 2050 roku. Ograniczenie to dotyczy również sektorów, w których emisje trudno zredukować, takich jak transport lotniczy i morski. Działania te wymagają ustanowienia dodatkowych celów redukcji, aby dostosować wspomniane sektory, w tym transport drogowy, do dekarbonizacji w perspektywie 2050 roku. Transformacja ta powinna uwzględniać wyzwania przemysłowe i społeczne związane z tym procesem, aby zapewnić zatrudnienie i mobilność dostępną dla wszystkich.</i></p>

#### Poprawka 6

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 8

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

#### Poprawka 7

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(8a) <b>Zaostrzenie wymogów dotyczących redukcji emisji CO<sub>2</sub> w odniesieniu do pojazdów ciężkich oraz rozwój niezbędnej infrastruktury ładowania i tankowania odegra kluczową</b></p>

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><i>rolę w ograniczeniu emisji z całej floty pojazdów ciężkich, aby osiągnąć neutralność klimatyczną w całej gospodarce najpóźniej do 2050 r., zgodnie z celami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2021/1119, wraz z innymi inicjatywami służącymi przyspieszeniu przesunięcia międzygałęziowego z transportu drogowego na transport kolejowy oraz zwiększeniu kolejowych przewozów towarowych.</i></p>

### Poprawka 8

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(9) <b>Zaostrzone</b> wymogi dotyczące redukcji emisji CO<sub>2</sub> powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych, przynosząc jednocześnie korzyści użytkownikom i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza i większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością. Pojazdy bezemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami.</p>	<p>(9) <b>Zmienione</b> wymogi dotyczące redukcji emisji CO<sub>2</sub> powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych, przynosząc jednocześnie korzyści użytkownikom i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza i większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością <b>oraz aby można było utrzymać powiązane miejsca pracy wysokiej jakości, jako że przemysł motoryzacyjny nadal jest jednym z filarów gospodarki Unii.</b> 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.</p>

### Poprawka 9

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(9a) <b>Pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem mają duży potencjał w zakresie dekarbonizacji niektórych segmentów sektora transportu ciężkiego, a ich rozwój powinien być wspierany, przy jednoczesnym uwzględnieniu faktu, że żadna technologia nie pozostaje bez wpływu na środowisko.</b></p>

## Poprawka 10

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(10) W związku z tym należy określić nowe, zwiększone cele redukcji emisji CO <sub>2</sub> dla nowych pojazdów ciężkich na okres od 2030 r. Te poziomy docelowe należy określić na poziomie, który zostanie odczytany jako wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania pojazdów bezemisyjnych na rynek unijny <b>oraz</b> do stymulowania innowacji w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów.	(10) W związku z tym należy określić nowe, zwiększone cele redukcji emisji CO <sub>2</sub> dla nowych pojazdów ciężkich na okres od 2030 r. Te poziomy docelowe należy określić na poziomie, który zostanie odczytany jako wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania pojazdów bezemisyjnych na rynek unijny, do stymulowania innowacji w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów, <b>da potrzebny sygnał do przyspieszenia rozmieszczenia infrastruktury ładowania i tankowania w całej Unii, zapewni długoterminową konkurencyjność przemysłu Unii na rynku światowym oraz przyczyni się do obniżenia bieżących kosztów przedsiębiorstw transportowych, gwarantując jednocześnie osiągnięcie przez Unię jej celów związanych z klimatem i zanieczyszczeniem powietrza.</b>

## Poprawka 11

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(10a) Zgodnie z najnowszymi informacjami przekazanymi przez Europejską Agencję Środowiska (EEA) w 2021 r. 97 % ludności w miastach w Unii było narażone na stężenia pyłu drobnego, które przekroczyły bezpieczny dla zdrowia poziom określony w wytycznych Światowej Organizacji Zdrowia <sup>(1a)</sup>. W 2020 r. 275 000 przedwczesnych zgonów w Europie przypisano narażeniu na wysokie stężenia pyłu zawieszonego, a 64 000 – narażeniu na wysokie stężenia NO<sub>2</sub> <sup>(1b)</sup>. Dzięki przyspieszeniu wprowadzania pojazdów bezemisyjnych zaostrome wymogi w dotyczące redukcji emisji CO<sub>2</sub> przyczynią się również do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza z transportu drogowego.</p> <hr/> <p><sup>(1a)</sup> Europejska Agencja Środowiska (EEA), Europe's air quality status 2023 [Sytuacja w zakresie jakości powietrza w Europie w 2023 r.].</p> <p><sup>(1b)</sup> Health impacts of air pollution in Europe [Wpływ zanieczyszczenia powietrza na zdrowie w Europie], Europejska Agencja Środowiska (2023).</p>

## Poprawka 12

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 11 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej <sup>(14)</sup> przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście opracowywana jest ścieżka transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. Ścieżka ta uwzględni w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa działające w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także opiera się na europejskim programie na rzecz umiejętności, obejmującym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, który ma zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową, oraz na mechanizmie wspierania talentów w ramach inicjatywy „Wykorzystanie talentów w regionach Europy”. Ścieżka ta uwzględni również odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Mogłoby to na przykład obejmować umożliwienie państwu członkowskim wykorzystania proponowanego Społecznego Funduszu Klimatycznego do wspierania mikroprzedsiębiorstw w zakupie bezemisyjnych pojazdów i samochodów ciężarowych.</p>	<p>W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej <sup>(14)</sup> przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście opracowywana jest ścieżka transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. Ścieżka ta uwzględni w szczególności małe i średnie przedsiębiorstwa działające w łańcuchu dostaw sektora motoryzacyjnego, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także opiera się na europejskim programie na rzecz umiejętności, obejmującym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, który ma zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową, oraz na mechanizmie wspierania talentów w ramach inicjatywy „Wykorzystanie talentów w regionach Europy”. Ścieżka ta uwzględni również odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Mogłoby to na przykład obejmować umożliwienie państwu członkowskim wykorzystania proponowanego Społecznego Funduszu Klimatycznego do wspierania mikroprzedsiębiorstw w zakupie bezemisyjnych pojazdów i samochodów ciężarowych. <b>Szczególną uwagę należy również zwrócić na wpływ, jaki transformacja ta będzie wywierać na MŚP w całym łańcuchu dostaw.</b></p>
<p><sup>(14)</sup> Komunikat Komisji „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy”, COM(2021) 350 final z dnia 5 maja 2021 r.</p>	<p><sup>(14)</sup> Komunikat Komisji „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy”, COM(2021) 350 final z dnia 5 maja 2021 r.</p>

## Poprawka 13

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>(11a) Szybkie wprowadzenie infrastruktury ładowania i tankowania wymaga dostępności wykwalifikowanych instalatorów. Inwestycje w przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji będą kamieniem węgielnym w realizacji celów tego rozporządzenia i zapewnią sprawiedliwą transformację w sektorze produkcji samochodów ciężarowych.</b></p>

## Poprawka 14

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(12) <b>Tym docelowym poziomom emisji dla unijnego parku pojazdów musi koniecznie towarzyszyć</b> rozwój infrastruktury ładowania i tankowania <b>paliwa, jak określono we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia w sprawie</b> rozwoju infrastruktury <b>paliw alternatywnych</b> <sup>(16)</sup>.</p> <p><sup>(16)</sup> Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, COM(2021) 559 final z 14.7.2021.</p>	<p>(12) <b>Pojazdy komercyjne stanowią ważne narzędzia w procesie przepływu towarów i osób. Czynniki takie jak koszt pojazdów bezemisyjnych, dostępność infrastruktury ładowania, potrzeba utrzymania i zwiększenia innowacji, a także wpływ środków powiązanych z wprowadzeniem opłat za emisję gazów cieplarnianych są kluczowe dla osiągnięcia bardziej ambitnych celów redukcji CO2. W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) określono minimalny zasięg ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich. Kilka państw członkowskich zapowiedziało już, że wykróczy poza te minimalne wymagania, a kilku europejskich producentów pojazdów ciężarowych utworzyło spółki joint venture w celu instalacji i obsługi publicznych sieci ładowania w całej Europie. Wzmocnione normy emisji CO2 powinny zachęcać operatorów infrastruktury ładowania i tankowania do dodatkowych inwestycji. Należy również zapewniać państwom członkowskim odpowiednie wsparcie w tym względzie, w szczególności z instrumentów finansowania UE, i zachęcać je, by w zmienionych krajowych ramach polityki uwzględniały środki wspierające rozwój infrastruktury ładowania i tankowania w zajezdniach, centrach logistycznych i magazynach. Rozwój infrastruktury ładowania i tankowania jest równie ważny na terenach prywatnych, takich jak prywatne zajezdnie, jak i w centrach logistycznych. Należy również podjąć dodatkowe środki w celu skrócenia czasu trwania procedur wydawania pozwoleń na infrastrukturę ładowania. Wszystkie te inicjatywy przyczynią się do niezbędnego rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania paliwa w całej Unii</b> <sup>(16)</sup>.</p> <p><sup>(16)</sup> Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, COM(2021) 559 final z 14.7.2021.</p>

## Poprawka 15

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(12a) <b>W ciągu 6 miesięcy od momentu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Komisja powinna zwołać forum bezemisyjnych pojazdów ciężkich, skupiające publiczne stacje ładowania, operatorów systemów przesyłowych, przewoźników</b></p>



Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><i>dalekobieżnych, operatorów logistyki miejskiej, operatorów transportu publicznego, społeczeństwo obywatelskie, ośrodki analityczne, państwa członkowskie i producentów, w celu współpracy w zakresie skutecznego i opłacalnego rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania w związku ze zwiększonymi celami redukcji emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów ciężkich. Prace tego forum powinny w szczególności przyczynić się do przygotowania pierwszego przeglądu, o którym mowa w art. 22 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, aby zapewnić zgodność celów określonych w tym rozporządzeniu i ambitnych założeń niniejszego rozporządzenia.</i></p>

### Poprawka 120

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><i>(13a) Chociaż zwiększone cele w zakresie redukcji emisji CO<sub>2</sub> przyspieszą upowszechnianie pojazdów bezemisyjnych, jeszcze przez długi czas znaczną część floty pojazdów ciężkich na drogach będą stanowić pojazdy z silnikami spalinowymi wewnętrznego spalania. Przy docelowym poziomie redukcji emisji wynoszącym 90 % przewiduje się, że udział wprowadzanych do obrotu nowych pojazdów ciężkich, które nie są bezemisyjne, wyniesie około 15 % w 2040 r., podczas gdy całkowita flota na drogach w 2040 r. będzie składała się w 65 % z pojazdów wyposażonych w silnik spalinowy wewnętrznego spalania. Aby ta część floty przyczyniła się do osiągnięcia unijnych celów klimatycznych, konieczne są dalsze innowacje i szybsze upowszechnianie zrównoważonych paliw odnawialnych. Istniejące polityki i instrumenty prawne Unii, w szczególności dyrektywa w sprawie odnawialnych źródeł energii i unijny system handlu uprawnieniami do emisji, będą promować dekarbonizację paliw stosowanych w transporcie w celu stopniowego wycofywania paliw kopalnych. Komisja powinna dalej rozwijać spójne ramy zachęt dla zaawansowanych biopaliw i biogazu oraz paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego we wszystkich odpowiednich sektorach, w tym w tej części floty pojazdów ciężkich. Ramy te powinny kompleksowo usuwać bariery utrudniające upowszechnianie i podaż, z uwzględnieniem popytu we wszystkich sektorach gospodarki, w kontekście ogólnych wysiłków na rzecz osiągnięcia unijnych celów klimatycznych. Opierając się na celach dotyczących biometanu określonych w planie RePowerEU,</i></p>

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<b>Komisja powinna zastanowić się również, jak zwiększenie produkcji biometanu w Unii może przyczynić się do dekarbonizacji gospodarki, w tym sektora transportu.</b>

### Poprawka 16

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<b>(14a) Dostęp do szkoleń i przekwalifikowania w wielu sektorach, w tym w sektorze pojazdów ciężkich, który musi przejść fundamentalne zmiany, ma kluczowe znaczenie dla sprawiedliwej społecznie transformacji. Branża pojazdów ciężkich musi dopilnować, by pracownicy mieli dostęp do możliwości przekwalifikowania się i byli zachęceni do korzystania z nich bez ponoszenia własnych kosztów. Aby zapewnić sprawiedliwą i skuteczną transformację, kluczowe znaczenie ma mapowanie i analiza przewidywanych zmian na rynku pracy w branży pojazdów ciężarowych.</b>

### Poprawka 17

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(15) Ze względu na niejednorodną strukturę całego parku samochodowego <b>nie można w pełni przewidzieć, czy w przypadku wszystkich zastosowań niszowych rozwój technologiczny będzie wystarczająco szybki, aby zagwarantować, że technologia bezemisyjnej rury wydechowej będzie opłacalnym wyborem.</b> Może to obejmować takie zastosowania, jak pojazdy <b>ciężkie do transportu dalekobieżnego w określonych warunkach morfologicznych i meteorologicznych, autokary i samochody ciężarowe</b> do krytycznych zastosowań związanych z bezpieczeństwem i ochroną, których to zastosowań nie mogą zapewnić technologie bezemisyjnej	(15) Ze względu na niejednorodną strukturę całego parku samochodowego w <b>perspektywie krótkoterminowej należy uwzględnić określone zastosowania niszowe.</b> Może to obejmować takie zastosowania jak pojazdy do krytycznych zastosowań związanych z bezpieczeństwem i ochroną, których to zastosowań nie mogą zapewnić technologie bezemisyjnej rury wydechowej. Takie pojazdy powinny stanowić ograniczoną część całego parku pojazdów ciężkich. W <b>klauzuli przeglądowej należy ocenić możliwość zastosowania docelowych poziomów emisji CO2 również do zastosowań niszowych i pojazdów niecertyfikowanych.</b>

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
rury wydechowej. Takie pojazdy powinny stanowić ograniczoną część całego parku pojazdów ciężkich. W <b>związku z tym</b> należy <b>pozostawić pewien margines w celu na 2040 r., aby uwzględnić przyszły rozwój technologii.</b>	

### Poprawki 85, 124 i 133

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<b>(15a) Paliwa neutralne pod względem emisji CO<sub>2</sub>, takie jak biogaz, biopaliwa lub paliwa syntetyczne, mogą już dziś przyczynić się do znacznej redukcji emisji CO<sub>2</sub> i poprawy jakości powietrza, a także odegrać kluczową rolę w transformacji. Jednocześnie mogą one stanowić część przyszłego rozwiązania w przypadkach, w których zastosowanie elektrycznego lub wodorowego pojazdu ciężarowego jest niemożliwe lub trudne.</b>

### Poprawka 18

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 15 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<b>(15b) Aby ocenić emisje CO<sub>2</sub> w pełnym cyklu życia pojazdów ciężkich na szczeblu Unii, Komisja powinna rozważyć opracowanie wspólnej unijnej metody oceny oraz spójnego raportowania danych dotyczących emisji CO<sub>2</sub> w całym cyklu życia pojazdów ciężkich wprowadzonych do obrotu na rynku unijnym.</b>

## Poprawka 19

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(16) Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające powinny przy ustalaniu podstaw udzielania zamówień na zakup lub użytkowanie pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I, uwzględniać odporność dostaw, w tym biorąc pod uwagę „Wytyczne dotyczące udziału oferentów z państw trzecich w unijnym rynku zamówień publicznych oraz wprowadzana na ten rynek towarów z państw trzecich” (C (2019) 5494 final).</p>	<p>(16) <b>Aby zapewnić zrównoważone i odporne łańcuchy dostaw oraz zmniejszyć obecne strategiczne zależności od przywozu niektórych technologii i produktów potrzebnych do przyspieszonego wprowadzenia bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w szczególności autobusów miejskich, a także zapobiec powstawaniu nowych zależności,</b> instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające powinny przy ustalaniu podstaw udzielania zamówień na zakup lub użytkowanie pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I, uwzględniać <b>zrównoważoność i</b> odporność dostaw, w tym biorąc pod uwagę „Wytyczne dotyczące udziału oferentów z państw trzecich w unijnym rynku zamówień publicznych oraz wprowadzana na ten rynek towarów z państw trzecich” (C (2019) 5494 final). <b>Waga kryteriów dotyczących wkładu oferty w zrównoważoność i odporność w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego pozostaje bez uszczerbku dla możliwości ustalenia przez instytucje zamawiające i podmioty zamawiające wyższego progu w odniesieniu do kryteriów związanych ze zrównoważeniem środowiskowym lub innowacjami, zgodnie z art. 41 ust. 3 i motywem 64 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE, art. 67 ust. 5 dyrektywy 2014/24/UE i art. 82 ust. 5 dyrektywy 2014/25/UE.</b></p>

## Poprawka 20

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(17) W związku z bardziej rygorystycznymi docelowymi poziomami emisji dla unijnego parku pojazdów od 2030 r. producenci będą musieli wprowadzić na rynek unijny znacznie więcej pojazdów bezemisyjnych. W tym kontekście mechanizm zachęt dotyczący pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych („ZLEV”) nie spełniałby już swojego pierwotnego celu i groziłby zmniejszeniem skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/1242. W związku z tym mechanizm zachęt <b>dotyczący ZLEV powinien zostać zlikwidowany</b> od 2030 r.</p>	<p>(17) W związku z bardziej rygorystycznymi docelowymi poziomami emisji dla unijnego parku pojazdów od 2030 r. producenci będą musieli wprowadzić na rynek unijny znacznie więcej pojazdów bezemisyjnych. W tym kontekście mechanizm zachęt dotyczący pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych („ZLEV”) nie spełniałby już swojego pierwotnego celu i groziłby zmniejszeniem skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/1242. <b>Ponadto, mając na uwadze wysokie poziomy gotowości technologicznej (TRL) pojazdów bezemisyjnych, nie ma przekonującego powodu, aby kontynuować oferowanie dodatkowych zachęt w odniesieniu do pojazdów niskoemisyjnych.</b> W związku z tym <b>od 2025 r. należy przestać stosować</b> mechanizm zachęt <b>w odniesieniu do ciężkich pojazdów, należy go dostosować do obecnej sytuacji na rynku i całkowicie zlikwidować</b> od 2030 r.</p>

## Poprawka 21

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 21 – akapit 4

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>Ponieważ w przypadku niektórych grup pojazdów, które uzyskały homologację typu, nie określono jeszcze z przyczyn technicznych emisji CO<sub>2</sub>, pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO<sub>2</sub> określonych w niniejszym rozporządzeniu. Są to na przykład pojazdy specjalnego przeznaczenia, takie jak żurawie samochodowe, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu hydraulicznego, pojazdy do przewożenia ładunków nienormatywnych, pojazdy terenowe, takie jak niektóre pojazdy używane na potrzeby górnictwa, leśnictwa i rolnictwa, a także inne pojazdy o niestandardowej konfiguracji osi, takie jak pojazdy mające więcej niż cztery osie lub więcej niż dwie osie napędzane, małe autobusy o masie maksymalnej poniżej 7,5 t <b>i małe samochody ciężarowe o masie maksymalnej poniżej 5 t.</b></p>	<p>Ponieważ w przypadku niektórych grup pojazdów, które uzyskały homologację typu, nie określono jeszcze z przyczyn technicznych emisji CO<sub>2</sub>, pojazdy te nie muszą osiągać docelowych poziomów emisji CO<sub>2</sub> określonych w niniejszym rozporządzeniu. Są to na przykład pojazdy specjalnego przeznaczenia, takie jak żurawie samochodowe, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu hydraulicznego, pojazdy do przewożenia ładunków nienormatywnych, pojazdy terenowe, takie jak niektóre pojazdy używane na potrzeby górnictwa, leśnictwa i rolnictwa, a także inne pojazdy o niestandardowej konfiguracji osi, takie jak pojazdy mające więcej niż cztery osie lub więcej niż dwie osie napędzane <b>i</b> małe autobusy o masie maksymalnej poniżej 7,5 t.</p>

## Poprawka 22

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 21 – akapit 5

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p><b>Pojazdy specjalistyczne, takie jak śmieciarki, wywrotki lub mieszalniki do betonu, powinny nadal być zwolnione z obowiązku obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> przez producentów.</b></p>	<p>skreśla się</p>

## Poprawka 23

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 25 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(25a) Emisje CO<sub>2</sub> z pojazdów specjalistycznych, takich jak śmieciarki, wywrotki lub mieszalniki do betonu, są już certyfikowane w ramach VECTO, monitorowane i zgłaszane przez producentów pojazdów i państwa członkowskie, a kilka bezemisyjnych pojazdów specjalistycznych jest już dostępnych na rynku w Europie. Emisje CO<sub>2</sub> z pojazdów specjalistycznych stanowią około 5 % emisji pojazdów ciężkich i około 10 % sprzedaży. Ze względu na to, że pojazdy specjalistyczne poruszają się głównie w miastach, mają one również znaczący wpływ na jakość powietrza w miastach. Większość tych pojazdów ma niski przebieg i porusza się po</p>

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<i>przewidywalnych trasach oraz jest przechowywana w zajezdniach na noc, co ułatwia operatorom korzystanie z pojazdów bezemisyjnych. Cele redukcji emisji CO2 powinny zatem mieć zastosowanie również do tych pojazdów.</i>

### Poprawka 25

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 25 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<i>(25b) Aby ułatwić rozwój i umożliwić powszechne stosowanie przyczep wyposażonych w technologię redukcji emisji CO2, ważne jest szybkie zaktualizowanie i rozszerzenie ram zatwierdzania takich technologii, w szczególności w przypadku przyczep zelektryfikowanych, przez dostosowanie rozporządzenia (UE) 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.</i>

### Poprawka 26

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(26) W związku z gotowością techniczną tego podsektora oraz koniecznością poprawy jakości powietrza w miastach należy ustalić obowiązkowy minimalny udział nowych bezemisyjnych autobusów miejskich.	(26) <i>W 2021 r. autobusy bezemisyjne stanowiły 23 % całej sprzedaży tego segmentu w Unii, przy czym niektóre państwa członkowskie, w tym Niderlandy i Bułgaria, osiągnęły już blisko 100 %. W związku z gotowością techniczną tego podsektora oraz koniecznością poprawy jakości powietrza w miastach należy ustalić obowiązkowy minimalny udział nowych bezemisyjnych autobusów miejskich.</i>

## Poprawka 27

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 27

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>(27) <b>Obowiązkowy minimalny udział bezemisyjnych autobusów miejskich powinien odzwierciedlać społeczne zapotrzebowanie na przystępny cenowo transport publiczny, w tym na obszarach wiejskich.</b> Zwiększona podaż bezemisyjnych autobusów miejskich wynikająca z takiego obowiązkowego minimalnego udziału powinna mieć pozytywny wpływ na koszt zakupu, zarówno jeżeli chodzi o cenę początkową zakupu takich autobusów, jak i całkowity koszt własności, który odzwierciedla oszczędności paliw kopalnych wynikające z ich eksploatacji. Wspólne udzielanie zamówień na autobusy miejskie z wykorzystaniem platformy autobusów ekologicznych może przyczynić się do dalszego obniżenia kosztów zakupu takich autobusów, a państwa członkowskie mogłyby wykorzystywać proponowany Społeczny Fundusz Klimatyczny, aby wspierać osoby znajdujące się w trudnej sytuacji, przyznając im ulgowe lub bezpłatne bilety lub abonamenty na transport publiczny. Autobusy i autokary regionalne oraz dalekobieżne, w tym te przeznaczone do transportu na obszarach wiejskich, nadal podlegają ponadto docelowym poziomom dla pojazdów ciężkich. Wsparcie ze Społecznego Funduszu Klimatycznego mogłoby być ukierunkowane na konkretne potrzeby obszarów wiejskich i zapobiegać ubóstwu transportowemu <sup>(21)</sup> dzięki zapewnieniu dostępu do przystępnego cenowo transportu publicznego.</p>	<p>(27) Zwiększona podaż bezemisyjnych autobusów miejskich wynikająca z takiego obowiązkowego minimalnego udziału powinna mieć pozytywny wpływ na koszt zakupu, zarówno jeżeli chodzi o cenę początkową zakupu takich autobusów, jak i całkowity koszt własności, który odzwierciedla oszczędności paliw kopalnych wynikające z ich eksploatacji. Wspólne udzielanie zamówień na autobusy miejskie z wykorzystaniem platformy autobusów ekologicznych może przyczynić się do dalszego obniżenia kosztów zakupu takich autobusów, a państwa członkowskie mogłyby wykorzystywać proponowany Społeczny Fundusz Klimatyczny, aby wspierać osoby znajdujące się w trudnej sytuacji, przyznając im ulgowe lub bezpłatne bilety lub abonamenty na transport publiczny. Autobusy i autokary regionalne oraz dalekobieżne, w tym te przeznaczone do transportu na obszarach wiejskich, nadal podlegają ponadto docelowym poziomom dla pojazdów ciężkich. Wsparcie ze Społecznego Funduszu Klimatycznego mogłoby być ukierunkowane na konkretne potrzeby obszarów wiejskich i zapobiegać ubóstwu transportowemu <sup>(21)</sup> dzięki zapewnieniu dostępu do przystępnego cenowo transportu publicznego. <b>Komisja powinna również rozważyć zmianę dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów <sup>(21a)</sup>, tak aby była ona zgodna z ambitnymi założeniami niniejszego rozporządzenia.</b></p>
<p><sup>(21)</sup> Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 2 rozporządzenia ustanawiającego Społeczny Fundusz Klimatyczny.</p>	<p><sup>(21)</sup> Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 2 rozporządzenia ustanawiającego Społeczny Fundusz Klimatyczny.</p> <p><sup>(21a)</sup> <b>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).</b></p>

## Poprawka 28

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 27 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(27a) <b>Obszary miejskie, na których zaplanowano lub zrealizowano istotne inwestycje mające na celu przekształcenie infrastruktury w sposób umożliwiający wykorzystanie biometanu w autobusach miejskich w perspektywie długoterminowej mogą mieć możliwość złożenia wniosku do Komisji o tymczasowe odstępstwo od poziomu docelowego wyznaczonego dla autobusów miejskich. Wyłączenia takie powinny przestać obowiązywać do 2035 r.</b></p>

## Poprawka 29

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 27 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	(27b) <i>Autobusy niskopodłogowe zarejestrowane tylko w klasie II są przeznaczone do przewozów międzymiastowych i można je wyraźnie zidentyfikować. Ze względu na ich międzymiastowy profil zadań nie powinny one podlegać wymogowi zerowej emisji dla autobusów miejskich. Zamiast tego pojazdy niskopodłogowe klasy II powinny być traktowane jako wysokopodłogowe pojazdy międzymiastowe i autokary.</i>

## Poprawka 30

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 28

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

## Poprawka 31

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(30) W celu zwiększenia rozwoju nowych technologii bezemisyjnych w wyspecjalizowanych małych i średnich przedsiębiorstwach powinno ponadto być możliwe przenoszenie pojazdów bezemisyjnych między podmiotami niepowiązanymi.	(30) W celu zwiększenia rozwoju nowych technologii bezemisyjnych w wyspecjalizowanych małych i średnich przedsiębiorstwach powinno ponadto być możliwe przenoszenie pojazdów bezemisyjnych między podmiotami niepowiązanymi, <b>a także przenoszenie istniejących pojazdów, które w wyniku modernizacji stały się pojazdami bezemisyjnymi. Modernizacja istniejących pojazdów stanowi doskonałą okazję do przyspieszenia przejścia na mobilność bezemisyjną w sposób efektywny kosztowo i zasobooszczędny.</b>



## Poprawka 32

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 32

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
(32) Istniejący system wieloletnich jednostek emisji i długów emisyjnych należy przedłużyć do 2039 r., ponieważ po 2030 r. aż do 2040 r. cele redukcji emisji stają się coraz bardziej rygorystyczne i wymagają od producentów w tym okresie rozwoju technicznego ukierunkowanego na przyszłość.	(32) Istniejący system wieloletnich jednostek emisji i długów emisyjnych należy przedłużyć do 2039 r., ponieważ po 2030 r. aż do 2040 r. cele redukcji emisji stają się coraz bardziej rygorystyczne i wymagają od producentów w tym okresie rozwoju technicznego ukierunkowanego na przyszłość. <b>Niemniej jednak producenci powinni rozliczyć wszystkie pozostałe długi emisyjne w latach 2029, 2034 i 2039, a jednostki emisji, które nie zostaną wykorzystane w ciągu pięciu lat od nabycia, powinny automatycznie wygasać, aby nie skutkować blokadą na niskim poziomie ambicji.</b>

## Poprawka 33

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 38 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	(38a) <b>Wprowadzenie na rynek bezemisyjnych pojazdów ciężkich zależy od szeregu czynników, w tym od postępów we wdrażaniu infrastruktury ładowania i tankowania, aspektów mających na celu dalsze ułatwienie opłacalnego i sprawiedliwego społecznie przejścia na bezemisyjną mobilność drogową oraz innych środków regulacyjnych zachęcających do modernizacji tych pojazdów. Kwestie te należy dokładnie ocenić w ramach przeglądu. Aby promować wprowadzanie energooszczędnych pojazdów, Komisja powinna również zbadać w ramach przeglądu skutki ustanowienia minimalnych wartości progowych efektywności energetycznej dla nowych bezemisyjnych pojazdów ciężkich wprowadzanych do obrotu w Unii.</b>

## Poprawka 34

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

## Artykuł 1 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące emisji CO<sub>2</sub> dla nowych pojazdów ciężkich, które przyczyniają się do realizacji unijnego celu <b>redukcji emisji gazów cieplarnianych określonego</b> w rozporządzeniu (UE) 2018/842 <sup>(23)</sup>, a także do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego <sup>(24)</sup> i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.</p> <p><sup>(23)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 16 z 19.6.2018, s. 26).</p> <p><sup>(24)</sup> Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.</p>	<p>1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące emisji CO<sub>2</sub> dla nowych pojazdów ciężkich, które przyczyniają się do realizacji unijnego celu <b>neutralności klimatycznej i pośrednich celów klimatycznych Unii określonych w rozporządzeniu (UE) 2021/1119 <sup>(23a)</sup>, celów państw członkowskich określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/842 <sup>(23)</sup></b>, a także do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego <sup>(24)</sup> i zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.</p> <p><sup>(23)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 (Dz.U. L 16 z 19.6.2018, s. 26).</p> <p><sup>(23a)</sup> <b>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).</b></p> <p><sup>(24)</sup> Dz.U. L 282 z 19.10.2016, s. 4.</p>

## Poprawka 35

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

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

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

## Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 8

Tekst obowiązujący	Poprawka
<p>8) „podgrupa pojazdów” oznacza grupę pojazdów określoną w pkt 1 załącznika I, które charakteryzują się wspólnym i wyróżniającym zestawem kryteriów technicznych istotnych dla określania emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa przez te pojazdy;</p>	<p>ca) <b>pkt 8 otrzymuje brzmienie:</b></p> <p>„8) „podgrupa pojazdów” oznacza grupę pojazdów określoną w pkt 1 załącznika I, które charakteryzują się wspólnym i wyróżniającym zestawem kryteriów technicznych istotnych dla określania emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa przez te pojazdy, z uwzględnieniem przypisania małych i średnich samochodów ciężarowych o maksymalnej masie poniżej 7,4 tony jak określono w tabeli 1.1.1a w załączniku I;”;</p>

**Poprawka 36****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera e**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 10

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
e) <b>uchyla się</b> pkt 10;	e) pkt 10 <b>otrzymuje brzmienie:</b>  „10) „producent” oznacza osobę lub podmiot, którym zgodnie z art. 7a przypisano pojazdy zarejestrowane w danym okresie”;

**Poprawka 134****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera g**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 11 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
a) pojazd ciężki, <b>którego emisje CO<sub>2</sub> określone zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/2400 nie przekraczają</b> 5 g/(t•km) lub 5 g/(p•km);	a) pojazd ciężki <b>bez silnika spalinowego lub z silnikiem spalinowym, który emituje mniej niż 3 g CO<sub>2</sub>/(t•km) lub 1 g CO<sub>2</sub>/(p•km), jak określono zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/2400;</b>

**Poprawka 38****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera g**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 11 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
b) jeżeli nie określono poziomu emisji CO <sub>2</sub> zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400 – pojazd ciężki <b>spełniający warunki określone w pkt 1.1.4 załącznika I do niniejszego rozporządzenia;</b>	b) <b>do 31 grudnia 2034 r. pojazd ciężki bez silnika spalinowego lub z silnikiem spalinowym emitującym nie więcej niż 3g CO<sub>2</sub>/kWh lub 3g CO<sub>2</sub>/km, jak określono zgodnie odpowiednio z rozporządzeniem odpowiednio (WE) nr 595/2009 lub</b>

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady</b>, jeżeli nie określono poziomu emisji CO<sub>2</sub> zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400; z <b>dniem 1 stycznia 2035 r. pojazd ciężki bez silnika spalinowego lub z silnikiem spalinowym emitującym nie więcej niż 1 g CO<sub>2</sub>/kWh lub 1 g CO<sub>2</sub>/km, jak określono odpowiednio zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009 lub 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, jeżeli nie określono poziomu emisji CO<sub>2</sub> zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400;</b></p>

### Poprawki 87 i 135

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – podpunkt i

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>23a) „paliwo bezemisyjne” oznacza wszystkie paliwa zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2018/2001, w przypadku których można przyjąć, że emisje z używanego paliwa (eu) wynoszą zero netto, co oznacza np., że ekwiwalent CO<sub>2</sub> węgla zawartego w składzie chemicznym używanego paliwa (eu) jest pochodzenia biogenicznego i/lub wychwycono go, a zatem nie pozwolono na jego emisję do atmosfery w postaci CO<sub>2</sub>, albo wychwycono go z powietrza. Paliwa te obejmują paliwo odnawialne lub syntetyczne, w tym biopaliwo, biogaz, paliwo z biomasy, odnawialne płynne i gazowe paliwo transportowe pochodzenia niebiologicznego (RFNBO) lub paliwo pochodzące z recyklingu paliw węglowych (RCF). Inne paliwa niewymienione w dyrektywie (UE) 2018/2001 mogą podlegać definicji paliwa bezemisyjnego, o ile spełniają te kryteria oraz kryteria zrównoważonego rozwoju zawarte w tej dyrektywie i powiązanych aktach delegowanych. Mieszanie dwóch lub większej liczby paliw bezemisyjnych uznaje się za paliwo bezemisyjne.</b></p>

## Poprawka 40

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera i

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

## Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 23 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>23b) „Samochód ciężarowy typu bardzo ciężki zestaw” lub „samochód ciężarowy EHC” oznacza pojazd kategorii N3 nadający się do użytku w zespole pojazdów i spełniający wszystkie następujące kryteria projektowe i konstrukcyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) wyposażony w urządzenie sprzęgające;</li> <li>b) mający co najmniej trzy osie;</li> <li>c) o mocy znamionowej silnika co najmniej 400 kW;</li> <li>d) o technicznie dopuszczalnej masie maksymalnej zestawu większej niż 60 ton;</li> </ul>

## Poprawka 41

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

## Artykuł 3 a – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>1. Średni poziom emisji CO<sub>2</sub> unijnego parku nowych pojazdów ciężkich, innych niż pojazdy specjalnego przeznaczenia, pojazdy terenowe, terenowe pojazdy specjalnego przeznaczenia <b>i pojazdy specjalistyczne</b>, redukuje się o następujące wartości procentowe w porównaniu ze średnim poziomem emisji CO<sub>2</sub> w okresie sprawozdawczym roku 2019:</p>	<p>1. Średni poziom emisji CO<sub>2</sub> unijnego parku nowych pojazdów ciężkich, innych niż pojazdy specjalnego przeznaczenia, pojazdy terenowe <b>i</b> terenowe pojazdy specjalnego przeznaczenia, redukuje się o następujące wartości procentowe w porównaniu ze średnim poziomem emisji CO<sub>2</sub> w okresie sprawozdawczym roku 2019:</p>

**Poprawka 43****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
2. Podgrupy pojazdów muszą przyczynić się do osiągnięcia tych docelowych poziomów emisji CO <sub>2</sub> , jak określono w pkt 4.3. załącznika I.	2. Podgrupy pojazdów muszą przyczynić się do osiągnięcia tych docelowych poziomów emisji CO <sub>2</sub> , jak określono w pkt 4.3. załącznika I, z <b>uwzględnieniem przypisania pojazdów niecertyfikowanych zgodnie z tabelą 1.1.1a załącznika I.</b>

**Poprawka 44****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p style="text-align: center;"><b>Artykuł 3a</b></p> <p><b>3a. Zgodnie z załącznikiem I pkt 1.1.1a na potrzeby oceny przestrzegania przez producentów przepisów dotyczących celów redukcji określonych w ust. 1 należy brać pod uwagę pojazdy ciężkie nieprzypisane do żadnej z podgrup wymienionych w załączniku I pkt 1.1.</b></p>

**Poprawka 45****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p style="text-align: center;"><b>Artykuł 3aa</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Dodatkowe środki w celu wspierania przejścia na pojazdy bezemisyjne na rynku unijnym</b></p> <p><i>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 wewnętrznego spalania, które poddano konwersji na pojazdy bezemisyjne zgodnie z definicją w niniejszym rozporządzeniu, w celu umożliwienia homologacji serii. Komisja rozważa także wprowadzenie zasady dotyczącej obliczania ekwiwalentów CO<sub>2</sub> dla pojazdów spalinowych poddawanych konwersji na pojazdy bezemisyjne w kontekście stosowania niniejszego rozporządzenia.</i></p>

**Poprawka 46****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p style="text-align: center;"><b>Artykuł 3ab</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Dodatkowe środki w celu wspierania popytu na bezemisyjne pojazdy ciężkie na rynku unijnym</b></p> <p><i>Do 30 czerwca 2024 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek ustawodawczy mający na celu zwiększenie udziału bezemisyjnych pojazdów ciężkich posiadanych na własność lub w leasingu przez operatorów dużych flot. Wniosek obejmuje wiążące zobowiązania dotyczące bezemisyjności dla dużych operatorów floty, przy jednoczesnym uwzględnieniu różnic regionalnych i poziomu wdrożenia infrastruktury ładowania i tankowania.</i></p>

## Poprawka 47

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 b – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>Państwa członkowskie mogą <b>zdecydować</b> o <b>wylączeniu</b> z obowiązku wynikającego z niniejszego artykułu ograniczonej części <b>autobusów miejskich</b> zarejestrowanych w każdym okresie sprawozdawczym, co <b>oznacza potwierdzenie, że cel użytkowania danego pojazdu nie może</b> być w <b>równym stopniu osiągnięty przez pojazd bezemisyjny, a zatem zarejestrowanie pojazdu innego niż zeroemisyjny do realizacji tego celu leży w interesie publicznym ze względu na społeczne i gospodarcze koszty i korzyści w związku ze szczególnymi warunkami morfologii terenu lub meteorologicznymi.</b></p>	<p>Państwa członkowskie mogą <b>przedłożyć Komisji wniosek</b> o <b>wylączenie</b> z obowiązku wynikającego z niniejszego artykułu ograniczonej części <b>pojazdów, o których mowa w pkt 4.2 załącznika I</b>, zarejestrowanych w każdym okresie sprawozdawczym, <b>jeżeli jest to uzasadnione znacznymi inwestycjami władz lokalnych w infrastrukturę tankowania biometanu, które zostały dokonane lub co do których podjęto decyzję przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, z myślą o osiągnięciu celu państwa członkowskiego na mocy dyrektywy (UE) 2019/1161. Aby zakwalifikować się do takiego zwolnienia, pojazdy muszą być zasilane biometanem produkowanym w wyniku nienagannego procesu przetwarzania odpadów, takiego jak przetwarzanie obornika, odpadów komunalnych i ścieków komunalnych, gwarantowanym certyfikatami pochodzenia. Komisja przyznaje to zwolnienie, jeżeli stwierdzi, że warunki określone w niniejszym ustępie i w akcie delegowanym, o którym mowa w akapicie drugim, zostały spełnione. Wylączenia takie przestają obowiązywać do 1 stycznia 2035 r.</b></p>

## Poprawka 48

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 b – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu określenia maksymalnej części pojazdów, które państwo członkowskie może wyłączyć, oraz <b>społecznych i gospodarczych kosztów i korzyści w związku z warunkami morfologii terenu i meteorologicznymi uzasadniającymi</b> wylączenie, o którym mowa w poprzednim akapicie.</p>	<p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu określenia maksymalnej części pojazdów, które państwo członkowskie może wyłączyć, oraz <b>rodzaju informacji, które musi dostarczyć państwo członkowskie, aby otrzymać</b> wylączenie, o którym mowa w poprzednim akapicie.</p>



## Poprawka 49

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 c – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego	<b>Zapewnienie zrównoważonych i odpornych łańcuchów dostaw autobusów miejskich w ramach postępowań</b> o udzielenie zamówienia publicznego

## Poprawka 50

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 c – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
1. Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające <b>udzielają zamówień publicznych na zakup</b> lub <b>użytkowanie</b> pojazdów, o których mowa w art. 3b, <b>zgodnie z właściwymi przepisami prawa międzynarodowego, na podstawie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie, o najkorzystniejszym stosunku ceny do jakości oraz wkładzie w zapewnienie</b> bezpieczeństwa dostaw.	1. Instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające, <b>zawierając umowy zakupu, leasingu, najmu lub dzierżawy</b> pojazdów, o których mowa w art. 3b, <b>lub powiązanej infrastruktury ładowania, uwzględniają wpływ tych pojazdów na energię i środowisko w całym okresie ich eksploatacji, a także bezpieczeństwo dostaw związane z tymi pojazdami i ich częściami zamiennymi. Dokonują tego przez uwzględnienie w ofercie kryteriów zrównoważonego rozwoju i</b> bezpieczeństwa dostaw, <b>zgodnie z właściwymi przepisami prawa międzynarodowego.</b>

## Poprawka 51

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 a – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
c) dostępności niezbędnych części zamiennych zapewniających funkcjonowanie sprzętu będącego przedmiotem oferty;	c) <b>bieżącej i szacowanej przyszłej</b> dostępności niezbędnych części zamiennych zapewniających funkcjonowanie sprzętu będącego przedmiotem oferty;

## Poprawka 52

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 c – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>2a. Wkład oferty w zapewnienie zrównoważonego charakteru ocenia się między innymi na podstawie:</b></p> <p><b>a) zrównoważenia środowiskowego wykraczającego poza minimalne wymogi określone w mających zastosowanie przepisach, w szczególności w zakresie recyklingu i pozyskiwania akumulatorów;</b></p> <p><b>b) efektywności energetycznej pojazdów;</b></p> <p><b>c) potencjału zmniejszenia zużycia zasobów naturalnych i materiałów, na przykład poprzez modernizację istniejących pojazdów do bezemisyjnych układów napędowych.</b></p>

## Poprawka 53

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 c – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>3. Zgodnie z art. 3b wkładowi oferty w zapewnienie bezpieczeństwa dostaw przypisuje się wagę od 15 do 40 % w ramach kryteriów udzielenia zamówienia. ;</p>	<p>3. Zgodnie z art. 3b wkładowi oferty w zapewnienie <b>zrównoważonego charakteru przypisuje się wagę od 15 do 35 % w ramach kryteriów udzielenia zamówienia, a wkładowi oferty w zapewnienie</b> bezpieczeństwa dostaw <b>również</b> przypisuje się wagę od 15 do 40 % w ramach kryteriów udzielenia zamówienia. <b>Pozostaje to bez uszczerbku dla stosowania art. 41 ust. 3 dyrektywy 2014/23/UE, art. 67 ust. 5 dyrektywy 2014/24/UE lub art. 82 ust. 5 dyrektywy 2014/25/UE w celu przypisania tym kryteriom większej wagi.</b></p>

**Poprawka 54****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 c – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>3a.</b> <i>Proporcja produktów lub ofert pochodzących z państw trzecich, określona zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013, nie może przekraczać 50 % wartości oferty.</i></p>

**Poprawka 55****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 a (nowy)**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 3 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>4a)</b> <i>dodaje się artykuł w brzmieniu:</i></p> <p style="text-align: center;"><i>„Artykuł 3d</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Forum bezemisyjnych pojazdów ciężkich</b></p> <p><i>Do dnia ... [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], a następnie co rok Komisja zwołuje forum bezemisyjnych pojazdów ciężkich, w skład którego wchodzi przedstawiciele operatorów publicznych stacji ładowania, operatorów systemów przesyłowych, przewoźników dalekobieżnych, operatorów logistyki miejskiej, operatorów transportu publicznego, organizacji społeczeństwa obywatelskiego i niezależnych ośrodków analitycznych, państw członkowskich i producentów, w celu współpracy w zakresie skutecznego i opłacalnego rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania w związku ze zwiększonym celem redukcji emisji CO2 określonym w niniejszym rozporządzeniu.”</i></p>

**Poprawki 92, 108 i 138****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 a (nowy)**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

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

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p><b>5a) dodaje się artykuł w brzmieniu:</b></p> <p>„Artykuł 4a</p> <p><b>Metodologia rejestracji pojazdów ciężarowych napędzanych wyłącznie paliwami bezemisyjnymi</b></p> <p>Po konsultacjach z zainteresowanymi stronami, najpóźniej do ... [jeden rok od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego] Komisja opracowuje metodykę rejestracji pojazdów ciężkich napędzanych wyłącznie paliwami bezemisyjnymi do celów zgodności z prawem Unii i unijnym celem neutralności klimatycznej.”</p>

**Poprawka 56****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 – litera a**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 5 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
Wskaźnik emisji zerowej i niskiej uwzględnia liczbę pojazdów i emisje CO <sub>2</sub> ze wszystkich bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich w parku pojazdów producenta.”;	Wskaźnik emisji zerowej i niskiej uwzględnia liczbę pojazdów i emisje CO <sub>2</sub> ze wszystkich bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich <b>kategorii N</b> w parku pojazdów producenta.

**Poprawka 57****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6 – litera b**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
3. Dla okresów sprawozdawczych od 2025 do 2029 r. wskaźnik emisji zerowej i niskiej określa się na podstawie wartości odniesienia wynoszącej <b>2</b> % zgodnie z pkt 2.3.2 załącznika I.”;	3. Dla okresów sprawozdawczych od 2025 do 2029 r. wskaźnik emisji zerowej i niskiej <b>uwzględnia wyłącznie liczbę i emisje CO2 wszystkich bezemisyjnych pojazdów ciężkich kategorii N we flocie producenta i</b> określa się na podstawie wartości odniesienia wynoszącej <b>8</b> % zgodnie z pkt 2.3.2 załącznika I;

**Poprawka 58****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 6 a – ustęp 1 – akapit 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
c) w przypadku przenoszenia pojazdów bezemisyjnych między producentami nienależącymi do grupy producentów powiązanych: liczba pojazdów bezemisyjnych przenoszonych na producenta nie może przekraczać 5 % jego wszystkich nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w danym okresie sprawozdawczym.	c) w przypadku przenoszenia pojazdów bezemisyjnych między producentami nienależącymi do grupy producentów powiązanych <b>lub w przypadku przenoszenia istniejących pojazdów, które w wyniku modernizacji stały się pojazdami bezemisyjnymi</b> ; liczba pojazdów bezemisyjnych przenoszonych na producenta nie może przekraczać 5 % jego wszystkich nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w danym okresie sprawozdawczym.

## Poprawka 59

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera b a (nowa)

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst obowiązujący	Poprawka
<p><b>Jednostki</b> emisji są nabywane w okresach sprawozdawczych w latach 2019–<b>2029</b>. Jednostki emisji nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2019–2024 uwzględnia się <b>jednak</b> wyłącznie w celu ustalania zgodności producenta z docelowym indywidualnym poziomem emisji CO2 na okres sprawozdawczy roku 2025.</p>	<p><b>ba) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:</b></p> <p>„<b>Jednostki</b> emisji są nabywane w okresach sprawozdawczych w latach 2019–<b>2039 i uwzględnia się je wyłącznie w celu ustalania zgodności producenta z docelowym indywidualnym poziomem emisji CO2 w dowolnym z pięciu lat następujących po roku, w którym zostały nabyte. Jeżeli jednak</b> jednostki emisji <b>zostały</b> nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2019–2024, uwzględnia się <b>je</b> wyłącznie w celu ustalania zgodności producenta z docelowym indywidualnym poziomem emisji CO2 na okres sprawozdawczy roku 2025.”</p>

## Poprawka 60

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera D

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit 4

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<p>„<b>Jednostki emisji i</b> długi emisyjne nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039, w stosownych przypadkach, są przenoszone z jednego okresu sprawozdawczego na następny okres sprawozdawczy. Wszelkie pozostałe długi emisyjne zostaną jednak rozliczone w okresach sprawozdawczych roku 2029, 2034 i 2039.”;</p>	<p>Długi emisyjne nabyte w okresach sprawozdawczych w latach 2025–2039, w stosownych przypadkach, są przenoszone z jednego okresu sprawozdawczego na następny okres sprawozdawczy. Wszelkie pozostałe długi emisyjne zostaną jednak rozliczone w okresach sprawozdawczych roku 2029, 2034 i 2039.”;</p>

**Poprawka 61****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 13 C – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
Rejestr ten jest publicznie dostępny, z wyjątkiem pozycji określonych w pkt 3.2.2 załącznika V.	Rejestr ten jest publicznie dostępny, z wyjątkiem pozycji określonych w pkt 3.2 załącznika V.

**Poprawka 62****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 17**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 14 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
a) kryteriów określania podgrup pojazdów określonych w pkt 1.1;	a) kryteriów określania podgrup pojazdów określonych w pkt 1.1, <b>w tym dodawania oddzielnych podgrup dla samochodów ciężarowych EHC;</b>

**Poprawka 63****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 15 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<b>W 2028 r.</b> Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu.	<p><b>1. Nie później niż do 31 grudnia 2027 r.</b> Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i wpływu niniejszego rozporządzenia oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu. <b>W tym sprawozdaniu Komisja ocenia w szczególności:</b></p> <p>(i) <b>liczbę rejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich w państwach członkowskich;</b></p>

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<p>(ii) postępy w rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania odpowiedniej dla pojazdów ciężkich w państwach członkowskich;</p> <p>(iii) wyłącznie do celów niniejszego rozporządzenia – kwestie dotyczące pojazdów ciężkich oraz zespołów pojazdów z uwzględnieniem mas i wymiarów mających zastosowanie do transportu krajowego, na przykład koncepcji modułowych i intermodalnych, a także ewentualne aspekty bezpieczeństwa i skuteczności transportu oraz skutki intermodalne, ekologiczne i infrastrukturalne, efekt odbicia, jak również położenie geograficzne państw członkowskich;</p> <p>(iv) wpływ na zatrudnienie, w szczególności na mikroprzedsiębiorstwa oraz małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP), skuteczność środków wspierających przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji siły roboczej oraz znaczenie opłacalnego i społecznie sprawiedliwego przejścia na bezemisyjną mobilność drogową;</p> <p>(v) czy utrzymanie zwolnienia dla producentów produkujących niewielką liczbę pojazdów, o którym mowa w art. 6b niniejszego rozporządzenia, jest nadal uzasadnione, mając na uwadze osiągnięcie najpóźniej do 2050 r. równowagi między emisjami i pochłanianiem gazów cieplarnianych we wszystkich sektorach w całej Unii, jak określono w rozporządzeniu (UE) 2021/1119.</p> <p>(vi) skutki ustanowienia minimalnych progów efektywności energetycznej dla nowych bezemisyjnych pojazdów ciężkich wprowadzanych do obrotu w Unii;</p> <p>(vii) skutki zapewnienia, aby pojazdy specjalnego przeznaczenia, pojazdy terenowe i pojazdy terenowe specjalnego przeznaczenia podlegały docelowym poziomom redukcji emisji CO<sub>2</sub>;</p> <p>(viii) wysokość opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji CO<sub>2</sub> w celu dopilnowania, by opłata przewyższała średnie koszty krańcowe technologii niezbędnych do osiągnięcia docelowych poziomów emisji CO<sub>2</sub>;</p>



**Poprawka 64****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 15 – akapit 1 – podpunkt ix

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	(ix) <i> sprawozdanie oceniające możliwość opracowania wspólnej unijnej metody oceny i spójnej sprawozdawczości w odniesieniu do danych dotyczących emisji CO2 w całym cyklu życia nowych pojazdów ciężkich wprowadzonych do obrotu na rynku Unii, o których mowa w ust. 2;</i>

**Poprawka 65****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 15 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<i>2a. Do 31 grudnia 2026 r. Komisja opublikuje sprawozdanie oceniające możliwość opracowania wspólnej unijnej metody oceny i spójnej sprawozdawczości w odniesieniu do danych dotyczących emisji CO2 w całym cyklu życia nowych pojazdów ciężkich wprowadzonych do obrotu na rynku Unii. Komisja przedkłada to sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.</i>

**Poprawka 66****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 15 – akapit 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<i>2b. W ramach sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, Komisja ocenia, czy utworzenie nowych podgrup dla samochodów ciężarowych EHC doprowadziło do nieuzasadnionego zwiększenia mocy</i>

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<i>znamionowej silnika. Jeżeli Komisja stwierdzi, że we wszystkich lub niektórych zgłoszonych przypadkach moc znamionowa silnika została nienależnie zwiększona, przyjmuje akt delegowany zgodnie z art. 17 w celu zmiany kryteriów określonych w art. 3 ust. 1 pkt 24.</i>

### Poprawka 121

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 15 – ustęp 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<i>2c. Komisja ocenia rolę zrównoważonych paliw odnawialnych w transformacji w kierunku neutralności klimatycznej, w tym w sektorze pojazdów ciężkich. Niezależnie od przeglądu, o którym mowa w ust. 1, oraz w ramach szerszej strategii upowszechniania takich paliw do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wszechstronną analizę potrzeby dalszego zachęcania do upowszechniania zaawansowanych biopaliw i biogazu oraz paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego w tym sektorze oraz odpowiednie ramy środków, w tym zachęt finansowych, służących osiągnięciu tego celu. Na podstawie tej analizy Komisja, w stosownych przypadkach, przedstawi dodatkowe wnioski ustawodawcze lub wyda zalecenia dla państw członkowskich.</i>

### Poprawka 67

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera a

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 17 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
<i>„Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3b, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. 14 ust. 1, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].”;</i>	<i>Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 3b <b>ust. 2, art. 3e</b>, art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2, art. 14 ust. 1 <b>i art. 15 ust. 3</b>, powierza się Komisji na okres pięciu lat od [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].</i>

**Poprawka 68****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera b**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 17 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
„ <b>Przekazanie</b> uprawnień, o którym mowa w art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2 i art. <b>14</b> ust. <b>1</b> , może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.”;	<b>Przekazanie</b> uprawnień, o którym mowa w <b>art. 3b ust. 2, art. 3e</b> , art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13e ust. 4, art. 13f ust. 2, <b>art. 14 ust. 1</b> i art. <b>15</b> ust. <b>3</b> , może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.

**Poprawka 69****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 – litera c**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Artykuł 17 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
c) w ust. 6 odesłanie do „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi i art. 14 ust. 1” otrzymuje brzmienie: „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13f ust. 2 i art. <b>14</b> ust. <b>1</b> ”;	c) w ust. 6 odesłanie do „art. 11 ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi i art. 14 ust. 1” otrzymuje brzmienie: „art. <b>3b ust. 2, art. 3e, art. 11</b> ust. 2, art. 13 ust. 4 akapit drugi, art. 13c ust. 3, art. 13d ust. 2, art. 13f ust. 2, <b>art. 14 ust. 1</b> i art. <b>15</b> ust. <b>3</b> ”;

**Poprawka 70****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik I – punkt 1 – punkt 1.1.1**

Tekst proponowany przez Komisję

1.1.1. Dla pojazdów kategorii N podgrupę sg określono w następujący sposób:

Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Pojazd specjalistyczny zgodnie z art. 3 pkt 9 niniejszego rozporządzenia	Typ kabiny	Moc silnika	Zakres roboczy (OR)	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
53	Nie	Wszystkie			53

## Tekst proponowany przez Komisję

54	Nie	Wszystkie			54
1s	Nie	Wszystkie			1s
1	Nie	Wszystkie			1
2	Nie	Wszystkie			2
3	Nie	Wszystkie			3
4	Nie	Wszystkie	<170 kW	Wszystkie	4-UD
	Nie	Kabina dzienna	≥170 kW	Wszystkie	4-RD
	Nie	Kabina sypialna	≥170 kW i <265 kW		
	Nie	Kabina sypialna	≥265 kW	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	9-RD
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	≥ 350 km	9-LH
5	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	5-RD
	Nie	Kabina sypialna	< 265 kW		
	Nie	Kabina sypialna	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	10-RD
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	≥ 350 km	10-LH
11	Nie	Wszystkie			11
12	Nie	Wszystkie			12
16	Nie	Wszystkie			16

## Poprawka

1.1.1. Dla pojazdów kategorii N podgrupę sg określono w następujący sposób:

Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Pojazd specjalistyczny zgodnie z art. 3 pkt 9 niniejszego rozporządzenia	Typ kabiny	Moc silnika	Zakres roboczy (OR)	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
53	Nie	Wszystkie			53
54	Nie	Wszystkie			54
1s	Nie	Wszystkie			1s
1	Nie	Wszystkie			1
2	Nie	Wszystkie			2
3	Nie	Wszystkie			3
4	Nie	Wszystkie	<170 kW	Wszystkie	4-UD
	Nie	Kabina dzienna	≥170 kW	Wszystkie	4-RD
	Nie	Kabina sypialna	≥170 kW i <265 kW		
	Nie	Kabina sypialna	≥265 kW	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH
	<b>Tak</b>	<b>Wszystkie</b>			<b>4v</b>
9	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	9-RD
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	≥ 350 km	9-LH
	<b>Tak</b>	<b>Wszystkie</b>			<b>9v</b>
5	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	5-RD
	Nie	Kabina sypialna	< 265 kW		
	Nie	Kabina sypialna	≥ 265 kW	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
		<b>Tak</b>	<b>Wszystkie</b>		

Poprawka					
10	Nie	Kabina dzienna	Wszystkie	Wszystkie	10-RD
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	< 350 km	
	Nie	Kabina sypialna	Wszystkie	≥ 350 km	10-LH
	<b>Tak</b>	<b>Wszystkie</b>			<b>10v</b>
11	<b>Wszystkie</b>				11
12	<b>Wszystkie</b>				12
16	<b>Wszystkie</b>				16

### Poprawka 71

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Załącznik I – punkt 1 – punkt 1.1.1 – podpunkt 1.1.1. a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

### Poprawka

#### 1.1.1a. Przypisanie małych i średnich samochodów ciężarowych kategorii N2 o masie maksymalnej poniżej 7,4 t, dla których określono poziom emisji CO2 zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858

Cechy pojazdu	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
Kategoria N2, o maksymalnej masie całkowitej ≤ 7,4 t	53

### Poprawka 72

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Załącznik I – punkt 1 – punkt 1.1.2

Tekst proponowany przez Komisję

1.1.2. Dla pojazdów kategorii M podgrupę sg określono w następujący sposób:

Grupa pojazdów zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) 2017/2400	Podgrupa pojazdów (sg) przypisana do celów niniejszego rozporządzenia
31a, 31d	31-LF

## Tekst proponowany przez Komisję

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

## Poprawka

1.1.2. Dla pojazdów kategorii M podgrupę sg określono w następujący sposób:

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

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

### Poprawka 73

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 3 – podakapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
x wynosi 0, <b>02</b>	x wynosi 0, <b>08</b>

### Poprawka 74

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 3 – podakapit 2 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
$V_{in}$ oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych <b>niskoemisyjnych i</b> bezemisyjnych pojazdów ciężkich w podgrupach sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH, <b>w przypadku gdy każdy z nich liczy się jako <math>ZLEV_{specific}</math> zgodnie z poniższym wzorem:</b>	$V_{in}$ oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich w podgrupach sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH



## Poprawka 75

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 3 – akapit 2 – akapit 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$	skreśla się

## Poprawka 76

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 3 – akapit 2 – akapit 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
$CO2_v$ oznacza indywidualny poziom emisji $CO_2$ w g/km bezemisyjnego i niskoemisyjnego pojazdu ciężkiego v określony zgodnie z pkt 2.1;	skreśla się

## Poprawka 77

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 3 – akapit 2 – akapit 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
$LET_{sg}$ oznacza próg niskoemisyjny podgrupy sg, do której pojazd v należy zgodnie z definicją w pkt 2.3.4;	skreśla się

## Poprawka 78

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – punkt 2.3 – podpunkt 2.3.2 – akapit 3 – akapit 2 – akapit 2 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
$V_{out}$ oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich, które nie należą do podgrup, o których mowa w definicji $V_{in}$ , przy maksymalnie 0,035 $V_{total}$ ;	$V_{out}$ oznacza całkowitą liczbę nowo zarejestrowanych bezemisyjnych pojazdów ciężkich <b>kategorii N</b> , które nie należą do podgrup, o których mowa w definicji $V_{in}$ , przy maksymalnie 0,035 $V_{total}$ ;

## Poprawka 79

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Załącznik I – punkt 4 – punkt 4.2

Tekst proponowany przez Komisję

4.2. Podgrupy pojazdów uwzględniane przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> i docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów

Następujące podgrupy sg uwzględnia się przy obliczaniu indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> CO<sub>2</sub>(X), docelowych indywidualnych poziomów emisji T(X) i trajektorii emisji CO<sub>2</sub> ET(X)<sub>y</sub>:

X = 2025	X= NO	X = MCO <sub>2</sub>	X= MZE
podgrupy pojazdów podlegające docelowym poziomom emisji CO <sub>2</sub> zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. a)	podgrupy pojazdów do przewozu towarów podlegające docelowym poziomom emisji CO <sub>2</sub> zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. b), c) i d) oraz art. 3a ust. 3	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji CO <sub>2</sub> zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. b), c) i d)	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji dla pojazdów bezemisyjnych zgodnie z art. 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Wszystkie podgrupy pojazdów, o których mowa w pkt 1.1.1 i 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE, 39-FE

Poprawka

4.2. Podgrupy pojazdów uwzględniane przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> i docelowych indywidualnych poziomów emisji producentów

Następujące podgrupy sg uwzględnia się przy obliczaniu indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> CO<sub>2</sub>(X), docelowych indywidualnych poziomów emisji T(X) i trajektorii emisji CO<sub>2</sub> ET(X)<sub>y</sub>:

X = 2025	X= NO	X = MCO <sub>2</sub>	X= MZE
podgrupy pojazdów podlegające docelowym poziomom emisji CO <sub>2</sub> zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. a)	podgrupy pojazdów do przewozu towarów podlegające docelowym poziomom emisji CO <sub>2</sub> zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d) oraz art. 3a ust. 3	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji CO <sub>2</sub> zgodnie z art. 3a ust. 1 lit. b), c) i d)	podgrupy pojazdów do przewozu osób podlegające docelowym poziomom emisji dla pojazdów bezemisyjnych zgodnie z art. 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Wszystkie podgrupy pojazdów, o których mowa w pkt 1.1.1 i 1.1.3.	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34-DD	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

**Poprawka 81****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik I – punkt 4 – punkt 4.3. – podpunkt 4.3.2.**

Tekst proponowany przez Komisję

Następujące cele dotyczące pojazdów bezemisyjnych zevMsg zgodnie z art. 3b mają zastosowanie do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:

Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych zevM<sub>sg</sub>

Podgrupy pojazdów sg		Okres sprawozdawczy w latach			
		przed 2030 r.	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Ciężkie autobusy miejskie	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2,</b> <b>33-L2</b>	0	100%	100%	100%

Poprawka

Następujące cele dotyczące pojazdów bezemisyjnych zevMsg zgodnie z art. 3b mają zastosowanie do pojazdów w podgrupie sg w poszczególnych okresach sprawozdawczych:

Następujące podgrupy sg uwzględnia się przy obliczaniu indywidualnego poziomu emisji CO<sub>2</sub> CO<sub>2</sub>(X), docelowych indywidualnych poziomów emisji T(X) i trajektorii emisji CO<sub>2</sub> ET(X)Y:

Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych zevM<sub>sg</sub>

Obowiązek dotyczący pojazdów bezemisyjnych zevM <sub>sg</sub>		Okres sprawozdawczy w latach			
		przed 2030 r.	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040 r.
Ciężkie autobusy miejskie	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100%	100%	100%

**Poprawka 82****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik III – punkt 1 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
oznacza emisje CO <sub>2</sub> w g/km <b>pojazdu podstawowego</b> nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b;	oznacza emisje CO <sub>2</sub> w g/km nowego pojazdu ciężkiego v określone dla profilu zadań mp i zgłoszone zgodnie z art. 13a i 13b;

**Poprawka 83****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik IV**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik IV – część A – punkt 1 – litera n a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<b>na) <i>technicznie dopuszczalna maksymalna masa zespołu pojazdów ciężarowych kategorii N3 w bardzo ciężkim zestawie (EHC), o których mowa w art. 3 pkt 24, jak określono w pozycji 16.4 świadectwa zgodności lub świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu;</i></b>

**Poprawka 84****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik IV**

Rozporządzenie (UE) 2019/1242

Załącznik IV – część A – punkt 1 – litera n b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	Poprawka
	<b>nb) <i>maksymalna moc netto silnika określona w pozycji 27.1 świadectwa zgodności lub świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu;</i></b>