



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 11.7.2012 r.
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 443/2009 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Kontekst ogólny

UE postawiła sobie za cel ograniczenie globalnej zmiany klimatu tak, by wzrost temperatury nie przekroczył 2°C w stosunku do okresu sprzed epoki przemysłowej. Realizacja tego celu wymaga, aby poziom emisji osiągnął maksymalną wysokość do 2020 r. i do 2050 r. został zmniejszony o co najmniej 50 % w porównaniu z poziomem z 1990 r. Rada Europejska ponownie potwierdziła cel UE, jakim jest zmniejszenie emisji o 80-95 % do 2050 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r., w kontekście niezbędnych redukcji poziomów emisji, których mają dokonać kraje rozwinięte jako grupa.

Do 2050 r. obecna polityka doprowadziłaby do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych jedynie o ok. 40 %. W komunikacie Komisji „Plan działania prowadzący do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r.”¹ określono, jak przy możliwie najmniejszych kosztach osiągnąć przewidziany na 2050 r. cel, jakim jest zmniejszenie wewnętrznych emisji o 80 %. W planie działania wykazano, że do osiągnięcia powyższego celu przyczynić muszą się wszystkie sektory gospodarki oraz, zależnie od scenariusza, w porównaniu z 1990 r. emisje z transportu muszą być wyniesić do 2030 r. od + 20 % do -9 %, a do 2050 r. muszą spaść o 54 % do 67 %².

O ile emisje z innych sektorów generalnie zmniejszają się, o tyle transport drogowy jest jedną z niewielu branż, w których emisje wzrosły w szybkim tempie. Między latami 1990 i 2008 poziom emisji z transportu drogowego wzrósł o 26 %. W 2008 r. ok. 70 % emisji CO₂ pochodziło z transportu drogowego³. W konsekwencji jest to drugie co do wielkości źródło emisji gazów cieplarnianych w UE, stanowiące ok. jednej piątej łącznych emisji CO₂ w UE.

W marcu 2011 r. Komisja przyjęła dokument „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Określono w nim strategię w dziedzinie transportu zmierzającą do osiągnięcia 60 % redukcji emisji gazów cieplarnianych w transporcie do 2050 r.

• Rozporządzenie

Rozporządzenie (WE) 443/2009 ustanawia ramy dla redukcji emisji CO₂ w przypadku nowego parku samochodowego do 2020 r. W rozporządzeniu przyjęto rozwiązanie dwustopniowe. Na pierwszy okres, do 2015 r., ustalono warunki zgodności z przyjętym celem. W drugim okresie, do 2020 r., celu nie uda się osiągnąć bez wdrożenia niezbędnych warunków, które mają zostać ustalone podczas przeglądu. Cel ten został określony w ramach procedury współdecydowania i nie jest ponownie rozważany w ramach przeglądu.

Nieokreślenie lub niewdrożenie warunków miałoby negatywny wpływ na producentów pojazdów i dostawców części, którzy potrzebują pewności w odniesieniu do technologii i pojazdów niezbędnych do osiągnięcia celu.

¹ COM/2011/0112 wersja ostateczna

² Z wyłączeniem emisji w międzynarodowym transporcie morskim

³ *EU transport in figures 2011*, Komisja Europejska

Za warunki uważa się aspekty wdrożenia, które mają wpływ na sposób osiągnięcia docelowego poziomu emisji. Kluczowe warunki w obecnym rozporządzeniu obejmują krzywą wartości granicznych, która jest zdefiniowana przez parametr użyteczności oraz funkcję opisującą związek między parametrem użyteczności a emisjami CO₂ (określenie kształtu i nachylenia). Inne warunki obejmują mechanizm opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, innowacje ekologiczne, odstępstwa, tworzenie grup producentów, stopniowe wprowadzanie celów i przyznawanie superjednostek na czas ograniczony.

2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCENA SKUTKÓW

Konsultacje z zainteresowanymi stronami

- *Pomoc ekspertów zewnętrznych*

Zewnętrzne badanie „Uzasadnienie przeglądu rozporządzenia (WE) nr 443/2009 w zakresie emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych”⁴ stanowiło główną analizę leżącą u podstaw niniejszego wniosku. Obejmuje ona ocenę różnych warunków i zawiera oszacowanie ich kosztów. Do oceny ogólnych skutków celów założonych na 2020 r. użyto modelu PRIMES-TREMOVE.

- *Konsultacje z zainteresowanymi stronami*

Formalne konsultacje z zainteresowanymi stronami przeprowadzono przy pomocy internetowego formularza i w formie spotkania z nimi. Uwagi zainteresowanych stron uwzględniono w ocenie różnych możliwych wariantów regulujących emisje CO₂ pochodzące z samochodów.

– Konsultacje społeczne

Internetowe konsultacje społeczne przeprowadzono jesienią 2011 r. Ogólnie z odpowiedzi wynika jasno, że obejmowanie emisji pojazdów regulacjami jest ważne, powinno być przeprowadzane zgodnie z długoterminowymi celami dotyczącymi gazów cieplarnianych, powinno opierać się na średnim poziomie emisji nowych pojazdów oraz być neutralne technologicznie. Opinie co do tego, czy obecne prawodawstwo spełnia swoją rolę, były bardzo podzielone. Wydaje się, że główną przyczyną takiej sytuacji jest przekonanie wielu osób, że obecne przepisy są zbyt mało ambitne. Istnieje silne poparcie dla ustalenia celów na okres po 2020 r., bez uszczerbku dla innych środków, jakie mogą zostać wprowadzone w życie. Wyniki konsultacji społecznych zostały streszczone oraz opublikowane⁵.

– Spotkanie zainteresowanych stron

Spotkanie z udziałem zainteresowanych stron odbyło się dnia 6 grudnia 2011 r. Przedstawiono uzupełnione badanie oraz opublikowano prezentacje ze spotkania wraz ze streszczeniem dyskusji⁶. Uczestnicy nie zgłosili żadnych istotnych uwag do analizy.

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf

⁵ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

Organizacje pozarządowe stwierdziły, że skoro koszty są niższe, niż wcześniej zakładano, docelowe poziomy emisji powinny być bardziej rygorystyczne.

Ocena skutków

Przygotowano wspólną ocenę skutków uzupełniającą niniejszy wniosek oraz równoległy wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia (UE) nr 510/2011. W celu określenia wariantów strategicznych zastosowano szerokie podejście, które obejmuje kwestie podniesione w prawodawstwie, kwestie wynikające z wdrożenia i kwestie ocenione podczas badań, w czasie których analizowano ewentualne podejścia mające na celu zwiększenie skuteczności prawodawstwa. Przeanalizowano następujące aspekty:

- a) wariant „niepodejmowania żadnych działań”,
- b) warunki osiągnięcia docelowego poziomu emisji z samochodów,
- c) uproszczenie i zmniejszenie obciążenia administracyjnego,
- d) dostosowanie do nowego cyklu testowego,
- e) kształt i rygorystyczność prawodawstwa po 2020 r.

W oparciu o analizę skutków ekonomicznych, środowiskowych i społecznych w ocenie skutków przedstawiono następujące wnioski:

- w przypadku samochodów parametrem użyteczności powinna pozostać masa, krzywa wartości granicznych powinna mieć nadal charakter liniowy,
- dowody wskazują na to, że nachylenie krzywej powinno być ustalone na stosunkowo niskim poziomie w celu ograniczenia zakłóceń w funkcjonowaniu rynku,
- opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinna zostać utrzymana na poziomie 95 EUR za każdy g/km na pojazd,
- rozporządzenie powinno zostać zaktualizowane w celu dostosowania go do Traktatu z Lizbony,
- procedura przyznawania odstępstwa powinna zostać uproszczona poprzez wprowadzenie wyłączenia „de minimis” z obowiązku posiadania docelowego poziomu emisji CO₂ dla najmniejszych producentów, ponadto należy dopuścić większą elastyczność w odniesieniu do daty przyznawania odstępstw dla samochodów produkowanych w małej liczbie.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

UE podjęła już działania w tej dziedzinie, przyjmując rozporządzenie (WE) nr 443/2009, oparte na rozdziale traktatu poświęconym środowisku. Jednolity rynek również daje podstawy do podjęcia działań raczej na poziomie UE, a nie na poziomie państw członkowskich, tak aby można było zapewnić wprowadzenie na terytorium całej UE wspólnych wymogów i zminimalizować koszty ponoszone przez producentów.

Przyjęcie wniosku nie doprowadzi do uchylecia obowiązującego prawodawstwa.

Krótki opis proponowanych działań

Wniosek zmienia rozporządzenie w celu wprowadzenia w życie warunków osiągnięcia celu, jakim jest obniżenie poziomu emisji do 95g CO₂/km dla nowych samochodów osobowych do 2020 r. Najważniejsze z wprowadzanych warunków przedstawiają się następująco:

- parametrem użyteczności pozostaje masa pojazdu w stanie gotowości do jazdy,
- krzywa wartości granicznych pozostaje liniowa, z nachyleniem o wartości 60 % w porównaniu do floty wyjściowej, która odpowiada flocie z 2006 r., i jest zgodne z krzywą wartości granicznych dla 2015 r.,
- w latach 2020–2023 wprowadzone zostaną dla samochodów emitujących poniżej 35g CO₂/km superjednostki z mnożnikiem 1,3, ograniczone do łącznej liczby 20 000 pojazdów na producenta przez cały okres obowiązywania systemu,
- poziom docelowy określany zgodnie z odstępstwem dla producentów niszowych zostaje zaktualizowany na 2020 r.,
- producenci odpowiedzialni za mniej niż 500 rejestracji nowych samochodów osobowych rocznie są wyłączeni z obowiązku posiadania docelowego poziomu emisji CO₂,
- dozwolona jest większa elastyczność co do terminów podejmowania decyzji o przyznaniu odstępstw dla samochodów produkowanych w małej liczbie,
- innowacje ekologiczne zostają zachowane w przypadku wdrożenia zmienionej procedury badania,
- opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji zostaje utrzymana na poziomie 95 EUR za każdy g/km na pojazd,
- przepisy procedury komitetowej zostają zaktualizowane tak, by były zgodne z Traktatem z Lizbony.

Biorąc pod uwagę, że przemysł korzysta ze wskazówek dotyczących uregulowań prawnych, które byłyby stosowane po 2020 r., wniosek przewiduje kolejny przegląd, który należy przeprowadzić do 31 grudnia 2014 r.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie wymaga dodatkowych środków finansowych.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- Klauzula przeglądu/rewizji/wygaśnięcia

Wniosek zawiera klauzulę przeglądu.

- Europejski Obszar Gospodarczy

Akt będący przedmiotem wniosku dotyczy zagadnienia EOG i dlatego jego zakres powinien obejmować Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 443/2009 w celu określenia warunków osiągnięcia docelowego zmniejszenia emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych przewidzianego na 2020 r.

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁷,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁸,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 13 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych⁹ zobowiązuje Komisję do dokonania przeglądu warunków osiągnięcia w opłacalny sposób, do roku 2020, docelowego poziomu 95 g CO₂/km, w szczególności wzoru w załączniku I oraz odstępstw w art. 11. Wymaga się, by wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia był możliwie najbardziej neutralny z punktu widzenia konkurencyjności, oraz społecznie sprawiedliwy i zrównoważony.
- (2) Należy wyjaśnić, że do celów weryfikacji zgodności z docelowym poziomem 95g CO₂/km emisje CO₂ powinny być w dalszym ciągu mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i

⁷ Dz.U. C z [...], s. [...].

⁸ Dz.U. C z [...], s. [...].

⁹ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

utrzymania pojazdów¹⁰ i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz technologiami innowacyjnymi.

- (3) Mając na uwadze wysokie koszty prac badawczo-rozwojowych oraz jednostkowej produkcji pierwszych generacji pojazdów o ultra niskich emisjach CO₂, właściwym jest przyspieszenie i ułatwienie, tymczasowo i w ograniczonym zakresie, początkowych etapów procesu ich wprowadzenia na rynek unijny.
- (4) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, wynikający z konieczności zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa i jedynie znikome korzyści w zakresie zmniejszonych emisji CO₂ z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów, producenci odpowiedzialni rocznie za mniej niż 500 nowych samochodów osobowych zostają wyłączeni z zakresu docelowych indywidualnych poziomów emisji i opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji.
- (5) Procedura przyznawania odstępstw drobnym producentom powinna zostać uproszczona w celu dopuszczenia większej elastyczności w odniesieniu do terminów składania wniosków o odstępstwo przez producentów oraz wydawania decyzji w ich sprawie przez Komisję.
- (6) Procedura przyznawania odstępstw producentom niszowym powinna być kontynuowana w okresie do 2020 r. Aby jednak zapewnić, że wysiłek związany z redukcją emisji wymagany od producentów niszowych będzie odpowiadał obciążeniom dużych producentów, od 2020 r. powinien obowiązywać docelowy poziom emisji o 45 % niższy niż średnie indywidualne poziomy emisji producentów niszowych w 2007 r.
- (7) Celem umożliwienia przemysłowi motoryzacyjnemu prowadzenia długoterminowych inwestycji i innowacji pożądane jest zapewnienie wskazówek co do tego, jak niniejsze rozporządzenie powinno zostać zmienione w odniesieniu do okresu po 2020 r. Wskazówki te powinny być oparte na ocenie niezbędnej wielkości redukcji, zgodnie z unijnymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu i skutkami dla rozwoju oszczędnych technologii ograniczania emisji CO₂ stosowanych w samochodach. Z tego powodu pożądane jest, aby aspekty te zostały poddane przeglądowi, aby Komisja sporządziła sprawozdanie oraz, w stosownych przypadkach, by przedstawić propozycje docelowych poziomów emisji na okres po 2020 r.
- (8) W rozporządzeniu zobowiązuje się Komisję do przeprowadzenia oceny skutków w celu dokonania przeglądu procedur badań, tak by odzwierciedlały one rzeczywiste emisje CO₂ z samochodów. Zadanie to, polegające na opracowaniu światowej procedury badań lekkich pojazdów dostawczych w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, nie zostało jeszcze zakończone. W związku z tym w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009 ustanawia się wartości dopuszczalne emisji na 2020 r. mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Po zmianie procedur badania wartości graniczne określone w załączniku I powinny zostać

¹⁰

Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

dostosowane w celu zapewnienia porównywalnych ograniczeń dla producentów i klas pojazdów.

- (9) Należy dostosować treść art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, aby zapewnić, że koncepcja powiązanych przedsiębiorstw jest zgodna z przepisami rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw¹¹, a także z art. 3 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych¹².
- (10) Rozporządzenie (WE) nr 443/2009 przyznaje Komisji uprawnienia do wprowadzenia w życie niektórych z jego przepisów zgodnie z procedurami określonymi w decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r.¹³. W następstwie wejścia w życie Traktatu z Lizbony uprawnienia te należy dostosować do art. 290 i 291 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
- (11) Aby zapewnić jednolite warunki wdrożenia rozporządzenia (WE) nr 443/2009, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję¹⁴.
- (12) Uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinny zostać przekazane Komisji, tak by mogła ona uzupełnić zasady dotyczące odstępstw od docelowych indywidualnych poziomów emisji, zmienić wymogi dotyczące danych w celu monitorowania emisji CO₂ i dostosować wzór w załączniku I służący do obliczania indywidualnych poziomów emisji CO₂ do zmian wartości masy pojazdu i regulacyjnej procedury kontrolnej służącej do pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (13) Należy zachować podejście, zgodnie z którym docelowa wartość emisji oparta jest na liniowej zależności między użytecznością samochodu i jego docelowymi poziomami emisji CO₂ wyrażonymi wzorem podanym w załączniku I, ponieważ takie rozwiązanie pozwala zachować różnorodność rynku samochodów osobowych oraz zdolność producentów do sprostanienia różnym potrzebom konsumentów, a tym samym unikania nieuzasadnionych zakłóceń rynku.
- (14) Komisja zbadała dostępność danych o powierzchni postojowej i ich wykorzystanie jako parametru użyteczności we wzorze podanym w załączniku I. Dane te są dostępne

¹¹ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1.

¹² Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1.

¹³ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

¹⁴ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

i ich ewentualne zastosowanie zostało ocenione w ocenie skutków. Na podstawie tej oceny stwierdzono, że parametrem użyteczności stosowanym we wzorze na 2020 r. powinna być masa. Niższe koszty i zalety zastosowania powierzchni postojowej jako parametru użyteczności powinny jednak zostać rozważone w przyszłym przeglądzie.

(15) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 443/2009,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

(1) art. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

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

(2) w art. 2 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Artykuł 4, art. 8 ust. 4 lit. b) i (c), art. 9 oraz art. 10 ust. 1 lit. a) i (c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż 500 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w UE w poprzednim roku kalendarzowym.”;

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

„- więcej niż połowę praw głosu, lub”;

(4) po art. 5 dodaje się artykuł w brzmieniu:

„*Artykuł 5a*

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

1. Podczas obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ każdy nowy samochód osobowy, którego indywidualny poziom emisji CO₂ wynosi mniej niż 35 g CO₂/km, liczony jest jako 1,3 samochodu osobowego w okresie od 2020 r. do 2023 r. i jako 1 samochód osobowy począwszy od 2024 r.

2. Maksymalna liczba nowych samochodów osobowych, które bierze się pod uwagę, stosując mnożniki określone w ust. 1 dla lat 2020–2023, nie przekracza 20 000 nowych rejestracji samochodów osobowych na producenta.”;

(5) art. 8 ust. 9 otrzymuje brzmienie:

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

Komisja może przyjmować akty delegowane zgodnie z art. 14a w celu dokonywania zmian w załączniku II w zakresie wymogów dotyczących danych oraz parametrów danych.”;

(6) art. 9 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

(7) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 3 skreśla się ostatnie zdanie;

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

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

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

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

(8) b) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Komisja przyjmuje zgodnie z art. 14a akty delegowane określające zasady uzupełniające ust. 1–7 niniejszego artykułu, dotyczące kryteriów kwalifikowania się do odstępstwa, treści wniosków oraz dotyczące treści i oceny programów redukcji indywidualnych poziomów emisji CO₂.”;

(9) w art. 12 ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych, o których mowa w ust. 1, w drodze aktów

wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.”;

(10) w art. 13 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Środki te przyjmuje się w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 14a.”;

b) w ust. 3 skreśla się akapit drugi;

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Do dnia 31 grudnia 2014 r. Komisja dokona przeglądu docelowych indywidualnych poziomów emisji, warunków i innych aspektów niniejszego rozporządzenia w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych na okres po 2020 r.”;

d) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 14a w celu dostosowania wzorów w załączniku I tak, by odzwierciedlić wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 692/2008, dbając o to, by w ramach starych i nowych procedur producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymagania w zakresie redukcji o podobnym stopniu surowości.”;

(11) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14
Procedura komitetowa

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

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

(12) dodaje się art. 14a w brzmieniu:

„Artykuł 14a
Wykonanie przekazanych uprawnień

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

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 8, art. 13 ust. 2 akapit trzeci i art. 13 ust. 7, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [the date of entry into force of this Regulation].

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 8, art. 13 ust. 2 akapit trzeci i art. 13 ust. 7, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 8, art. 13 ust. 2 akapit trzeci i art. 13 ust. 7 wchodzi w życie tylko, jeśli Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub jeśli, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

(13) w załączniku I w pkt 1 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) od 2020 r.:

indywidualny poziom emisji CO₂ = 95 + a × (M – M₀)

gdzie:

M = masa pojazdu w kilogramach (kg)

M₀ = wartość przyjęta zgodnie z art. 13 ust. 2

a = 0,0333.”.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący