Parlament Europejski
2024-2029

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Klimatu i Bezpieczeństwa Żywności
Komisja Transportu i Turystyki

2025/0421(COD)

23.6.2026

POPRAWKI
252 - 537

Projekt sprawozdania
Tiemo Wölken, François Kalfon
(PE787.931v01-00)

Ekologicznie czyste pojazdy korporacyjne

Wniosek dotyczący rozporządzenia
(COM(2025)0994 – 2025/0421(COD))

Poprawka 252
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyspieszenie upowszechniania pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** we flotach korporacyjnych, przy jednoczesnym wspieraniu konkurencyjności unijnego sektora motoryzacyjnego, nie mogą zostać dostatecznie osiągnięte przez same państwa członkowskie w sposób zapewniający wystarczające i jasne sygnały rynkowe dla operatorów flot w całej UE, a z racji spójności z instrumentami prawnymi na poziomie UE dotyczącymi producentów pojazdów możliwe jest ich pełniejsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,	(20) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyspieszenie upowszechniania pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych, przy jednoczesnym wspieraniu konkurencyjności unijnego sektora motoryzacyjnego, nie mogą zostać dostatecznie osiągnięte przez same państwa członkowskie w sposób zapewniający wystarczające i jasne sygnały rynkowe dla operatorów flot w całej UE, a z racji spójności z instrumentami prawnymi na poziomie UE dotyczącymi producentów pojazdów możliwe jest ich pełniejsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

Or. en

Poprawka 253
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyspieszenie upowszechniania pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** we flotach korporacyjnych, przy	(20) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyspieszenie upowszechniania pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych, przy jednoczesnym wspieraniu

jednoczesnym wspieraniu konkurencyjności unijnego sektora motoryzacyjnego, nie mogą zostać dostatecznie osiągnięte przez same państwa członkowskie w sposób zapewniający wystarczające i jasne sygnały rynkowe dla operatorów flot w całej UE, a z racji spójności z instrumentami prawnymi na poziomie UE dotyczącymi producentów pojazdów możliwe jest ich pełniejsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

konkurencyjności unijnego sektora motoryzacyjnego, nie mogą zostać dostatecznie osiągnięte przez same państwa członkowskie w sposób zapewniający wystarczające i jasne sygnały rynkowe dla operatorów flot w całej UE, a z racji spójności z instrumentami prawnymi na poziomie UE dotyczącymi producentów pojazdów możliwe jest ich pełniejsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

Or. en

Poprawka 254
Merja Kyllönen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyspieszenie upowszechniania pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych we flotach korporacyjnych, przy jednoczesnym wspieraniu konkurencyjności unijnego sektora motoryzacyjnego, nie mogą zostać dostatecznie osiągnięte przez same państwa członkowskie w sposób zapewniający wystarczające i jasne sygnały rynkowe dla operatorów flot w całej UE, a z racji spójności z instrumentami prawnymi na poziomie UE dotyczącymi producentów pojazdów możliwe jest ich pełniejsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną	(20) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyspieszenie upowszechniania pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych we flotach korporacyjnych ***i sprawienie, by pojazdy bezemisyjne były bardziej przystępne cenowo***, przy jednoczesnym wspieraniu konkurencyjności unijnego sektora motoryzacyjnego, nie mogą zostać dostatecznie osiągnięte przez same państwa członkowskie w sposób zapewniający wystarczające i jasne sygnały rynkowe dla operatorów flot w całej UE, a z racji spójności z instrumentami prawnymi na poziomie UE dotyczącymi producentów pojazdów możliwe jest ich pełniejsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania

w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,	zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów, ***Ponadto podkreśla się w nim, że planowane środki z zakresu polityki powinny być w pełni zgodne z zasadą pomocniczości i pozostawiać wystarczającą elastyczność w odniesieniu do krajowych i lokalnych decyzji dotyczących wdrażania.***

Or. en

Uzasadnienie

Doprecyzowanie to jest konieczne w celu zagwarantowania, że chociaż w rozporządzeniu ustanawia się wspólne cele na szczeblu Unii, państwa członkowskie zachowają wystarczającą elastyczność w opracowywaniu i wdrażaniu środków niezbędnych do ich osiągnięcia.

Poprawka 255
Dario Tamburrano

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyspieszenie upowszechniania pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych we flotach korporacyjnych, przy jednoczesnym wspieraniu konkurencyjności unijnego sektora motoryzacyjnego, nie mogą zostać dostatecznie osiągnięte przez same państwa członkowskie w sposób zapewniający wystarczające i jasne sygnały rynkowe dla operatorów flot w całej UE, a z racji spójności z instrumentami prawnymi na poziomie UE dotyczącymi producentów pojazdów możliwe jest ich pełniejsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania	(20) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyspieszenie upowszechniania pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych we flotach korporacyjnych, przy jednoczesnym wspieraniu konkurencyjności unijnego sektora motoryzacyjnego, nie mogą zostać dostatecznie osiągnięte przez same państwa członkowskie w sposób zapewniający wystarczające i jasne sygnały rynkowe dla operatorów flot w całej UE, a z racji spójności z instrumentami prawnymi na poziomie UE dotyczącymi producentów pojazdów możliwe jest ich pełniejsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania

zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów**,**	zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów ***i zwiększenia przystępności cenowej pojazdów bezemisyjnych.***

Or. en

Poprawka 256
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(20a) Biorąc pod uwagę różnorodność struktur rynkowych, gotowości infrastruktury, modeli leasingu, systemów podatkowych i warunków operacyjnych w całej Unii, dekarbonizację flot korporacyjnych należy wspierać przede wszystkim za pomocą środków wspomagających, wytycznych, wymiany najlepszych praktyk i ukierunkowanych zachęt, w tym ogólnodostępnej infrastruktury ładowania i tankowania, wzmocnienia sieci i wydajności sieci, przystępnych cen energii, wystarczającej zdolności produkcyjnej pojazdów, dostępu do rozwiązań w zakresie finansowania i leasingu oraz stabilnych warunków dotyczących wartości końcowej. W przypadku braku takich warunków podstawowych cele obowiązkowe mogą powodować nieproporcjonalne zakłócenia gospodarcze i operacyjne. W tym kontekście wytyczne Komisji mogą pomóc państwom członkowskim w określeniu najbardziej opłacalnej i wykonalnej pod względem operacyjnym drogi do czystszych flot korporacyjnych, przy jednoczesnym zachowaniu konkurencyjności i unikaniu

nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych.

Or. en

Uzasadnienie

Motyw ten odzwierciedla potrzebę elastycznych i proporcjonalnych ram, które pozwolą uwzględnić różne sytuacje krajowe oraz wspierać pragmatyczne przejście na czystsze floty korporacyjne.

Poprawka 257
Flavio Tosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(20a) W środkach przyjętych przez państwa członkowskie należy unikać nakładania faktycznych obowiązków zakupu na poszczególne jednostki, w tym poprzez łańcuchy leasingu, umowy podwykonawstwa lub wymogi licencyjne.

Or. en

Uzasadnienie

Przy przechodzeniu na czystsze floty korporacyjne należy chronić wolność działalności gospodarczej oraz unikać nakładania nieproporcjonalnych bezpośrednich i pośrednich obowiązków na operatorów.

Poprawka 258
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(20b) Zgodnie z zasadami lepszego stanowienia prawa i celami określonymi w Kompasie konkurencyjności działania Unii w dziedzinie dekarbonizacji floty

korporacyjnej powinny minimalizować niepotrzebne obciążenia administracyjne, zachować pewność inwestycji i unikać nieproporcjonalnych kosztów przestrzegania przepisów dla jednostek, w szczególności MŚP.

Or. en

Uzasadnienie

Przejście na czystsze floty korporacyjne powinno pozostać zgodne z celami Unii w zakresie konkurencyjności oraz z potrzebą zmniejszenia nadmiernych obciążeń regulacyjnych i administracyjnych.

Poprawka 259
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(20c) Środki przyjęte przez państwa członkowskie na podstawie niniejszej dyrektywy nie powinny skutkować nałożeniem na poszczególne jednostki bezpośrednich lub pośrednich obowiązków zakupu, w tym poprzez łańcuchy leasingu, umowy podwykonawstwa lub wymogi licencyjne.

Or. en

Uzasadnienie

Przy przechodzeniu na czystsze floty korporacyjne należy chronić wolność działalności gospodarczej oraz unikać nakładania nieproporcjonalnych bezpośrednich i pośrednich obowiązków na operatorów.

Poprawka 260
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 261
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ***ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia*** pojazdów ***bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii***. ***Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych*** korporacyjnych ***samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim***. ***Niniejsze rozporządzenie*** nie ***uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów***.	Niniejsze rozporządzenie ***określa warunki, na jakich państwa członkowskie mogą podejmować działania w zakresie*** pojazdów korporacyjnych. ***Działania te muszą być otwarte na różne technologie, proporcjonalne i związane z cyklem życia pojazdu. Pojazdy*** nie ***mogą być klasyfikowane jako czyste ani traktowane w sposób uprzywilejowany pod względem regulacyjnym wyłącznie ze względu na brak emisji spalin. Decydujące znaczenie ma pełna ocena cyklu życia, obejmująca produkcję, pozyskiwanie surowców, dostarczanie energii lub paliwa, użytkowanie, konserwację, recykling i unieszkodliwianie***. ***Niniejszego rozporządzenia nie można stosować w sposób, który prowadziłby do faworyzowania lub dyskryminowania***

określonych technologii napędu bez przeprowadzenia pełnej oceny cyklu życia.

Or. de

Uzasadnienie

Przedmiot rozporządzenia musi nakładać wymóg otwartości technologicznej i oceny cyklu życia. Podejście oparte wyłącznie na emisjach nie jest wystarczające.

Poprawka 262
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. ***Określono w nim cele dotyczące*** udziału pojazdów ***bezemisyjnych i niskoemisyjnych*** w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki ***w każdym państwie członkowskim***. ***Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.***	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii***, w tym pojazdów wykorzystujących zrównoważone paliwa niskoemisyjne***. ***Zobowiązuje ono państwa członkowskie do wskazania krajowych strategii wspierających stopniowe zwiększanie*** udziału ***takich*** pojazdów w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki ***na ich terytorium***.

Or. en

Poprawka 263
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy ***służące zwiększeniu upowszechnienia*** pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych ***w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych*** w nowych korporacyjnych ***samochodach*** osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. ***Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.***	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy ***wspierające upowszechnienie w Unii*** pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych***,*** w ***tym pojazdów napędzanych wyłącznie kwalifikującymi się paliwami, za pośrednictwem planów krajowych przyjętych przez państwa członkowskie, wśród*** nowych korporacyjnych ***samochodach*** osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim.
	Or. en

Poprawka 264
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w ***nim*** cele dotyczące udziału pojazdów ***bezemisyjnych i niskoemisyjnych*** w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. ***Niniejsze rozporządzenie*** nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.	***Niniejsza dyrektywa*** ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii***, w tym pojazdów wykorzystujących zrównoważone paliwa niskoemisyjne, będące paliwami zdefiniowanymi w dyrektywie (UE) 2018/2001, spełniającymi kryteria określone w art. 29, 29a i 31 tej dyrektywy oraz w powiązanych aktach delegowanych***. Określono w ***niej*** cele ***orientacyjne*** dotyczące ***stopniowego zwiększania*** udziału ***takich*** pojazdów w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsza dyrektywa nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.
	Or. en

Uzasadnienie

Poprawka ta służy dostosowaniu przedmiotu dyrektywy do jej orientacyjnej struktury docelowej przez doprecyzowanie, że dyrektywa ustanawia ramy zachęcające do stopniowego zwiększania liczby ekologicznie czystszych pojazdów zamiast nakładania wiążących obowiązków zakupu. W poprawce tej uściślono również, że pojazdy niskoemisyjne powinny odpowiednio obejmować pojazdy wykorzystujące zrównoważone paliwa niskoemisyjne zdefiniowane zgodnie z unijną dyrektywą w sprawie odnawialnych źródeł energii, zgodnie z podejściem otwartym pod względem technologicznym i z celem pragmatycznej transformacji.

Poprawka 265
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii***. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych*** celów.	***Komisja opracowuje niewiążące wytyczne mające na celu wspieranie*** upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii***, z uwzględnieniem sytuacji krajowej, gotowości infrastruktury, warunków rynkowych i realiów operacyjnych we wszystkich państwach członkowskich***. ***Wytyczne te powinny wspierać wymianę najlepszych praktyk i określać środki wspomagające, w tym ukierunkowane zachęty, wdrażanie infrastruktury, gotowość sieci, rozwiązania w zakresie finansowania i środki wspierające konkurencyjność jednostek, zwłaszcza MŚP. Państwa członkowskie powinny zachować swobodę przyjmowania środków i*** celów ***krajowych zgodnie ze swoją sytuacją krajową i priorytetami polityki***.

Or. en

Uzasadnienie

Biorąc pod uwagę znaczne różnice między państwami członkowskimi w zakresie infrastruktury, opodatkowania, modeli leasingu, warunków ekonomicznych i potrzeb operacyjnych, niewiążące ramy oparte na wytycznych Komisji, wymianie najlepszych praktyk i środkach wspomagających byłyby bardziej proporcjonalne niż wiążące przepisy Unii.

Zapewniłoby to lepsze poszanowanie zasad pomocniczości, proporcjonalności i lepszego stanowienia prawa, a jednocześnie ograniczyłoby obciążenia i koszty, zwłaszcza dla MŚP.

Poprawka 266
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ***dobrowolne*** ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim ***dobrowolne*** cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. ***Nie ma ono zastosowania do MŚP w rozumieniu zalecenia Komisji 2003/361/WE, firm leasingowych ani firm zajmujących się wynajmem pojazdów.*** Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.

Or. en

Poprawka 267
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim ***niewiążące*** cele dotyczące udziału ***nowych***

bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. ***Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.***	pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim.

Or. en

Uzasadnienie

Dowody wskazują, że do jak najszybszego upowszechnienia korporacyjnych pojazdów elektrycznych w państwach członkowskich UE przyczyniły się zachęty i inwestycje w infrastrukturę, a nie cele. W związku z tym w niniejszym wniosku należy określić ambitne cele, zachęcając jednocześnie państwa członkowskie do opracowania środków mających na celu propagowanie upowszechnienia korporacyjnych pojazdów elektrycznych oraz pojazdów elektrycznych w szerszym ujęciu.

Poprawka 268
Markus Ferber

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. ***Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.***	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim ***niewiążące*** cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. *(Poprawka ta ma zastosowanie do całości tekstu. Jej przyjęcie będzie wymagało wprowadzenia odpowiednich zmian w całym tekście.)*

Poprawka 269
Yvan Verougstraete, Grégory Allione

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów. ***Następujące grupy pojazdów są wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia i celów określonych w art. 3:*** ***a) pojazdy wykorzystywane do celów utrzymania zdrowia, bezpieczeństwa i porządku publicznego, utrzymania lub przywrócenia podstawowych usług świadczonych przez duże jednostki, w tym przez udzielanie natychmiastowej pomocy w sytuacji klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka lub podczas zakłóceń w świadczeniu usług, takie jak: pojazdy policyjne, karetki pogotowia ratunkowego, pojazdy służb ochrony ludności i ratowniczych, pojazdy interwencyjne lub pojazdy straży pożarnej;*** ***b) pojazdy kategorii M1, które zostały specjalnie zaprojektowane lub zmodyfikowane, aby pomieścić co najmniej jedną osobę siedzącą na wózku***

inwalidzkim w trakcie jazdy po drogach publicznych;

c) pojazdy, które zostały zaprojektowane i zbudowane do określonych zadań lub prac i ze względu na swoją konstrukcję nie nadają się do transportu osób lub towarów, w tym pojazdy specjalnie przystosowane do świadczenia podstawowych usług użyteczności publicznej, w szczególności związanych z ochroną infrastruktury krytycznej;

d) pojazdy, które zostały zaprojektowane i zbudowane do transportu w kontrolowanej temperaturze podstawowych towarów istotnych dla utrzymania zdrowia, bezpieczeństwa lub porządku publicznego, w przypadku gdy pełna elektryfikacja nie jest technologicznie możliwa.

Or. en

Uzasadnienie

Na podstawie projektu sprawozdania, z uwzględnieniem dodatkowych kategorii pojazdów, które mają być wyłączone ze względu na brak technicznej możliwości i znaczenie świadczonych usług.

Poprawka 270
Grégory Allione, Valérie Devaux, Yvan Verougstraete

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze

rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.	rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów. ***Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych zaprojektowanych specjalnie na potrzeby działań w sytuacjach wyjątkowych, w tym pojazdów wykorzystywanych do pilnego przywracania i konserwacji krytycznych sieci energetycznych, elektrycznych, gazowych, wodnych lub telekomunikacyjnych, w przypadku gdy wymogi operacyjne dotyczące takich usług nie mogą być racjonalnie spełnione przez technologie pojazdów bezemisyjnych lub niskoemisyjnych, z uwzględnieniem wymogów dotyczących dostępności, czasu reakcji, ładunku użytkowego, niezawodności i bezpieczeństwa.***

Or. en

Uzasadnienie

Corporate cars and vans used for emergency response operations, including the urgent restoration and maintenance of critical energy, electricity, gas, water and telecommunications networks, should be exempted from the scope of this Regulation. These vehicles often operate during extreme weather events or outages in areas without access to electricity, where recharging is not possible. Current zero- and low-emission vehicle technologies cannot reliably meet the operational requirements of such services in terms of availability, response time, payload, reliability and safety. This is particularly the case for specialised vehicles such as aerial work platforms.

Consequently, these emergency response vehicles should be excluded from the calculation of the targets for the share of zero- and low-emission vehicles applicable from 2030 and 2035. Such an exemption would prevent disproportionate burdens on operators responsible for critical infrastructure and help ensure rapid emergency interventions and public safety.

Poprawka 271
Urmas Paet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów. ***Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 2 i art. 2 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz w części A pkt 5.2–5.5 i pkt 5.7 załącznika I do tego rozporządzenia.***

Or. en

Poprawka 272
Luděk Niedermayer, Martine Kemp, Wouter Beke, Pascal Arimont, Liesbet Sommen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1
Wniosek dotyczący rozporządzenia COM(2025) 994 – 2025/0421(COD)
Artykuł 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.

Pojazdy, które są leasingowane osobom fizycznym lub mikrojednostkom bądź małym lub średnim jednostkom zdefiniowanym w art. 2 pkt 8–10 niniejszego rozporządzenia, są wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia i nie są zaliczane na poczet osiągnięcia celów.

Or. en

Uzasadnienie

Proponowane brzmienie zapewnia większą spójność z zakresem stosowania przepisów. Ponieważ pojazdy nabywane bezpośrednio przez MŚP lub osoby prywatne nie są objęte rozporządzeniem, to samo wyłączenie powinno mieć zastosowanie, w przypadku gdy takie pojazdy są nabywane w drodze leasingu.

Poprawka 273
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych w Unii ***oraz poprawie dostępności i przystępności cenowej takich pojazdów na rynku wtórnym***. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim ***oraz odrębny cel dla dużych jednostek dotyczący rejestracji nowych rowerów konwencjonalnych lub ze wspomaganiem elektrycznym***. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.

Or. en

Poprawka 274
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych ***i dostawczych*** zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.

Or. fr

Poprawka 275
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.

Or. en

Uzasadnienie

While the CO_2 standards allow low-emission vehicles, they mandate the sale of new cars of 90% and 40% for vans by 2035; mirroring this ambition here is vital to avoid policy contradictions that weaken Europe's global leadership and perpetuate dependencies on imported fuels. Excluding Plug-in Hybrids (PHEVs), which often underperform on real-world emissions, prevents flooding the second-hand market with technologies that were meant to enable the transition to zero-emission. This clarity secures investment, drives down costs, and ensures corporate fleets accelerate a fair transition by supplying households and SMEs with vehicles truly aligned the EU's resilience and competitiveness goals.

Poprawka 276
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów. ***Brak automatycznych sankcji finansowych nie zwalnia państw członkowskich z obowiązku wdrażania polityk umożliwiających osiągnięcie celów określonych w rozporządzeniu.***

Or. fr

Poprawka 277
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów.	Niniejsze rozporządzenie ustanawia ramy służące zwiększeniu upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii. Określono w nim cele dotyczące udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu wyznaczenia ambitniejszych celów. ***Poprzez przyspieszenie odnowy flot korporacyjnych w kierunku pojazdów bezemisyjnych niniejsze rozporządzenie ma również na celu zwiększenie dostępności i przystępności cenowej pojazdów bezemisyjnych na rynku wtórnym, a tym samym poprawę dostępu pracowników, osób samozatrudnionych oraz gospodarstw domowych o niskich i średnich dochodach do czystej mobilności.***

Or. en

Poprawka 278
Markus Ferber

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:
	a) pojazdów zarejestrowanych przez firmę zajmującą się leasingiem, sprzedażą ratalną, krótkoterminowym wynajmem

pojazdów lub usługami finansowymi dla konsumentów;

b) pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. a), b) i c) oraz w art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/858;

c) pojazdów silnikowych wyposażonych w specjalne urządzenia pokładowe lub zamontowane maszyny do użytku w sektorach zarządzania infrastrukturą i nieprzeznaczonych do przewozu pasażerów innych niż personel własny;

d) pojazdów silnikowych zaprojektowanych i skonstruowanych do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej, które potrzebują wózka lub skutera inwalidzkiego;

e) pojazdów silnikowych eksploatowanych przez podmioty świadczące podstawowe usługi publiczne, takie jak operatorzy transportu publicznego, w celu ochrony i utrzymania infrastruktury oraz powiązanych usług, w tym szybkiego reagowania na incydenty;

f) pojazdów zarejestrowanych przez producenta pojazdów między innymi do celów badań, rozwoju, testowania, walidacji, demonstracji, produkcji serii próbnej lub do homologacji typu, pod warunkiem że pojazdy te nie są wykorzystywane jako zwykłe samochody służbowe ani jako część zwykłej floty korporacyjnej producenta.

Or. en

Poprawka 279
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

a) pojazdów wykorzystywanych do celów utrzymania zdrowia, bezpieczeństwa i porządku publicznego, utrzymania lub przywrócenia podstawowych usług świadczonych przez duże jednostki, w tym przez zapewnienie zabezpieczonych, nieprzerwanych i bezpiecznych dostaw leków do szpitali i aptek lub udzielanie natychmiastowej pomocy w sytuacji klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka lub podczas zakłóceń w świadczeniu usług, takich jak: pojazdy policyjne, karetki pogotowia ratunkowego, pojazdy służb ochrony ludności i ratowniczych, pojazdy interwencyjne lub pojazdy straży pożarnej;

b) specjalnie przystosowanych samochodów dostawczych o kontrolowanej temperaturze, które są niezbędne do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej dystrybucji leków w kontrolowanej temperaturze do celów dostawy.

Or. en

Uzasadnienie

W przypadku niektórych profili użytkowania, w szczególności tych związanych z porządkiem i bezpieczeństwem publicznym, usługami komunalnymi oraz zadaniami w zakresie reagowania kryzysowego, zdrowia publicznego i ochrony ludności, pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne nie są jeszcze odpowiednim wyborem. Przedsiębiorstwa do tej pory nie dysponują pojemnością baterii umożliwiającą niezbędną regulację temperatury lub odpowiednie chłodzenie pojazdu elektrycznego. Kwestia ta jest jeszcze bardziej skomplikowana, gdy dostawy są potrzebne w skrajnie gorących/zimnych warunkach pogodowych.

Poprawka 280
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 1a
	Wyłączenia
	Z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia wyłączone są następujące grupy pojazdów:
	a) pojazdy o których mowa w art. 2 ust. 2 i art. 2 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz w części A pkt 5.2–5.5 i pkt 5.7 załącznika I do tego rozporządzenia.
	b) pojazdy, o których mowa w części A pkt 5.5 załącznika I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858;
	c) pojazdy, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858;
	d) pojazdy zarejestrowane przez podmioty zajmujące się wynajmem krótkoterminowym, jak również pojazdy zarejestrowane przez firmy zajmujące się leasingiem, sprzedażą ratalną, wynajmem lub usługami finansowymi dla konsumentów.

Or. en

Poprawka 281
Nina Carberry, Seán Kelly

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Pojazdy zarejestrowane przez jednostkę lub w jej imieniu głównie w celu udostępniania ich osobom trzecim, bez kierowcy, na podstawie umów wynajmu krótkoterminowego na okres nieprzekraczający 30 kolejnych dni nie są

uwzględniane do celów określonych w art. 3.

Or. en

Poprawka 282
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2) „nowy pojazd” oznacza pojazd zarejestrowany w Unii po raz pierwszy;	2) „nowy pojazd” oznacza pojazd zarejestrowany w Unii po raz pierwszy***, zaprojektowany i zmontowany na terytorium UE, w którym co najmniej 60 % wartości jego kluczowych komponentów (silnik, akumulator, elektronika) wyprodukowanych w Unii lub którego ślad węglowy związany z produkcją i transportem spełnia surowe progi środowiskowe ustalone przez państwo członkowskie rejestracji. Z tej definicji wyłączone są pojazdy ekspozycyjne i pojazdy demonstracyjne sieci dystrybucji motoryzacyjnej***;

Or. fr

Uzasadnienie

Naszym obowiązkiem – bardziej niż kiedykolwiek – jest ochrona europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Musimy walczyć z nieuczciwą konkurencją („fabryki śrubokręty”, przywóz typu „low cost”) oraz zabezpieczyć tysiące miejsc pracy, które zapewnia ta branża. W przypadku pojazdów przywożonych opieramy się na francuskim wskaźniku emisji dwutlenku węgla. Ponadto zwalniamy pojazdy testowe i pojazdy demonstracyjne z ograniczeń dotyczących nowych pojazdów, unikając w ten sposób nakładania sankcji na salony dealerskie w ramach ich codziennej działalności.

Poprawka 283
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2) „nowy pojazd” oznacza pojazd zarejestrowany ***w Unii*** po raz pierwszy;	2) „nowy pojazd” oznacza pojazd zarejestrowany po raz pierwszy;

Or. fr

Poprawka 284
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4) „samochód dostawczy” oznacza pojazd kategorii N_1 określonej w art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858;	***skreśla się***

Or. fr

Uzasadnienie

Domagamy się wyłączenia samochodów dostawczych z zakresu niniejszego tekstu. Pojazdy te, podobnie jak pojazdy ciężarowe, borykają się z poważnymi ograniczeniami eksploatacyjnymi oraz rażącym brakiem infrastruktury do ładowania. Wymuszenie elektryfikacji tej floty niesprawiedliwie uderzyłoby w zdecydowaną większość przedsiębiorców, w szczególności firm kurierskich, małych i średnich przedsiębiorstw, rzemieślników, handlowców oraz podwykonawców przemysłowych.

Poprawka 285
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4) „samochód dostawczy” oznacza pojazd kategorii N_1 określonej w art. 4 ust.	***skreśla się***

1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858;

Or. fr

Poprawka 286
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5) „pojazd korporacyjny” oznacza pojazd zarejestrowany przez osobę prawną;	5) „pojazd korporacyjny” oznacza pojazd zarejestrowany przez osobę prawną***, z wyłączeniem pojazdów wymienionych w art. 1a niniejszego rozporządzenia***;

Or. en

Poprawka 287
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5) „pojazd korporacyjny” oznacza pojazd zarejestrowany przez osobę prawną;	5) „pojazd korporacyjny” oznacza pojazd zarejestrowany przez osobę prawną***, z wyłączeniem pojazdów zarejestrowanych przez firmę zajmującą się leasingiem, sprzedażą ratalną, krótkoterminowym wynajmem pojazdów lub usługami finansowymi dla konsumentów***;

Or. en

Uzasadnienie

Sposób, w jaki przepisy zostały opracowane, ma wpływ na zdecydowaną większość MŚP, a w wielu przypadkach na konsumentów korzystających z usług firm zajmujących się leasingiem, wynajmem lub usługami finansowymi dla konsumentów w celu zaspokojenia potrzeb w zakresie mobilności.

Poprawka 288
Cynthia Ní Mhurchú

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5) „pojazd korporacyjny” oznacza pojazd zarejestrowany przez osobę prawną;	5) „pojazd korporacyjny” oznacza pojazd zarejestrowany przez osobę prawną***, z wyłączeniem przede wszystkim pojazdów zarejestrowanych do celów krótkoterminowego wynajmu pojazdów***;

Or. en

Uzasadnienie

Firmy zajmujące się wynajmem pojazdów oferują szeroką gamę typów pojazdów klientom, z których wielu jest turystami w państwie trzecim. Klienci ci muszą mieć możliwość decydowania o tym, co wynajmują, a popyt na pojazdy elektryczne w tej grupie jest obecnie bardzo niski. Przejście klientów na pojazdy bezemisyjne wymaga zajęcia się brakami w warunkach podstawowych, takich jak dostępna infrastruktura ładowania (zwłaszcza w portach lotniczych) oraz zachęt do rozwiązania problemu całkowitego kosztu własności, a także wymogów rynku wtórnego, zanim zakres stosowania przepisów zostanie rozszerzony na wynajem.

Poprawka 289
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

5) „pojazd korporacyjny” oznacza pojazd zarejestrowany przez osobę prawną;	5) „pojazd korporacyjny” oznacza pojazd zarejestrowany przez osobę prawną***, z wyłączeniem pojazdów objętych najmem krótkoterminowym***;

Or. fr

Poprawka 290
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6) „pojazd bezemisyjny” oznacza pojazd bezemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. n) [wniosku dotyczącego zmiany rozporządzenia 2019/631];	6) „pojazd bezemisyjny” oznacza pojazd bezemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. n) [wniosku dotyczącego zmiany rozporządzenia 2019/631] ***lub pojazd napędzany wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO_2, w tym zaawansowanymi biopaliwami i paliwami syntetycznymi***;

Or. fr

Uzasadnienie

Wymóg stosowania wyłącznie pojazdów elektrycznych oznacza koniec francuskiego sektora pojazdów spalinowych i hybrydowych.

Poprawka 291
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6) „pojazd bezemisyjny” oznacza pojazd ***bezemisyjny zdefiniowany w art. 3***	6) „pojazd bezemisyjny” oznacza ***samochód osobowy lub lekki*** pojazd

ust. 1 lit. n) [wniosku dotyczącego zmiany rozporządzenia 2019/631];	***użytkowy, którego emisje z rury wydechowej wynoszą 0 g CO_2/km, jak określono zgodnie z mającą zastosowanie procedurą homologacji typu UE, lub który napędzany jest wyłącznie kwalifikującymi się paliwami***;

Or. en

Poprawka 292
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6) „pojazd bezemisyjny” oznacza pojazd bezemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. n) [wniosku dotyczącego zmiany rozporządzenia 2019/631];	6) „pojazd bezemisyjny” oznacza pojazd bezemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. n) [wniosku dotyczącego zmiany rozporządzenia 2019/631]***. Obejmuje to również „pojazdy napędzane wyłącznie kwalifikującymi się paliwami”***;

Or. en

Poprawka 293
Merja Kyllönen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6) „pojazd bezemisyjny” oznacza pojazd bezemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. n) [wniosku dotyczącego zmiany rozporządzenia 2019/631];	6) „pojazd bezemisyjny***, w tym pojazdy napędzane wyłącznie kwalifikującymi się paliwami,*** zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. n) [wniosku dotyczącego zmiany rozporządzenia 2019/631];

Or. en

Uzasadnienie

Vehicles with an internal combustion engine powered exclusively by eligible fuels requires a clear and robust definition of such fuels. Here, all sustainable fuels meeting the GHG emission reduction and sustainability criteria of the Renewable Energy Directive (RED) areincluded. Eligible fuels should benefit from a zero-emission rating, in line with the zero-rating principle applied to those RED-compliant fuels under the EU Emissions Trading System Directive (EU) 2023/959). By applying the same zero-rated combustion, "vehicles running exclusively on eligible fuels" should be considered "zero-emission vehicles (ZEV)", on equal footing with battery-electric and hydrogen vehicles already classified as zero-emission vehicles (ZEVs).

Poprawka 294
Katri Kulmuni

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6) „pojazd bezemisyjny" oznacza pojazd bezemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. n) [wniosku dotyczącego zmiany rozporządzenia 2019/631];	6) „pojazd bezemisyjny" oznacza pojazd bezemisyjny***, w tym pojazdy napędzane wyłącznie kwalifikującymi się paliwami,*** zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. n) [wniosku dotyczącego zmiany rozporządzenia 2019/631];

Or. en

Uzasadnienie

Pojazdy z silnikiem spalinowym napędzane wyłącznie kwalifikującymi się paliwami wymagają jasnej i solidnej definicji takich paliw. W tej poprawce uwzględniono wszystkie zrównoważone paliwa spełniające kryteria redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz kryteria zrównoważonego rozwoju określone w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii.

Poprawka 295
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6) „***pojazd bezemisyjny***" ***oznacza pojazd bezemisyjny zdefiniowany w art. 3***	6) „***pojazdy wykorzystujące energię odnawialną***" ***oznaczają pojazdy***

ust. 1 lit. n) [wniosku dotyczącego zmiany rozporządzenia 2019/631];	***elektryczne o napędzie bateryjnym (BEV), pojazdy hybrydowe typu plug-in (OCV-HEV), pojazdy elektryczne zasilane ogniwami paliwowymi (FCEV) oraz pojazdy napędzane wyłącznie kwalifikującymi się paliwami (VEEV)***;

Or. en

Uzasadnienie

Należy usunąć odniesienia do „pojazdów bezemisyjnych” oraz „pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych” zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2019/631. Definicje te są zbyt wąskie i nie obejmują pojazdów napędzanych energią odnawialną. Wprowadzenie pojęcia „pojazdy wykorzystujące energię odnawialną” tworzy ramy bardziej sprzyjające włączeniu społecznemu i neutralne pod względem technologicznym, w których uznaje się dodatkowe rozwiązania w zakresie dekarbonizacji. Odzwierciedla to postęp technologiczny, zwiększa odporność dzięki zróżnicowanym źródłom odnawialnym i zmniejsza zależność od surowców krytycznych.

Poprawka 296
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6) „pojazd bezemisyjny” oznacza pojazd ***bezemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. n) [wniosku dotyczącego zmiany rozporządzenia 2019/631]***;	6) „pojazd bezemisyjny” oznacza pojazd ***elektryczny o napędzie bateryjnym kategorii M_1 lub N_1, którego emisje z rury wydechowej wynoszą 0 g CO_2/km, jak określono zgodnie z mającą zastosowanie procedurą homologacji typu UE***;

Or. en

Poprawka 297
Dario Tamburrano

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

6a) „stan zdrowia baterii" oznacza stan zdrowia baterii zdefiniowany w art. 3 pkt 28 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542 z dnia 12 lipca 2023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniającego dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywę 2006/66/WE;

Or. en

(Zob. brzmienie art. 3 ust. 1 pkt 28 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542 z dnia 12 lipca 2023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniającego dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywę 2006/66/WE.)

Uzasadnienie

Samochody używane powinny być dostarczane z dostępnymi i bezpłatnymi informacjami na temat stanu zdrowia baterii, aby zwiększyć zaufanie zarówno do transakcji sprzedaży, jak i kupna. Przejrzystość i dostępność danych mają zasadnicze znaczenie dla zaufania konsumentów. Bez jasnych i weryfikowalnych informacji na temat stanu zdrowia baterii nabywcy nadal wahają się przed wejściem na ten rynek.

Poprawka 298
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	6a) „kwalifikujące się paliwa" oznaczają paliwa zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2018/2001, które spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju określone w tej dyrektywie;

Or. en

Poprawka 299
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	6a) „mikrojednostka” oznacza mikrojednostkę zdefiniowaną w art. 3 ust. 1 dyrektywy 2013/34/UE;

Or. en

Poprawka 300
Dario Tamburrano

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	6b) „bateria do pojazdów elektrycznych” oznacza baterię do pojazdów elektrycznych zdefiniowaną w art. 3 pkt 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542 z dnia 12 lipca 2023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniającego dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywę 2006/66/WE.

Or. en

(Zob. brzmienie art. 3 ust. 1 pkt 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542 z dnia 12 lipca 2023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniającego dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywę 2006/66/WE.)

Uzasadnienie

Precyzyjna kategoryzacja „baterii do pojazdów elektrycznych” – rozróżnienie między pojazdami osobowymi, transportem ciężkim, a stacjonarnym magazynowaniem do innych celów lub do innych zastosowań – ma zasadnicze znaczenie dla dopasowania przepisów do unikalnych cech każdego przypadku użycia.

Poprawka 301
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	6b) „mała jednostka” oznacza małą jednostkę zdefiniowaną w art. 3 ust. 2 dyrektywy 2013/34/UE;

Or. en

Poprawka 302
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	6c) „średnia jednostka” oznacza średnią jednostkę zdefiniowaną w art. 3 ust. 3 dyrektywy 2013/34/UE;

Or. en

Poprawka 303
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	6d) „inteligentne ładowanie” oznacza operację ładowania, w której intensywność dostarczania energii elektrycznej do baterii jest korygowana w czasie rzeczywistym na podstawie informacji otrzymywanych w ramach komunikacji elektronicznej;

Or. en

Poprawka 304
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	6e) „ładowanie dwukierunkowe" oznacza operację inteligentnego ładowania, w której kierunek przepływu energii elektrycznej można odwrócić, co umożliwia przepływy energii elektrycznej z baterii do punktu ładowania, z którym jest połączona;

Or. en

Poprawka 305
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
7) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny" oznacza pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. m) rozporządzenia (UE) 2019/631;	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 306
Yvan Verougstraete

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

7) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny" oznacza pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. m) rozporządzenia (UE) 2019/631;	***skreśla się***

Or. en

Uzasadnienie

Nie należy zachęcać do korzystania z pojazdów hybrydowych typu plug-in, a zatem należy je wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 307
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
7) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny" oznacza pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. m) rozporządzenia (UE) 2019/631;	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 308
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
7) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny" oznacza pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. m) rozporządzenia (UE) 2019/631;	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 309
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
7) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny” oznacza pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. m) rozporządzenia (UE) 2019/631;	7) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny” oznacza pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. m) rozporządzenia (UE) 2019/631***, w tym pojazdy wykorzystujące zrównoważone paliwa niskoemisyjne spełniające kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji gazów cieplarnianych określone w dyrektywie (UE) 2018/2001 oraz zapewniające znaczną redukcję emisji gazów cieplarnianych***;

Or. en

Poprawka 310
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
7) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny” oznacza pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. m) rozporządzenia (UE) 2019/631;	7) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny” oznacza pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. m) rozporządzenia (UE) 2019/631***, w tym pojazdy wykorzystujące zrównoważone paliwa niskoemisyjne zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2018/2001, spełniające kryteria określone w art. 29, 29a i 31 tej dyrektywy i powiązanych aktach delegowanych, paliwa spełniające kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji gazów cieplarnianych określone w dyrektywie (UE) 2018/2001 oraz***

zapewniające znaczną redukcję emisji gazów cieplarnianych;

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka ta służy doprecyzowaniu, że pojęcie pojazdów niskoemisyjnych powinno obejmować również pojazdy wykorzystujące zrównoważone paliwa niskoemisyjne spełniające ustalone unijne kryteria zrównoważonego rozwoju i zapewniające znaczną redukcję emisji gazów cieplarnianych, wspierając tym samym otwarte pod względem technologicznym i spójne podejście do dekarbonizacji.

Poprawka 311
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
7) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny” oznacza pojazd ***bezemisyjny i niskoemisyjny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. m) rozporządzenia*** (UE) 2019/631;	7) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny” oznacza pojazd ***spełniający kryteria określone w rozporządzeniu*** (UE) 2019/631 ***lub pojazd wyposażony w wydajny napęd hybrydowy lub napędzany wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji CO_2 (zaawansowanymi biopaliwami lub paliwami syntetycznymi)***;

Or. fr

Poprawka 312
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
7) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny” oznacza pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny zdefiniowany	7) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny” oznacza pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny zdefiniowany

w art. 3 ust. 1 lit. m) rozporządzenia (UE) 2019/631;	w art. 3 ust. 1 lit. m) rozporządzenia (UE) 2019/631***. Obejmuje to również „pojazdy napędzane wyłącznie kwalifikującymi się paliwami”***;

Or. en

Poprawka 313
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
8) „duża jednostka” oznacza ***dużą jednostkę zdefiniowaną*** w art. ***3*** ust. ***4*** dyrektywy ***2013/34/UE***;	8) „duża jednostka” oznacza ***przedsiębiorstwo zdefiniowane*** w art. ***2*** ust. ***1 lit. a)*** dyrektywy ***(UE) 2024/1760***;

Or. en

Poprawka 314
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
8) „duża jednostka” oznacza dużą jednostkę ***zdefiniowaną w art. 3 ust. 4 dyrektywy 2013/34/UE***;	8) „duża jednostka” oznacza dużą jednostkę ***zatrudniającą ponad 500 osób i osiągającą roczny obrót przekraczający 100 mln EUR***;

Or. fr

Uzasadnienie

Niezwykle ważne jest, aby chronić nasze średnie przedsiębiorstwa o długiej tradycji, które stanowią serce francuskiego przemysłu, przed europejską biurokracją. Proponujemy zatem podwyższenie progów stosowania, tak aby wymogi te dotyczyły wyłącznie międzynarodowych korporacji i dużych grup kapitałowych.

Poprawka 315
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
8) „duża jednostka” oznacza ***dużą*** jednostkę ***zdefiniowaną w art. 3 ust. 4 dyrektywy 2013/34/UE***;	8) „duża jednostka” oznacza jednostkę***, której flota samochodowa liczy co najmniej 100 pojazdów***;

Or. fr

Poprawka 316
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
8) „duża jednostka” oznacza dużą jednostkę zdefiniowaną w art. 3 ust. 4 dyrektywy 2013/34/UE;	8) „duża jednostka” oznacza dużą jednostkę zdefiniowaną w art. 3 ust. 4 dyrektywy 2013/34/UE***, jeżeli jednostka ta spełniała te kryteria przez co najmniej dwa kolejne lata obrotowe poprzedzające rejestrację odpowiednich pojazdów i spełniła obowiązek sprawozdawczy na podstawie niniejszej dyrektywy***;

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka ta gwarantuje pewność prawa i pozwala uniknąć nieproporcjonalnych skutków dla jednostek na pograniczu progów wielkości. Dostosowuje ona stosowanie niniejszej dyrektywy do zasady stabilności zawartej już w dyrektywie 2013/34/UE, zgodnie z którą zmiany kategorii wielkości wchodzą w życie dopiero po dwóch kolejnych latach obrotowych, co zapobiega nieprzewidywalnemu objęciu jednostek na pograniczu progów obowiązkami rejestracyjnymi i sprawozdawczymi.

Poprawka 317
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
8) „duża jednostka” oznacza dużą jednostkę zdefiniowaną w art. 3 ust. 4 dyrektywy 2013/34/UE;	8) „duża jednostka” oznacza dużą jednostkę zdefiniowaną w art. 3 ust. 4 dyrektywy 2013/34/UE***, jeżeli jednostka ta spełniała te kryteria przez co najmniej dwa kolejne lata obrotowe poprzedzające rejestrację odpowiednich pojazdów***;

Or. en

Poprawka 318
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	8a) „rowery konwencjonalne lub ze wspomaganiem elektrycznym” oznaczają pojazd drogowy napędzany siłą ludzkich mięśni lub pojazd drogowy napędzany siłą ludzkich mięśni, wyposażony w zestaw baterii elektrycznych, zbudowany i zaprojektowany zgodnie z normą EN 15194;

Or. en

Poprawka 319
Volker Schnurrbusch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

8a) „wsparcie finansowe" oznacza bezpośrednie dotacje, premie, subwencje, preferencyjne pożyczki, finansowane przez państwo programy wsparcia zakupu lub leasingu pojazdów, a także specjalne ulgi podatkowe, które są przyznawane w celu promowania określonych technologii motoryzacyjnych. Za wsparcie finansowe nie uznaje się standardowego ustalania zysku do celów podatkowych, regularnej amortyzacji środków trwałych przedsiębiorstwa, odliczania wydatków operacyjnych, kosztów leasingu, kosztów wynajmu, kosztów konserwacji, napraw, ubezpieczenia, paliwa lub energii, ani innych ogólnych mechanizmów podatkowych, które obowiązują niezależnie od celu polegającego na wspieraniu określonych technologii.

Or. de

Poprawka 320
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	8a) „wsparcie finansowe" oznacza wszelkie subsydia lub dotacje bezpośrednie udzielane przez organ publiczny lub przedsiębiorstwo prywatne, gdy takie wsparcie prywatne jest regulowane przez organ publiczny, na rzecz przedsiębiorstwa lub użytkownika końcowego w celu zachęcenia do nabywania pojazdów korporacyjnych napędzanych paliwami odnawialnymi lub energią odnawialną. Wsparcie finansowe nie obejmuje żadnych bezpośrednich ani pośrednich środków podatkowych.

Or. en

Uzasadnienie

We wniosku wymogi dotyczące wsparcia finansowego określono w art. 4, bez dalszego definiowania, co jest postrzegane jako wsparcie finansowe, zatem w celu zapewnienia jasności prawa potrzebna jest definicja.

Poprawka 321
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	8a) „wsparcie finansowe" oznacza każdy środek fiskalny, finansowy lub regulacyjny przyjęty przez organ publiczny, bezpośrednio lub pośrednio zmniejszający koszty związane z nabyciem lub użytkowaniem pojazdu;

Or. en

Poprawka 322
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	8a) „inteligentne ładowanie" oznacza operację ładowania, w której intensywność dostarczania energii elektrycznej do baterii jest korygowana w czasie rzeczywistym na podstawie informacji otrzymywanych w ramach komunikacji elektronicznej;

Or. en

Uzasadnienie

Zapewnienie spójności z definicjami określonymi w rozporządzeniu w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) i dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii (RED).

Poprawka 323
Merja Kyllönen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	8a) Artykuł 2 – punkt 8 a (nowy)
	„kwalifikujące się paliwa" oznaczają wszystkie paliwa zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2018/2001, spełniające kryteria określone w art. 29 i 29a tej dyrektywy i powiązanych aktach delegowanych. Paliwa te obejmują paliwo odnawialne lub syntetyczne, w tym biopaliwo, biogaz, paliwo z biomasy, odnawialne ciekłe i gazowe paliwo transportowe pochodzenia niebiologicznego (RFNBO) lub pochodzące z recyklingu paliwo węglowe (RFC).

Or. en

Uzasadnienie

Pojazdy z silnikiem spalinowym napędzane wyłącznie kwalifikującymi się paliwami wymagają jasnej i solidnej definicji paliw. Celem poprawki jest doprecyzowanie, że uwzględniono wszystkie zrównoważone paliwa spełniające kryteria redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz kryteria zrównoważonego rozwoju określone w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii. Doprecyzowanie to pozwala uniknąć wybiórczej lub restrykcyjnej interpretacji kwalifikujących się paliw, a jednocześnie utrzymać wysokie unijne zabezpieczenia środowiskowe.

Poprawka 324
Katri Kulmuni

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	8a) „kwalifikujące się paliwa” oznaczają wszystkie paliwa zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2018/2001, spełniające kryteria określone w art. 29 i 29a tej dyrektywy i powiązanych aktach delegowanych. Paliwa te obejmują paliwo odnawialne lub syntetyczne, w tym biopaliwo, biogaz, paliwo z biomasy, odnawialne ciekłe i gazowe paliwo transportowe pochodzenia niebiologicznego (RFNBO) lub pochodzące z recyklingu paliwo węglowe (RCF).

Or. en

Uzasadnienie

Pojazdy z silnikiem spalinowym napędzane wyłącznie kwalifikującymi się paliwami wymagają jasnej i solidnej definicji paliw. Doprecyzowanie to pozwala uniknąć wybiórczej lub restrykcyjnej interpretacji kwalifikujących się paliw, a jednocześnie utrzymać wysokie unijne zabezpieczenia środowiskowe.

Poprawka 325
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	8a) „przedsiębiorstwa zajmujące się wynajmem krótkoterminowym” oznaczają przedsiębiorstwa wynajmujące pojazdy osobom fizycznym (głównie w celach turystycznych) oraz przedsiębiorstwom (w celach logistycznych i zapewnienia mobilność), w przypadku których okres posiadania wynosi mniej niż rok. Kategoria ta jest wyłączona z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 326
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	8b) „wsparcie finansowe" oznacza każdy środek, fiskalny, finansowy, regulacyjny lub parafiskalny – przyjęty przez organ publiczny lub z jego inicjatywy – który bezpośrednio lub pośrednio zmniejsza koszty związane z zakupem, leasingiem, krótko- i długoterminowym wynajmem, ubezpieczeniem i eksploatacją pojazdów, a także środki zmniejszające koszty ładowania lub tankowania pojazdów, w tym między innymi:
	(i) korzyści fiskalne dla osób fizycznych lub prawnych, takie jak zwolnienia, obniżki, odliczenia, rabaty, ulgi, zwroty i odroczenia, w tym w odniesieniu do podatku akcyzowego od paliw;
	(ii) korzystne zasady amortyzacji dla osób prawnych:
	(iii) bezpośrednie zachęty finansowe przyznawane przez organy publiczne, w tym dotacje, dopłaty, premie, programy zastępstw i płatności w ramach wsparcia operacyjnego;
	(iv) korzyści regulacyjne lub parafiskalne, w tym obniżone opłaty rejestracyjne i inne należności lub zwolnienie z takich opłat i należności;
	(v) zniżki w opłatach za przejazd, opłatach z tytułu zatorów komunikacyjnych, opłatach z tytułu kosztów zewnętrznych, opłatach infrastrukturalnych i opłatach za korzystanie z infrastruktury określonych w dyrektywie 1999/62/WE lub zwolnienie z tych opłat;

(vi) korzystne warunki finansowania, w tym pożyczki preferencyjne, dotowane ze środków publicznych stopy procentowe niższe od rynkowych, gwarancje publiczne, systemy podziału ryzyka wspierane przez organy publiczne lub podobne mechanizmy mające na celu poprawę dostępu do kapitału;

(vii) wszelkie inne korzyści fiskalne, finansowe lub parafiskalne o równoważnym skutku, niezależnie od ich formy, źródła lub sposobu księgowania.

Or. en

Poprawka 327
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	8b) „wyprodukowany w Unii Europejskiej": produkt lub komponent uznaje się za pochodzący z Unii tylko wtedy, gdy spełnia łącznie dwa następujące warunki:
	a) przeszedł ostatnią istotną obróbkę w Unii w rozumieniu art. 60 rozporządzenia (UE) nr 952/2013;
	b) wartość dodana Unii stanowi co najmniej 60 % ceny ex-works, obliczonej zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 42 niniejszego rozporządzenia.
	Czynności polegające na drobnym przetworzeniu w rozumieniu art. 3 pkt 44 nie są wystarczające do nadania pochodzenia unijnego na mocy niniejszego rozporządzenia, niezależnie od ich wkładu w wartość dodaną Unii. W drodze wyjątku i bez uszczerbku dla restrykcyjnego charakteru definicji przewidzianej w ust. za zrównane z

zawartością pochodzenia unijnego uznaje się produkty, komponenty i surowce pochodzące z krajów i terytoriów zamorskich powiązanych z państwem członkowskim w rozumieniu załącznika II do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz decyzji (UE) 2021/1764 Rady w sprawie stowarzyszenia krajów i terytoriów zamorskich z Unią Europejską.

Or. fr

Poprawka 328
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	8b) „ładowanie dwukierunkowe" oznacza operację inteligentnego ładowania, w której kierunek przepływu energii elektrycznej można odwrócić, co umożliwia przepływy energii elektrycznej z baterii do punktu ładowania, z którym jest połączona;

Or. en

Uzasadnienie

Zapewnienie spójności z definicjami określonymi w rozporządzeniu w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) i dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii (RED).

Poprawka 329
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	„wsparcie finansowe" oznacza bezpośrednie dotacje, premie, subwencje,

preferencyjne pożyczki, finansowane przez państwo programy wsparcia zakupu lub leasingu pojazdów, a także specjalne ulgi podatkowe, które są przyznawane w celu promowania określonych technologii motoryzacyjnych. Za wsparcie finansowe nie uznaje się standardowego ustalania zysku do celów podatkowych, regularnej amortyzacji środków trwałych przedsiębiorstwa, odliczania wydatków operacyjnych, kosztów leasingu, kosztów wynajmu, kosztów konserwacji, napraw, ubezpieczenia, paliwa lub energii, ani innych ogólnych mechanizmów podatkowych, które obowiązują niezależnie od celu polegającego na wspieraniu określonych technologii.

Or. de

Uzasadnienie

Pojęcie „wsparcia finansowego" należy wyraźnie odróżnić od ogólnych zasad dotyczących opodatkowania. Amortyzacja, wydatki operacyjne, koszty leasingu, koszty konserwacji, ubezpieczenia i paliwa nie mogą być traktowane jako niedozwolone formy wsparcia. Ponadto art. 4 nie może zacząć obowiązywać, zanim określone zostaną same cele. Istotne kryteria polityki przemysłowej nie mogą być ustalane wyłącznie w drodze aktów delegowanych.

Poprawka 330
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 3	***skreśla się***
Cele dotyczące udziału bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych	
1. Państwa członkowskie zapewniają, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.:	
a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych	

pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;

b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy minimalnym celom dla pojazdów bezemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku.

2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku stosuje się następujące zasady:

a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

b) licznikiem dla minimalnych celów dotyczących pojazdów bezemisyjnych jest całkowita liczba nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

c) mianownikiem dla obu celów jest całkowita liczba nowych pojazdów

korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.

Or. en

Poprawka 331
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 3	***skreśla się***
Cele dotyczące udziału bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych	
1. Państwa członkowskie zapewniają, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.:	
a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;	
b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy minimalnym celom dla pojazdów bezemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku.	

2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku stosuje się następujące zasady:

a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

b) licznikiem dla minimalnych celów dotyczących pojazdów bezemisyjnych jest całkowita liczba nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

c) mianownikiem dla obu celów jest całkowita liczba nowych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.

Or. en

Poprawka 332
Jacek Ozdoba
w imieniu grupy ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 3	***skreśla się***
Cele dotyczące udziału bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych	
1. Państwa członkowskie zapewniają, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.:	
a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;	
b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy minimalnym celom dla pojazdów bezemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku.	
2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku stosuje się następujące zasady:	
a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi	

zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

b) licznikiem dla minimalnych celów dotyczących pojazdów bezemisyjnych jest całkowita liczba nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

c) mianownikiem dla obu celów jest całkowita liczba nowych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.

Or. en

Uzasadnienie

W rozporządzeniu nie należy określać żadnych obowiązkowych celów dla państw członkowskich.

Poprawka 333
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Cele dotyczące udziału ***bezemisyjnych i niskoemisyjnych*** pojazdów ***korporacyjnych***	Cele dotyczące udziału pojazdów ***wykorzystujących energię odnawialną (pojazdy elektryczne o napędzie bateryjnym, pojazdy hybrydowe typu plug-in, pojazdy elektryczne zasilane ogniwami paliwowymi oraz pojazdy napędzane wyłącznie kwalifikującymi się paliwami)***

Or. en

Poprawka 334
Yvan Verougstraete

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Cele dotyczące udziału bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** pojazdów korporacyjnych	Cele dotyczące udziału bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych

Or. en

Poprawka 335
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Cele dotyczące udziału bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** pojazdów korporacyjnych	Cele dotyczące udziału bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych

Or. en

Poprawka 336
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Państwa członkowskie zapewniają, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.:	***skreśla się***
a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy	

łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;

b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy minimalnym celom dla pojazdów bezemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku.

Or. en

Poprawka 337
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Państwa członkowskie zapewniają, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.:	***skreśla się***
a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;	
b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy minimalnym celom dla pojazdów	

bezemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku.

Or. en

Poprawka 338
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Państwa członkowskie ***zapewniają, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.***:	1. ***Zgodnie z celami niniejszej dyrektywy*** państwa członkowskie ***wprowadzają proporcjonalne środki, w szczególności środki wspierające i wspomagające, w tym rozwój infrastruktury ładowania i tankowania, wzmocnienie sieci i spójne wspomagające czynniki finansowe, oraz wykluczają nakładanie wiążących obowiązków zakupu na poszczególne przedsiębiorstwa, w celu wspierania, aby***:

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka ta zachowuje strukturę wniosku Komisji, a jednocześnie doprecyzowuje, że krajowe cele powinny być orientacyjnymi punktami odniesienia na potrzeby środków wspierających i wspomagających, które wprowadzają państwa członkowskie, a nie wiążącymi obowiązkami, które mogłyby stać się bezpośrednimi lub pośrednimi wymogami zakupu. W dyrektywie należy priorytetowo traktować warunki podstawowe, w tym infrastrukturę i wsparcie finansowe, oraz wykluczyć wymogi na poziomie przedsiębiorstwa.

Poprawka 339
Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

1. Państwa członkowskie ***zapewniają***, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.:	1. Państwa członkowskie ***dążą do zapewnienia***, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.:

Or. en

Poprawka 340
Markus Ferber

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Państwa członkowskie ***zapewniają***, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.:	1. Państwa członkowskie ***dążą do tego***, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.:

Or. en

Poprawka 341
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Państwa członkowskie ***zapewniają***, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.:	1. Państwa członkowskie ***powinny dążyć do tego***, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.:

Or. en

Uzasadnienie

Dowody wskazują, że do jak najszybszego upowszechnienia korporacyjnych pojazdów elektrycznych w państwach członkowskich UE przyczyniły się zachęty i inwestycje w infrastrukturę, a nie cele. W związku z tym w niniejszym wniosku należy określić ambitne cele, zachęcając jednocześnie państwa członkowskie do opracowania środków mających na celu propagowanie upowszechnienia korporacyjnych pojazdów elektrycznych oraz pojazdów elektrycznych w szerszym ujęciu.

Poprawka 342

Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Państwa członkowskie ***zapewniają***, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.:	1. Państwa członkowskie ***mogą zapewniać***, aby od dnia 1 stycznia 2030 r.:

Or. en

Poprawka 343
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 344
Yvan Verougstraete

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 345
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 346
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym ***był co najmniej równy łącznym celom*** dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych ***określonym*** w tabelach 1 i 2 w załączniku;	a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym ***stopniowo wzrastał, przy czym za orientacyjny poziom odniesienia przyjmuje się łączne cele*** dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych ***określone*** w tabelach 1 i 2 w załączniku***, w tym pojazdów wykorzystujących paliwa niskoemisyjne, będące paliwami zdefiniowanymi w dyrektywie (UE) 2018/2001, spełniającymi kryteria określone w art. 29, 29a i 31 tej dyrektywy oraz w powiązanych aktach delegowanych***;

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka ta zachowuje strukturę wniosku Komisji, a jednocześnie doprecyzowuje, że krajowe cele powinny być orientacyjnymi punktami odniesienia na potrzeby środków wspierających i wspomagających, które wprowadzają państwa członkowskie, a nie wiążącymi obowiązkami, które mogłyby stać się bezpośrednimi lub pośrednimi wymogami zakupu. W dyrektywie należy priorytetowo traktować warunki podstawowe, w tym infrastrukturę i wsparcie finansowe, oraz wykluczyć wymogi na poziomie przedsiębiorstwa.

Poprawka 347
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów	a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym ***niewiążącym*** celom dla pojazdów

bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;	bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;

Or. en

Uzasadnienie

Dowody wskazują, że do jak najszybszego upowszechnienia korporacyjnych pojazdów elektrycznych w państwach członkowskich UE przyczyniły się zachęty i inwestycje w infrastrukturę, a nie cele. W związku z tym w niniejszym wniosku należy określić ambitne cele, zachęcając jednocześnie państwa członkowskie do opracowania środków mających na celu propagowanie upowszechnienia korporacyjnych pojazdów elektrycznych oraz pojazdów elektrycznych w szerszym ujęciu.

Poprawka 348
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) ***łączny*** udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych ***i dostawczych*** w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w ***tabelach*** 1 ***i 2*** w załączniku;	a) udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w ***tabeli*** 1 w załączniku;

Or. fr

Poprawka 349
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych ***i dostawczych*** w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;	a) łączny udział bezemisyjnych i niskoemisyjnych samochodów osobowych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;

Or. fr

Poprawka 350
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) łączny udział bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;	a) łączny udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy łącznym celom dla pojazdów bezemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku;

Or. en

Poprawka 351
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy minimalnym celom dla pojazdów bezemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku.		***skreśla się***

Or. fr

Poprawka 352
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy minimalnym celom dla pojazdów bezemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 353
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym ***był co najmniej równy minimalnym celom*** dla pojazdów bezemisyjnych ***określonym*** w tabelach 1 i 2 w załączniku.	b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym ***stopniowo wzrastał, przy czym za orientacyjny poziom odniesienia przyjmuje się minimalne cele*** dla pojazdów bezemisyjnych ***określone*** w tabelach 1 i 2 w załączniku.

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka ta zachowuje strukturę wniosku Komisji, a jednocześnie doprecyzowuje, że krajowe cele powinny być orientacyjnymi punktami odniesienia na potrzeby środków wspierających i wspomagających, które wprowadzają państwa członkowskie, a nie wiążącymi obowiązkami, które mogłyby stać się bezpośrednimi lub pośrednimi wymogami zakupu. W dyrektywie należy priorytetowo traktować warunki podstawowe, w tym infrastrukturę i wsparcie finansowe, oraz wykluczyć wymogi na poziomie przedsiębiorstwa.

Poprawka 354
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy minimalnym celom dla pojazdów bezemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku.	b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy minimalnym ***niewiążącym*** celom dla pojazdów bezemisyjnych określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku.

Or. en

Uzasadnienie

Dowody wskazują, że do jak najszybszego upowszechnienia korporacyjnych pojazdów elektrycznych w państwach członkowskich UE przyczyniły się zachęty i inwestycje w infrastrukturę, a nie cele. W związku z tym w niniejszym wniosku należy określić ambitne cele,

zachęcając jednocześnie państwa członkowskie do opracowania środków mających na celu propagowanie upowszechnienia korporacyjnych pojazdów elektrycznych oraz pojazdów elektrycznych w szerszym ujęciu.

Poprawka 355
Dario Tamburrano

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy ***minimalnym*** celom ***dla pojazdów bezemisyjnych*** określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku.	b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy celom określonym w tabelach 1 i 2 w załączniku.

Or. en

Poprawka 356
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych ***i dostawczych*** w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy minimalnym celom dla pojazdów bezemisyjnych określonym w ***tabelach*** 1 ***i 2*** w załączniku.	b) udział bezemisyjnych samochodów osobowych w całkowitej liczbie nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ich terytorium w każdym roku kalendarzowym był co najmniej równy minimalnym celom dla pojazdów bezemisyjnych określonym w ***tabeli*** 1 w załączniku.

Or. fr

Poprawka 357
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a. Cele przewidziane w niniejszym rozporządzeniu nie mają zastosowania do czasu przedstawienia przez Komisję Parlamentowi Europejskiemu i Radzie pełnej oceny obejmującej wszystkie poniższe kwestie:
	a) kompleksowa metodyka oceny pełnego cyklu życia zgodnie z art. 7a rozporządzenia (UE) 2019/631 oraz jej zastosowanie do wszystkich kategorii pojazdów objętych niniejszym rozporządzeniem;
	b) zaktualizowana ocena skutków dotycząca wpływu na przedsiębiorstwa, producentów samochodów, dostawców, zatrudnienie, ceny pojazdów, raty leasingowe, wartości rezydualne, rynki samochodów używanych, podatników i konsumentów;
	c) ocena infrastruktury ładowania i infrastruktury sieciowej, w tym przyłączy do sieci, możliwości ładowania w zajezdniach, dostępności szybkiego ładowania, cen energii elektrycznej, zarządzania obciążeniem sieci oraz różnic między regionami;
	d) ocena dostępności odpowiednich pojazdów dla różnych profili eksploatacyjnych, w szczególności samochodów dostawczych, flot serwisowych, pojazdów przeznaczonych do eksploatacji w sektorze budownictwa, rzemiosła, na obszarach wiejskich, w pracy zmianowej, z przyczepami, do transportów chłodniczych, przez służby bezpieczeństwa i służby ratownicze;
	e) ocena zależności w zakresie surowców, akumulatorów i łańcuchów dostaw, w szczególności w odniesieniu do

surowców krytycznych, ogniw akumulatorowych, materiałów katodowych i anodowych, możliwości przetwarzania oraz recyklingu;

f) ocena konkretnego, dodatkowego i wymiernego wkładu niniejszego rozporządzenia w ograniczenie globalnych emisji oraz w kształtowanie się globalnej temperatury;

g) ocena mniej ingerujących, neutralnych technologicznie rozwiązań alternatywnych. Cele mogą być stosowane dopiero po przedłożeniu przez Komisję, na podstawie oceny, o której mowa w akapicie pierwszym, wniosku ustawodawczego w sprawie wprowadzenia tych wartości oraz po jego przyjęciu w ramach zwykłej procedury ustawodawczej.

Wniosek ustawodawczy może zostać przedłożony wyłącznie wtedy, gdy Komisja wykaże, że cele są odpowiednie, konieczne, proporcjonalne, otwarte na różne technologie, wykonalne ekonomicznie oraz zgodne z zasadami konkurencyjności przemysłu Unii.

Or. de

Uzasadnienie

Jest to centralny mechanizm tymczasowych odroczeń. Cele nie mogą mieć zastosowania automatycznie. Będą one mogły wejść w życie dopiero, gdy Komisja przedstawi wszystkie niezbędne dowody, a decyzja o wprowadzeniu celów zostanie podjęta w ramach zwykłej procedury ustawodawczej.

Poprawka 358
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

1a. Państwa członkowskie mogą dostosować warunki realizacji celów krajowych, aby uwzględnić specyfikę gospodarczą i przemysłową poszczególnych krajów, a także praktyczną realizację celów europejskich. Brak automatycznych sankcji finansowych nie zwalnia państw członkowskich z obowiązku wdrażania polityk umożliwiających osiągnięcie celów określonych w rozporządzeniu.

Or. fr

Poprawka 359
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a. Realizacja celów krajowych jest uzależniona od tego, czy średni koszt energii elektrycznej dla przedsiębiorstw nie przekracza progu konkurencyjności w stosunku do średniej z poprzedniej dekady. W przypadku kryzysu energetycznego lub nieproporcjonalnego wzrostu taryf za energię elektryczną związanego z zasadami funkcjonowania europejskiego rynku energii, cele roczne zostają z mocy prawa zawieszone na dany rok kalendarzowy.

Or. fr

Poprawka 360
Daniel Attard

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

	1a. Państwa członkowskie składające się w całości z wysp lub obejmujące regiony wyspiarskie w rozumieniu art. 174 TFUE mogą stosować tymczasowy mechanizm elastyczności na potrzeby osiągnięcia celów, o których mowa w ust. 1, w przypadku gdy obiektywne ograniczenia związane z przepustowością sieci, wdrażaniem infrastruktury lub wielkością rynku znacząco wpływają na upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych.

Or. en

Poprawka 361
Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a. Osiągnięcie celów, o których mowa w ust. 1, opiera się na podejściu stopniowym i neutralnym pod względem technologicznym, z należytym uwzględnieniem specyfiki krajowej, realiów gospodarczych, gotowości infrastruktury i zmian na rynku. Państwa członkowskie powinny zachować wystarczającą elastyczność w określaniu najwłaściwszej drogi do osiągnięcia tych celów.

Or. en

Poprawka 362
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

1a. Aby osiągnąć cele, o których mowa w ust. 1, państwa członkowskie mogą uwzględnić maksymalnie 10 punktów procentowych celów dotyczących udziału bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych poprzez możliwe do zweryfikowania wsparcie na zakup i leasing rowerów służbowych, w tym rowerów elektrycznych i rowerów towarowych.

Or. en

Uzasadnienie

Allows Member States limited flexibility to achieve part of the targets through verifiable company bicycle leasing schemes and other zero-emission multimodal solutions, in line with the proposed 10 percentage-point allowance under Article 3(1bis). This reflects proven national experience, notably in Germany, where company bike leasing has already reached more than 2 million active leased bicycles and has demonstrated its effectiveness in reducing car dependency, congestion and emissions from commuting and business travel. Such flexibility enables Member States to use the most effective local and national tools, while ensuring that the core ambition of accelerating ZEV uptake remains intact. It also recognises that, for many urban trips, bicycles, cargo bikes and e-bikes provide a more space-efficient and cost-effective zero-emission alternative than replacing every trip with a car or van.

Poprawka 363
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 - ustęp 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1b. Cele, o których mowa w ust. 1, zostają z mocy prawa zawieszone w każdym państwie członkowskim, w którym wdrażanie infrastruktury szybkiego ładowania, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1804, jest opóźnione o ponad 15 % w stosunku do planów krajowych. Na przedsiębiorstwa nie można nakładać żadnych sankcji, ograniczeń ani obciążeń administracyjnych, dopóki publiczna sieć infrastruktury nie zostanie w pełni uruchomiona.

Poprawka 364
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku stosuje się następujące zasady:	***skreśla się***
a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;	
b) licznikiem dla minimalnych celów dotyczących pojazdów bezemisyjnych jest całkowita liczba nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;	
c) mianownikiem dla obu celów jest całkowita liczba nowych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio,	

samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.

Or. en

Poprawka 365
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku stosuje się następujące zasady:	***skreśla się***
a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;	
b) licznikiem dla minimalnych celów dotyczących pojazdów bezemisyjnych jest całkowita liczba nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;	
c) mianownikiem dla obu celów jest całkowita liczba nowych pojazdów	

korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.

Or. en

Uzasadnienie

Należy skreślić ust. 2, ponieważ metoda obliczania zgodności opiera się na wiążących celach krajowych i nie jest zgodna z wprowadzonym w tej poprawce podejściem opartym na orientacyjnych punktach odniesienia.

Poprawka 366
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku stosuje się następujące zasady:	***skreśla się***
a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;	
b) licznikiem dla minimalnych celów dotyczących pojazdów bezemisyjnych jest całkowita liczba nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są,	

odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

c) mianownikiem dla obu celów jest całkowita liczba nowych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.

Or. en

Poprawka 367
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku ***oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku*** stosuje się następujące zasady:	2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku stosuje się następujące zasady:

Or. fr

Poprawka 368
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku ***stosuje*** się następujące zasady:	2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku ***stosować*** się ***mogą*** następujące zasady:

Or. en

Poprawka 369
Yvan Verougstraete

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku stosuje się następujące zasady:	2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku stosuje się następujące zasady:

Or. en

Poprawka 370
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia	2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami

zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku stosuje się następujące zasady:

dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku stosuje się następujące zasady:

Or. en

Poprawka 371
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku stosuje się następujące zasady:	2. Na potrzeby monitorowania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych w Unii oraz dokonywania obliczeń celem ustalenia zgodności z krajowymi celami dla samochodów osobowych określonymi w tabeli 1 w załączniku oraz dla samochodów dostawczych określonymi w tabeli 2 w załączniku stosuje się następujące zasady:

Or. en

Poprawka 372
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w	***skreśla się***

danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

Or. en

Poprawka 373
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 374
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są***, odpowiednio,*** samochodami osobowymi ***i dostawczymi***	a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są samochodami osobowymi zarejestrowanymi przez duże

zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;	jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

Or. fr

Poprawka 375
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych ***jest*** całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;	a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych ***może być*** całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

Or. en

Poprawka 376
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi ***i dostawczymi***	a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi

zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;	zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

Or. fr

Poprawka 377
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;	a) licznikiem dla celów dotyczących łącznego udziału pojazdów bezemisyjnych jest całkowita łączna liczba nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

Or. en

Poprawka 378
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) licznikiem dla minimalnych celów dotyczących pojazdów bezemisyjnych jest całkowita liczba nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie	***skreśla się***

członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

Or. fr

Poprawka 379
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) licznikiem dla minimalnych celów dotyczących pojazdów bezemisyjnych jest całkowita liczba nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 380
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) licznikiem dla minimalnych celów dotyczących pojazdów bezemisyjnych jest całkowita liczba nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są***,*** ***odpowiednio,*** samochodami osobowymi ***i dostawczymi*** zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie	b) licznikiem dla minimalnych celów dotyczących pojazdów bezemisyjnych jest całkowita liczba nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są samochodami osobowymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

Or. fr

Poprawka 381
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) licznikiem dla minimalnych celów dotyczących pojazdów bezemisyjnych ***jest*** całkowita liczba nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;	b) licznikiem dla minimalnych celów dotyczących pojazdów bezemisyjnych ***może być*** całkowita liczba nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

Or. en

Poprawka 382
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) mianownikiem dla obu celów jest całkowita liczba nowych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 383
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) mianownikiem dla ***obu*** celów jest całkowita liczba nowych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.	c) licznikiem dla ***minimalnych*** celów ***dotyczących pojazdów bezemisyjnych*** jest całkowita liczba nowych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.

Or. en

Poprawka 384
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) mianownikiem dla obu celów jest całkowita liczba nowych pojazdów korporacyjnych, które są***, odpowiednio,*** samochodami osobowymi ***i dostawczymi*** zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.	c) mianownikiem dla obu celów jest całkowita liczba nowych pojazdów korporacyjnych, które są samochodami osobowymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.

Or. fr

Poprawka 385
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) mianownikiem dla obu celów ***jest*** całkowita liczba nowych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.	c) mianownikiem dla obu celów ***może być*** całkowita liczba nowych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi i dostawczymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.

Or. en

Poprawka 386
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) mianownikiem dla obu celów jest całkowita liczba nowych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi ***i dostawczymi*** zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.	c) mianownikiem dla obu celów jest całkowita liczba nowych pojazdów korporacyjnych, które są, odpowiednio, samochodami osobowymi zarejestrowanymi przez duże jednostki w danym państwie członkowskim w tym samym roku kalendarzowym.

Or. fr

Poprawka 387
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. W celu dekarbonizacji flot mikroprzedsiębiorstw oraz MŚP Komisja

do dnia 30 czerwca 2027 r. ustanawia fundusz odnawialny na rzecz pojazdów bezemisyjnych („fundusz”).

Fundusz udziela nieoprocentowanych pożyczek kwalifikującym się MŚP oraz mikroprzedsiębiorstwom na zakup, leasing lub kupno na raty nowych korporacyjnych bezemisyjnych samochodów osobowych i dostawczych.

Mechanizm zwrotu jest powiązany ze zweryfikowanymi oszczędnościami kosztów paliwa wynikającymi z zastąpienia pojazdu konwencjonalnego pojazdem bezemisyjnym tej samej klasy. Komisja może również przewidzieć dotację na spłatę dla MŚP lub mikroprzedsiębiorstw w sektorach charakteryzujących się zmiennym lub nieprzewidywalnym przebiegiem.

Fundusz jest zarządzany we współpracy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI). Państwa członkowskie mogą uzupełniać fundusz środkami krajowymi. Do dnia 31 grudnia 2027 r. Komisja złoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z ustanowienia i funkcjonowania funduszu.

Or. en

Poprawka 388
Rosa Serrano Sierra

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. W przypadku wykazania, że konkretne węzły transportowe, w tym porty lotnicze, wymagają dodatkowej infrastruktury ładowania i przepustowości sieci, aby przyczynić się do osiągnięcia celów, o których mowa w ust. 1, państwa członkowskie powinny wprowadzić niezbędne środki ułatwiające zapewnienie

takiej infrastruktury i przepustowości, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1804 i krajowym planowaniem sieci. W należycie uzasadnionych przypadkach państwa członkowskie mogą dostosować skuteczne stosowanie tych celów, aby odzwierciedlić harmonogram wdrażania niezbędnej infrastruktury.

Or. en

Poprawka 389
Daniel Attard

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. Krajowe cele określone w załączniku I uwzględniają różne poziomy dojrzałości rynku, gotowości infrastruktury ładowania, składu floty, charakterystyki geograficznej i zdolności gospodarczej państw członkowskich. Państwa członkowskie napotykające strukturalne ograniczenia rynkowe, w tym małe lub peryferyjne rynki o ograniczonej różnorodności floty, mogą stosować mechanizm elastyczności umożliwiający tymczasowe dostosowania \rocznych trajektorii zgodności, pod warunkiem że wykażą stałe postępy w osiąganiu ogólnych celów niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Uzasadnienie

Obecnie proponowane cele są zbyt ambitne dla mniejszych rynków, na których upowszechnienie pojazdów elektrycznych jest nadal ograniczone ze względu na ograniczenia podaży, wyzwania związane z wdrażaniem infrastruktury i obawy dotyczące przystępności cenowej. Zróżnicowane podejście jest konieczne, aby zapewnić proporcjonalność i realistyczne wdrożenie w całej Unii.

Poprawka 390
Luděk Niedermayer, Pascal Arimont, Martine Kemp, Liesbet Sommen, Wouter Beke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 cele określone w tabelach 1 i 2 w załączniku mają charakter orientacyjny dla państwa członkowskiego, które wykaże Komisji, że jest na dobrej drodze do osiągnięcia swojego celu krajowego na 2030 r. określonego w rozporządzeniu (UE) 2018/842 wyłącznie za pomocą istniejących środków (scenariusz „z istniejącymi środkami"), bez potrzeby wprowadzania dodatkowych środków (scenariusz „z dodatkowymi środkami").

Or. en

Uzasadnienie

Rozporządzenie powinno umożliwiać państwom członkowskim unikanie wyraźnych docelowych poziomów emisji dla floty korporacyjnej, jeżeli dysponują one strategiami politycznymi spójnymi z celami klimatycznymi UE i zapewniającymi równoważne lub większe redukcje emisji.

W związku z tym cele określone w załączniku powinny mieć charakter orientacyjny dla państw członkowskich, które mogą wykazać, że są na dobrej drodze do wypełnienia swoich zobowiązań w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych wynikających z rozporządzenia (UE) 2018/842 za pomocą istniejących środków, bez potrzeby wprowadzania dodatkowych środków.

Poprawka 391
Volker Schnurrbusch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. Przedsiębiorstwa zachowują pełną elastyczność w wyborze środków służących osiągnięciu zgodności, takich jak modernizacja pojazdów, optymalizacja

eksploatacji, elektryfikacja flot oraz stosowanie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, zgodnie z dyrektywą w sprawie odnawialnych źródeł energii (2009/28/WE).

Or. de

Poprawka 392
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Ivan David, Anja Arndt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. Przedsiębiorstwa zachowują pełną elastyczność w wyborze środków służących osiągnięciu zgodności, takich jak modernizacja pojazdów, optymalizacja eksploatacji, elektryfikacja flot oraz stosowanie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, zgodnie z dyrektywą w sprawie odnawialnych źródeł energii (2009/28/WE).

Or. de

Poprawka 393
Luděk Niedermayer, Pascal Arimont, Martine Kemp, Wouter Beke, Liesbet Sommen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 - ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2b. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 cele określone w tabelach 1 i 2 załącznika mają charakter orientacyjny dla państwa członkowskiego, które wykaże Komisji, że oczekuje się, iż środki już przyjęte na szczeblu krajowym doprowadzą do osiągnięcia udziału nowych rejestracji pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych skutkującego emisjami

CO_2 na poziomie równym emisjom wynikającym z osiągnięcia krajowego celu dotyczącego floty korporacyjnej lub na poziomie niższym od tych emisji.

Państwo członkowskie przedkłada dowody w ramach swojego krajowego planu, o którym mowa w art. 6 ust. 1 niniejszego rozporządzenia.

W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że wpływ tych środków prowadzi do takich samych lub niższych emisji CO_2 w porównaniu z celami określonymi w załączniku, cele te uznaje się za orientacyjne dla tego państwa członkowskiego.

Or. en

Uzasadnienie

Państwa członkowskie powinny mieć możliwość odstąpienia od wiążących celów dotyczących floty korporacyjnej, jeżeli wdrożyły alternatywne strategie polityczne, które wspierają upowszechnienie pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych (niezależnie od własności pojazdów) i są spójne z celami klimatycznymi UE. Jest to możliwe, w przypadku gdy Komisja stwierdzi, że te krajowe strategie polityczne osiągają poziom emisji CO_2 z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych równy poziomowi emisji, który wynikałby z osiągnięcia celów określonych w załączniku, lub niższy od tego poziomu.

Poprawka 394
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 3a
	Krajowe plany wspierania upowszechnienia bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych

1. Państwa członkowskie ustanawiają plany krajowe w celu wspierania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych napędzanych wyłącznie kwalifikującymi się paliwami w nowych korporacyjnych samochodach osobowych i dostawczych zarejestrowanych przez duże jednostki w każdym państwie członkowskim.

2. W planach krajowych określa się krajowe środki, polityki i zachęty służące osiągnięciu tego celu. Państwa członkowskie przygotowują plany krajowe z uwzględnieniem krajowych warunków rynkowych, gotowości infrastruktury, neutralności technologicznej, dostępności odpowiednich technologii i realiów operacyjnych, z którymi mają do czynienia różne kategorie operatorów flot korporacyjnych. Państwa członkowskie zapewniają proporcjonalność takich środków i unikają tworzenia zbędnych obciążeń administracyjnych, finansowych lub operacyjnych.

3. Krajowe plany obejmują co najmniej:

a) ocenę krajowych warunków rynkowych i gotowości infrastruktury;

b) krajowe środki, polityki i zachęty przewidziane w celu wspierania upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych we flotach korporacyjnych;

c) orientacyjny harmonogram wdrażania takich środków;

d) procedury monitorowania i oceny skuteczności przyjętych środków.

4. W stosownych przypadkach krajowe plany mogą obejmować:

a) zachęty podatkowe;

b) zachęty związane z opłatami drogowymi;

c) środki wsparcia zgodne z mającymi zastosowanie zasadami pomocy państwa;

d) środki ułatwiające dostęp do odpowiedniej, przystępnej cenowo i dostępnej infrastruktury ładowania i tankowania;

e) środki wspierające gotowość sieci;

f) środki ułatwiające dostęp do finansowania.

Or. en

Poprawka 395
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 3a
	Cele dotyczące rowerów konwencjonalnych i ze wspomaganiem elektrycznym
	1. Oprócz celów określonych w art. 3 państwa członkowskie dopilnowują, aby:
	a) do dnia 1 stycznia 2030 r. duże jednostki nabyły, kupiły, wzięły w leasing, wynajęły lub w inny sposób udostępniły do użytku nowe rowery konwencjonalne lub ze wspomaganiem elektrycznym w liczbie odpowiadającej co najmniej 30 % całkowitej liczby pracowników jednostki;
	b) do dnia 1 stycznia 2035 r. duże jednostki nabyły, kupiły, wzięły w leasing, wynajęły lub w inny sposób udostępniły do użytku nowe rowery konwencjonalne lub ze wspomaganiem elektrycznym w liczbie odpowiadającej co najmniej 50 % całkowitej liczby pracowników jednostki;
	2. Do celów ust. 1 całkowitą liczbę pracowników oblicza się na podstawie średniej liczby pracowników jednostki w poprzednim roku kalendarzowym.

3. Rowery, o których mowa w ust. 1, mogą składać się z rowerów konwencjonalnych lub rowerów ze wspomaganiem elektrycznym.

4. Rowery, o których mowa w ust. 1, udostępnia się:

a) pracownikom na potrzeby dojazdów do pracy lub podróży służbowych;

lub b) w odniesieniu do działalności jednostki w zakresie transportu towarowego, logistyki, dostaw lub usług.

5. Dla każdego roku kalendarzowego państwa członkowskie rejestrują informacje dla każdego nowego roweru konwencjonalnego lub ze wspomaganiem elektrycznym. Informacje te przekazuje się Komisji Europejskiej i podaje do wiadomości publicznej.

Or. en

Poprawka 396
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 3a
	Nie później niż rok od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia każde państwo członkowskie opracowuje i przekazuje Komisji krajową strategię określającą środki przewidziane w celu propagowania pojazdów bezemisyjnych we flotach korporacyjnych i zachęcania do ich wprowadzania.
	Strategia krajowa może obejmować między innymi:
	a) ulgi podatkowe i środki wsparcia fiskalnego;

b) programy wspierające zakup i leasing kwalifikujących się pojazdów;

c) środki związane z wdrażaniem infrastruktury ładowania i tankowania;

d) działania mające na celu zmniejszenie obciążeń administracyjnych;

e) ukierunkowane wsparcie na rzecz małych i średnich przedsiębiorstw;

f) kampanie mające na celu podnoszenie świadomości i rozpowszechnianie istotnych informacji;

g) środki mające na celu poprawę dostępu do finansowania i instrumentów finansowych.

Państwa członkowskie zachowują pełną swobodę w określaniu rodzaju, zakresu i kombinacji środków, które mają zostać włączone do ich strategii krajowej, z uwzględnieniem ich szczególnego kontekstu krajowego i panujących warunków rynkowych.

Co dwa lata państwa członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie z postępów przedstawiające stopień, w jakim przyjęte środki zostały wdrożone, oraz osiągnięte wyniki. Komisja wydaje skonsolidowane sprawozdanie, w którym podkreśla dobre praktyki i korzysta z doświadczeń zgromadzonych we wszystkich państwach członkowskich.

Or. en

Poprawka 397
Volker Schnurrbusch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 3a

Środek ochronny mający na celu zapewnienie gotowości infrastruktury

Jeśli utrzymane zostaną wiążące docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, będą one miały zastosowanie do operatorów flot zarejestrowanych w państwie członkowskim tylko wtedy, gdy państwo to wykaże, że osiągnęło co najmniej 90 % wiążących krajowych docelowych poziomów emisji oraz spełniło wymogi dotyczące rozwoju infrastruktury zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1804. Komisja publikuje corocznie ocenę stopnia osiągnięcia celów i spełnienia wymogów, o których mowa w ust. 1, przez poszczególne państwa członkowskie.

Or. de

Poprawka 398
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 3a
	Jeśli utrzymane zostaną wiążące docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, będą one miały zastosowanie do operatorów flot zarejestrowanych w państwie członkowskim tylko wtedy, gdy państwo to wykaże, że osiągnęło co najmniej 90 % wiążących krajowych docelowych poziomów emisji oraz spełniło wymogi dotyczące rozwoju infrastruktury zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1804. Komisja publikuje corocznie ocenę stopnia osiągnięcia celów i spełnienia wymogów, o których mowa w ust. 1, przez poszczególne państwa członkowskie.

Or. de

Poprawka 399
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 4	***skreśla się***
Wsparcie finansowe na rzecz pojazdów korporacyjnych	
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.	

Or. en

Poprawka 400
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 4	***skreśla się***
Wsparcie finansowe na rzecz pojazdów korporacyjnych	
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.	

Or. en

Uzasadnienie

Przepis ten budzi poważne obawy związane z pomocniczością. Decyzje w sprawie krajowych systemów wsparcia finansowego

dotyczących korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych wchodzą w zakres kompetencji państw członkowskich. Poprzez określenie

warunków, na jakich takie wsparcie może zostać przyznane, artykuł ten nadmiernie ingeruje w krajową politykę fiskalną

i politykę zachęt. Z tego względu należy skreślić ten artykuł.

Poprawka 401
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 4	***skreśla się***
Wsparcie finansowe na rzecz pojazdów korporacyjnych	
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje	

się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.

Or. en

Poprawka 402
Markus Ferber

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 4	***skreśla się***
Wsparcie finansowe na rzecz pojazdów korporacyjnych	
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.	

Or. en

Uzasadnienie

Proponowane przepisy art. 4 dotyczące wsparcia finansowego ingerują w krajową politykę fiskalną w dziedzinie opodatkowania, co budzi poważne obawy co do pomocniczości.

Poprawka 403
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 4	***skreśla się***
Wsparcie finansowe na rzecz pojazdów korporacyjnych	
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.	

Or. en

Uzasadnienie

Należy skreślić art. 4, ponieważ traktowanie podatkowe oraz opodatkowanie pojazdów nie powinny być regulowane tymi ramami. Chociaż w dyrektywie można wyznaczyć orientacyjne cele i środki wspierające, nie jest ona odpowiednim instrumentem do wprowadzenia kar w dziedzinie podatków lub ograniczenia krajowych systemów wsparcia. Opodatkowanie i zachęty podatkowe powinny pozostać w odpowiednich krajowych oraz unijnych ramach polityki podatkowej.

Poprawka 404
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 4	***skreśla się***
Wsparcie finansowe na rzecz pojazdów korporacyjnych	
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania	

kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.

Or. en

Poprawka 405
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 4	***skreśla się***
Wsparcie finansowe na rzecz pojazdów korporacyjnych	
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.	

Or. en

Poprawka 406
Anne-Sophie Frigout, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Valérie Deloge, Marie-Luce Brasier-Clain, Mathilde Androuët

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	***skreśla się***

Or. fr

Poprawka 407
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	***skreśla się***

Or. fr

Poprawka 408

Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 409
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 410
Jacek Ozdoba
w imieniu grupy ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 411
Luis-Vicențiu Lazarus

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne. ***Na zasadzie odstępstwa państwo członkowskie może utrzymać istniejące systemy wsparcia finansowego przez okres do 24 miesięcy, jeżeli ogólnodostępna infrastruktura ładowania rozmieszczona na jego terytorium nie osiąga celów określonych w art. 3 rozporządzenia (UE) 2023/1804.*** ***Nie później niż trzy miesiące przed datą rozpoczęcia stosowania obowiązku wynikającego z niniejszego ustępu państwo członkowskie powiadamia Komisję o powodach uzasadniających***

odstępstwo oraz o środkach planowanych w celu zaradzenia temu brakowi.

Komisja może wydać zalecenie dla danego państwa członkowskiego. W przypadku utrzymywania się braku odstępstwo może zostać jednokrotnie przedłużone w drodze nowego powiadomienia na kolejny okres nieprzekraczający 24 miesięcy.

Or. en

Poprawka 412
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, ***o*** której ***mowa*** w art. 3 ***ust. 1***, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.	W okresie dwóch lat poprzedzających datę, ***w*** której ***cele określone*** w art. 3 ***zaczną faktycznie obowiązywać, i wyłącznie pod warunkiem spełnienia warunków określonych w art. 3***, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne lub niskoemisyjne.

Or. de

Uzasadnienie

Pojęcie „wsparcia finansowego” należy wyraźnie odróżnić od ogólnych zasad dotyczących opodatkowania. Amortyzacja, wydatki operacyjne, koszty leasingu, koszty konserwacji, ubezpieczenia i paliwa nie mogą być traktowane jako niedozwolone formy wsparcia. Ponadto art. 4 nie może zacząć obowiązywać, zanim określone zostaną same cele. Istotne kryteria polityki przemysłowej nie mogą być ustalane wyłącznie w drodze aktów delegowanych.

Poprawka 413
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne ***lub niskoemisyjne***.	W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie nie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty***, ubezpieczenie, ładowanie*** lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy bezemisyjne.

Or. en

Poprawka 414
Yvan Verougstraete

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W okresie dwóch lat poprzedzających datę, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie ***nie*** udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych ***innych niż*** pojazdy bezemisyjne ***lub niskoemisyjne***.	***Od daty***, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub eksploatację korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych ***wyłącznie wtedy, gdy są to*** pojazdy bezemisyjne.

Or. en

Uzasadnienie

Zachęca się państwa członkowskie do ustanowienia środków przejściowych przed 2030 r., aby ułatwić przejście do całkowitego zaprzestania w 2030 r. stosowania pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi.

Poprawka 415
Daniel Attard

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Systemy wsparcia finansowego i mechanizmy zachęt ustanowione na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny zachować neutralność podatkową, minimalizować obciążenia administracyjne oraz unikać nieproporcjonalnego wpływu na małe i średnie przedsiębiorstwa. Państwa członkowskie powinny zachować wystarczającą elastyczność w opracowywaniu zachęt podatkowych zgodnie z krajowymi zdolnościami budżetowymi i systemami podatkowymi.

Or. en

Uzasadnienie

Jednolite oczekiwania budżetowe mogą powodować znaczne obciążenia budżetowe dla mniejszych gospodarek o ograniczonej elastyczności fiskalnej. Organy krajowe muszą zachować swobodę w dostosowywaniu środków wsparcia do krajowych realiów gospodarczych.

Poprawka 416
Dario Tamburrano

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Do dnia 1 stycznia 2027 r. państwa członkowskie stopniowo wycofują zwolnienia podatkowe, korzyści podatkowe i dotacje publiczne dla pojazdów korporacyjnych napędzanych w całości lub częściowo paliwami kopalnymi oraz zachęcają do udostępniania wiarygodnych i przejrzystych informacji dotyczących stanu zdrowia baterii do pojazdów elektrycznych w używanych pojazdach bezemisyjnych.

Or. en

Poprawka 417
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykułu 4 nie stosuje się w okresie, w którym stosowanie celów określonych w art. 3 jest zawieszone.

Or. de

Uzasadnienie

Ograniczenia dotyczące dofinansowania nie mogą obowiązywać do czasu wprowadzenia właściwych celów.

Poprawka 418
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 419

Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 420
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na ***upowszechnienie*** korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na ***zakup, leasing, wynajem, kupno na raty, ubezpieczenie, ładowanie lub eksploatację*** korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”. ***Pojazd uznaje się za „wyprodukowany w UE”, jeżeli:*** ***a) pojazd zostaje zmontowany na terytorium Unii;*** ***b) stosunek całkowitej ceny ex-works części pojazdu – z wyłączeniem***

akumulatora pojazdu – pochodzących z Unii do całkowitej ceny ex-works wszystkich części pojazdu – z wyłączeniem akumulatora – jest równy lub większy niż 70 %;

c) oraz akumulator trakcyjny pojazdu zawiera co najmniej trzy główne konkretne komponenty baterii, w tym ogniwa baterii, pochodzące z Unii.

d) akumulator trakcyjny pojazdu zawiera co najmniej pięć głównych konkretnych komponentów baterii, w tym ogniwa baterii, aktywny materiał katodowy i system zarządzania baterią, pochodzące z Unii;

e) stosunek całkowitej ceny ex-works komponentów elektronicznych mechanizmów napędowych pochodzących z Unii do całkowitej ceny ex-works wszystkich komponentów elektronicznych mechanizmów napędowych jest równy lub większy niż 50 %;

f) stosunek całkowitej ceny ex-works głównych systemów elektronicznych pochodzących z Unii do całkowitej ceny ex-works wszystkich głównych systemów elektronicznych jest równy lub większy niż 50 %.

Wymogi określone w lit. d), e) i f) stosuje się od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą trzy lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] r.

Pochodzenie produktów i komponentów określa się zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013.

Or. en

Poprawka 421
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych ***i dostawczych***, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”. ***Produkt lub komponent uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej” tylko wtedy, gdy spełnia łącznie dwa następujące warunki:*** ***a) przeszedł ostatnią istotną obróbkę w Unii w rozumieniu art. 60 rozporządzenia (UE) nr 952/2013;*** ***b) wartość dodana Unii stanowi co najmniej 60 % ceny ex-works, obliczonej zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 42 niniejszego rozporządzenia.*** ***Czynności polegające na drobnym przetworzeniu w rozumieniu art. 3 pkt 44 nie są wystarczające do nadania pochodzenia unijnego na mocy niniejszego rozporządzenia, niezależnie od ich wkładu w wartość dodaną Unii. W drodze wyjątku i bez uszczerbku dla restrykcyjnego charakteru definicji przewidzianej w ust. za zrównane z zawartością pochodzenia unijnego uznaje się produkty, komponenty i surowce pochodzące z krajów i terytoriów zamorskich powiązanych z państwem członkowskim w rozumieniu załącznika II do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz decyzji (UE) 2021/1764 Rady w sprawie stowarzyszenia krajów i terytoriów zamorskich z Unią Europejską.***

Or. fr

Poprawka 422

Volker Schnurrbusch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających ***datą, o*** której ***mowa*** w art. 3 ***ust. 1***, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających ***datę, w*** której ***cele określone*** w art. 3 ***zaczną faktycznie obowiązywać, i wyłącznie pod warunkiem spełnienia warunków określonych w art. 3***, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”. ***Artykułu 4 nie stosuje się w okresie, w którym stosowanie celów określonych w art. 3 jest zawieszone.***

Or. de

Poprawka 423
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających ***datą, o*** której ***mowa*** w art. 3 ***ust. 1***, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających ***datę, w*** której ***cele określone*** w art. 3 ***zaczną faktycznie obowiązywać, i wyłącznie pod warunkiem spełnienia warunków określonych w art. 3***, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”. ***Artykułu 4 nie stosuje się w okresie, w którym stosowanie***

celów określonych w art. 3 jest zawieszone.

Or. de

Poprawka 424
Luis-Vicențiu Lazarus

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie ***udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są*** „***wyprodukowane*** w Unii Europejskiej”.	Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, ***przy opracowywaniu systemów wsparcia finansowego na rzecz upowszechnienia korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych*** państwa członkowskie ***mogą przyznawać pierwszeństwo samochodom osobowym i dostawczym*** „***wyprodukowanym*** w Unii Europejskiej”***, zgodnie z kryteriami, które mają zostać ustanowione przez Komisję na podstawie akapitu trzeciego niniejszego artykułu***.

Or. en

Poprawka 425
Yvan Verougstraete

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, ***w okresie dwóch lat poprzedzających datą***, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, ***wyłącznie jeżeli samochody***	Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, ***od daty***, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie ***nie*** udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie ***bezemisyjnych*** korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych, ***które nie*** są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”***, zgodnie z definicją zawartą***

osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	***w [załączniku do aktu w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu]***.

Or. en

Poprawka 426
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych ***i dostawczych***, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.	Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu, w okresie dwóch lat poprzedzających datą, o której mowa w art. 3 ust. 1, państwa członkowskie udzielają wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych, wyłącznie jeżeli samochody osobowe i dostawcze są „wyprodukowane w Unii Europejskiej”.

Or. fr

Poprawka 427
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	W zakresie, w jakim niniejsze rozporządzenie ustanawia kryteria uznania pojazdu za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”, istotne kryteria określa się w samym niniejszym rozporządzeniu. Komisja może uzupełniać w drodze aktów delegowanych wyłącznie inne niż istotne elementy techniczne.

Or. de

Uzasadnienie

Istotne kryteria polityki przemysłowej muszą zostać określone przez prawodawcę i nie mogą być w całości regulowane w drodze aktów delegowanych.

Poprawka 428
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Aby zwiększyć udział pojazdów elektrycznych we flotach przedsiębiorstw, małe pojazdy elektryczne „wyprodukowane w Unii Europejskiej”, zgodnie z podaną definicją, należy uznać za strategiczny czynnik, co wymaga zastosowania zróżnicowanej metody obliczeń. W związku z tym każdy nowy pojazd bezemisyjny kategorii M1, uznany za mały pojazd elektryczny zgodnie z pkt 2.4 części A załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858 i wyprodukowany w Unii Europejskiej, zgodnie z powyższą definicją, będzie liczony jako 1,5 pojazdu elektrycznego w obliczeniach państw członkowskich dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w ich flotach korporacyjnych.

Or. fr

Poprawka 429
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 430
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 431
Yvan Verougstraete

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych	***skreśla się***

zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.

Or. en

Poprawka 432
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 433
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje	***skreśla się***

się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.

Or. en

Poprawka 434
Pascal Canfin

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „***wyprodukowany*** w Unii Europejskiej”.	***Do celów niniejszego artykułu kryterium*** „***wyprodukowania*** w Unii Europejskiej” ***dotyczące udzielania wsparcia finansowego na upowszechnienie korporacyjnych samochodów osobowych i dostawczych musi spełniać następujące kryteria:***
	a) pojazd zostaje zmontowany na terytorium Unii;
	b) stosunek całkowitej ceny ex-works części pojazdu – z wyłączeniem akumulatora pojazdu – pochodzących z Unii do całkowitej ceny ex-works wszystkich części pojazdu – z wyłączeniem akumulatora – jest równy lub większy niż 70 %;
	c) akumulator trakcyjny pojazdu zawiera co najmniej trzy główne konkretne komponenty baterii, w tym ogniwa baterii, pochodzące z Unii;
	d) akumulator trakcyjny pojazdu zawiera co najmniej pięć głównych konkretnych komponentów baterii, w tym ogniwa baterii, aktywny materiał katodowy i system zarządzania baterią, pochodzące z Unii;
	e) stosunek całkowitej ceny ex-works komponentów elektronicznych mechanizmów napędowych pochodzących z Unii do całkowitej ceny ex-works

wszystkich komponentów elektronicznych mechanizmów napędowych jest równy lub większy niż 50 %;

f) stosunek całkowitej ceny ex-works głównych systemów elektronicznych pochodzących z Unii do całkowitej ceny ex-works wszystkich głównych systemów elektronicznych jest równy lub większy niż 50 %.

Wymogi określone w lit. d), e) i f) stosuje się od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą trzy lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] r.

Na zasadzie odstępstwa od wymogów określonych powyżej małe pojazdy elektryczne podkategorii M1E zdefiniowane w rozporządzeniu (UE) 2018/858 muszą spełniać następujące wymogi dotyczące pochodzenia unijnego:

1. pojazd zostaje zmontowany na terytorium Unii;

2. jedno z dwóch następujących kryteriów:

a) stosunek całkowitej ceny ex-works części pojazdu – z wyłączeniem akumulatora pojazdu – pochodzących z Unii do całkowitej ceny ex-works wszystkich części pojazdu – z wyłączeniem akumulatora – jest równy lub większy niż 70 %; albo

b) akumulator trakcyjny pojazdu zawiera co najmniej trzy główne konkretne komponenty baterii, w tym ogniwa baterii, pochodzące z Unii.

To kryterium „wyprodukowania w Unii Europejskiej" uznaje się za równoważne z kryterium „pochodzenia unijnego", o którym mowa w art. 7 rozporządzenia (UE) XX.../X... ustanawiającego ramy środków na rzecz przyspieszenia rozwoju zdolności przemysłowych i dekarbonizacji w sektorach strategicznych.

Or. en

Poprawka 435
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.	Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”. ***Kryteria te obejmują co najmniej:***
	a) zgodność z unijnymi i krajowymi przepisami podatkowymi oraz brak praktyk uchylania się od opodatkowania lub agresywnego unikania opodatkowania w Unii;
	b) zgodność z mającymi zastosowanie normami pracy i zatrudnienia, w tym z wymogami bezpieczeństwa i higieny pracy;
	c) poszanowanie praw pracowniczych, w tym wolności zrzeszania się, prawa do rokowań zbiorowych, niedyskryminacji, równego traktowania i równości wynagrodzeń;
	d) zgodność z mającymi zastosowanie przepisami Unii o ochronie środowiska;
	e) wdrożenie środków mających na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych, poprawę efektywności energetycznej i wspieranie unijnych celów neutralności klimatycznej;
	f) zrównoważone i zasobooszczędne wykorzystanie materiałów, w tym środki propagujące obieg zamknięty, możliwość naprawy, ponowne użycie i recykling w całym cyklu życia pojazdu;

g) odpowiedzialne pozyskiwanie surowców i komponentów, w tym należyta staranność w odniesieniu do skutków dla środowiska i praw człowieka w całym łańcuchu dostaw;

h) przestrzeganie uznanych na szczeblu międzynarodowym standardów praw człowieka oraz zapobieganie pracy przymusowej, pracy dzieci i innym formom wyzysku pracowników w łańcuchu dostaw;

i) przejrzystość w odniesieniu do wyników w zakresie zrównoważonego rozwoju i praktyk w zakresie łańcucha dostaw;

j) wkład w wysokiej jakości zatrudnienie, rozwój umiejętności i spójność społeczną w Unii.

Or. en

Poprawka 436
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie metodyki określania kryteriów, na podstawie których samochód osobowy lub dostawczy uznaje się za „wyprodukowany w Unii Europejskiej”.	***Kryteria pozwalające uznać pojazd*** za „wyprodukowany w Unii Europejskiej” ***są ustalane wspólnie przez Parlament Europejski i Radę. Obejmują one wymóg lokalnej integracji co najmniej 60 % wartości baterii i podzespołów elektronicznych oraz wyraźnie wykluczają producentów z państw trzecich korzystających z dotacji państwowych zakłócających funkcjonowanie rynku wewnętrznego.***

Or. fr

Poprawka 437
Pascal Canfin

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Na wniosek producenta pojazdów wszystkie PEV, OVC-HEV lub FCV tego producenta pojazdów można uznać za zgodne, przez okres dwunastu miesięcy, z wymogami dotyczącymi pochodzenia unijnego, jeżeli producent wykaże, że wszystkie pojazdy PEV, OVC-HEC lub FCV zgodne z wymogami dotyczącymi pochodzenia unijnego, które zostały zmontowane przez tego producenta pojazdów w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia (włącznie) poprzedniego roku, stanowi co najmniej 85 % łącznej liczby PEV, OVC-HEV lub FCV tego samego producenta pojazdów, które zostały zarejestrowane w Unii w tym samym okresie.

Or. en

Poprawka 438
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Przy opracowywaniu wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty, ubezpieczenie, ładowanie lub eksploatację bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych państwa członkowskie zachęcają, w miarę możliwości, do stosowania inteligentnego i dwukierunkowego ładowania.

Or. en

Poprawka 439
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Komisja powierza państwom członkowskim zadanie polegające na ocenie i usuwaniu barier regulacyjnych, podatkowych i finansowych utrudniających wprowadzanie pojazdów elektrycznych we flotach korporacyjnych oraz na publikowaniu najlepszych praktyk w zakresie elektryfikacji floty.

Or. en

Poprawka 440
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 - akapit 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Państwa członkowskie zapewniają również dostępność wsparcia finansowego na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty lub ubezpieczenie rowerów konwencjonalnych i ze wspomaganiem elektrycznym.

Or. en

Poprawka 441
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 4a

Wsparcie na rzecz inteligentnego i dwukierunkowego ładowania

1. Ponieważ inteligentne ładowanie pojazdów elektrycznych ma kluczowe znaczenie dla integracji systemu czystej energii elektrycznej, państwa członkowskie wspierają operatorów flot i zachęcają ich do wprowadzania pojazdów elektrycznych i powiązanej infrastruktury ładowania umożliwiającej inteligentne lub dwukierunkowe ładowanie.

2. Aby jeszcze bardziej obniżyć całkowity koszt własności pojazdów bezemisyjnych, propaguje się inteligentne ładowanie jako domyślny tryb ładowania.

3. Aby propagować upowszechnienie inteligentnego i dwukierunkowego ładowania we flotach korporacyjnych, państwa członkowskie zachęcają operatorów flot do przeprowadzenia analizy kosztów i korzyści wdrożenia w ich flotach rozwiązań w zakresie inteligentnego i dwukierunkowego ładowania oraz wspierają ich w tej analizie. W tym celu państwa członkowskie powinny również wspierać inteligentne i dwukierunkowe ładowanie za pośrednictwem specjalnych programów finansowania.

4. Komisja powinna zachęcać państwa członkowskie do uczynienia interfejsu pojazd-sieć (V2G) jak najprostszym dla przedsiębiorstw i do publikowania najlepszych praktyk w zakresie obsługi administracyjnej przepływów finansowych V2G dla flot.

5. Aby wspierać tę transformację i poprawić informowanie konsumentów, państwa członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom objętym zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia specjalnych doradców edukacyjnych w celu wyjaśnienia korzyści płynących z technologii inteligentnego i dwukierunkowego ładowania.

6. Przedsiębiorstwa nieobjęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia mogą na swój wniosek również korzystać z tej usługi.

Or. en

Uzasadnienie

Fleets are particularly relevant for smart and bidirectional charging because of their operational patterns making them ideal candidates for demand response participation.

The latter will be crucial for the efficient integration of EVs into the power system and for reaching EU objectives on transport decarbonation. This is also acknowledged in Renewable Energy Directive: « Recharging points where electric vehicles typically park for extended periods of time, such as where people park for reasons of residence or employment, are highly relevant to energy system integration. Smart and, where appropriate, bi-directional recharging functionalities therefore need to be ensured. » As such, smart charging should also be promoted as the default mode when feasible because it brings cost savings, facilitates renewables integration in the system and stabilizes the grid.

Yet, smart, and more importantly bidirectional charging, technologies are still not well known among the general public, including fleets. Awareness-raising efforts are therefore needed to promote acceptance of the transition to electric vehicles among businesses. There are already analytical tools and platforms that can be used by fleet operators to quantify and measure the impact of smart and bidirectional charging.

Poprawka 442
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 4a
	Wsparcie finansowe na rzecz konkurencyjnego i przystępnego cenowo rynku wtórnego pojazdów bezemisyjnych
	1. Od dnia ...[dwa lata przed datą, o której mowa w art. 3 ust. 1] r. państwa członkowskie przyjmują środki wspierające rozwój konkurencyjnego i przystępnego cenowo rynku wtórnego pojazdów bezemisyjnych, w tym, w stosownych przypadkach:

a) wyższe pułapy amortyzacji podlegające odliczeniu od podatku i przyspieszone terminy amortyzacji dla pojazdów bezemisyjnych wprowadzanych do obrotu przez duże jednostki na ich terytorium;

b) ukierunkowane zachęty, premie lub systemy wsparcia na rzecz modernizacji pojazdów o dużym przebiegu i modernizacji baterii, aby poprawić przystępność cenową mobilności bezemisyjnej i dostęp do niej dla gospodarstw domowych i społeczności znajdujących się w trudnej sytuacji.

2. Państwa członkowskie dopilnowują, aby środki przyjęte na podstawie niniejszego artykułu były projektowane i wdrażane w sposób niedyskryminacyjny w celu wspierania rozwoju dobrze funkcjonującego, sprzyjającego włączeniu społecznemu rynku wtórnego pojazdów bezemisyjnych, dostępnego dla wszystkich segmentów konsumenckich.

Or. en

Poprawka 443
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 4b
	Wsparcie rynku wtórnego pojazdów bezemisyjnych
	1. Ponieważ rotacja pojazdów korporacyjnych jest szybsza niż w przypadku pojazdów prywatnych, w niniejszym rozporządzeniu propaguje się również upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych na rynku wtórnym.
	2. W związku z tym Komisja Europejska zachęca państwa członkowskie do wprowadzenia środków krajowych i

specjalnych instrumentów wspierających nabywców pojazdów używanych.

3. Należy również zachęcać państwa członkowskie do wprowadzenia programów leasingu socjalnego ukierunkowanych na używane pojazdy bezemisyjne. Odpowiednie europejskie lub krajowe programy finansowania powinny wspierać upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych na rynku wtórnym.

4. Komisja Europejska mogłaby również propagować znormalizowaną sprawozdawczość europejską w odniesieniu do niektórych wskaźników, takich jak stan zdrowia baterii, związanych z pojazdami będącymi własnością operatorów flot, zanim wejdą one na rynek wtórny.

5. Aby monitorować postępy w osiąganiu celu, jakim jest dostępność pojazdów bezemisyjnych na rynku wtórnym, Komisja Europejska opublikuje specjalne badanie w celu przeanalizowania postępów w podziale na państwa członkowskie za pomocą specjalnych wskaźników, takich jak udział pojazdów bezemisyjnych w rejestracji pojazdów używanych oraz średni wiek bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych wprowadzanych na rynek wtórnym.

Or. en

Poprawka 444
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 4b
	Plany zrównoważonej mobilności floty korporacyjnej

1. Duże jednostki eksploatujące floty pojazdów korporacyjnych w Unii przygotowują, przyjmują i wdrażają plan zrównoważonej mobilności floty korporacyjnej.

2. W planie mobilności floty korporacyjnej ustanawia się strategię i wymierne działania mające na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych z działalności jednostki w zakresie floty i mobilności oraz przyczynienie się do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia.

3. Plan mobilności floty korporacyjnej obejmuje co najmniej:

a) skład i wielkość floty korporacyjnej jednostki, w tym pojazdów będących własnością jednostki, wziętych w leasing lub w inny sposób eksploatowanych przez jednostkę;

b) ocenę potrzeb jednostki w zakresie mobilności i modeli użytkowania pojazdów;

c) określone ilościowo cele i środki służące zwiększeniu udziału pojazdów bezemisyjnych we flocie korporacyjnej;

d) środki mające na celu zmniejszenie całkowitej liczby przejechanych pojazdokilometrów i optymalizację wykorzystania floty;

e) środki mające na celu propagowanie alternatywnych rozwiązań w zakresie zrównoważonej mobilności, w tym transportu publicznego, usług w zakresie mobilności współdzielonej, aktywnej mobilności, korzystania z rowerów konwencjonalnych i ze wspomaganiem elektrycznym oraz, w stosownych przypadkach, transportu kolejowego;

g) politykę zamówień publicznych i leasingu dostosowaną do celów niniejszego rozporządzenia;

h) środki monitorowania, sprawozdawczości i weryfikacji postępów w realizacji planu.

4. Plan mobilności floty korporacyjnej obejmuje, w stosownych przypadkach i w sposób proporcjonalny, cele pośrednie na lata 2030 i 2035 oraz harmonogram realizacji.

5. Duże jednostki przyjmują swój pierwszy plan mobilności floty korporacyjnej nie później niż dwa lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, a następnie co najmniej raz na trzy lata przeprowadzają przegląd i aktualizację tego planu.

6. Państwa członkowskie dopilnowują, aby duże jednostki przedkładały swoje plany mobilności floty korporacyjnej i wszelkie późniejsze aktualizacje właściwemu organowi krajowemu.

7. Państwa członkowskie dopilnowują, aby właściwe organy przekazywały wytyczne oraz, w stosownych przypadkach, znormalizowane szablony w celu ułatwienia przygotowywania i zgłaszania planów mobilności floty korporacyjnej.

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 5 w celu ustanowienia wspólnych wymogów sprawozdawczych, wskaźników i wzorów w odniesieniu do planów mobilności floty korporacyjnej.

Or. en

Poprawka 445
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

Artykuł 5	***skreśla się***
Wykonywanie przekazanych uprawnień	
1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia).	
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 5 ust. 3, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.	
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2026 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.	
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.	
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie	

wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Or. fr

Poprawka 446
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 5	***skreśla się***
Wykonywanie przekazanych uprawnień	
1. Powierzenie Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia).	
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 5 ust. 3, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.	
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami	

określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2026 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

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

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Or. en

Poprawka 447
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 5	***skreśla się***
Wykonywanie przekazanych uprawnień	
1. Powierzenie Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia).	

3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 5 ust. 3, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2026 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

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

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Or. en

Uzasadnienie

Artykuł ten należy skreślić na skutek skreślenia art. 4. Ponieważ przekazane uprawnienie odnoszą się do

przepisu, który budzi obawy związane z pomocniczością i nadmiernie ingeruje w systemy wsparcia państw

członkowskich, nie ma potrzeby powierzania Komisji uprawnień wykonawczych.

Poprawka 448
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 5	***skreśla się***
Wykonywanie przekazanych uprawnień	
1. Powierzenie Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia).	
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 5 ust. 3, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.	
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2026 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.	
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.	

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.	

Or. en

Uzasadnienie

Artykuł ten powinien zostać skreślony w ramach poprawki wynikającej ze skreślenia art. 4, którym usunięto podstawowe uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych. Wobec braku delegacji materialnej ten przepis proceduralny nie jest już konieczny.

Poprawka 449
Urmas Paet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 5	***skreśla się***
Wykonywanie przekazanych uprawnień	
1. Powierzenie Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia).	
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 5 ust. 3, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2026 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

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

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Or. en

Poprawka 450
Yvan Verougstraete

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 5	***skreśla się***
Wykonywanie przekazanych uprawnień	

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

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia).

3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 5 ust. 3, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2026 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

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

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Poprawka 451
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 5	***skreśla się***
Wykonywanie przekazanych uprawnień	
1. Powierzenie Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia).	
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 5 ust. 3, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.	
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2026 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.	
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go	

równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Or. en

Poprawka 452
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Powierzenie Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 453
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia).	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 454
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. ***5*** ust. ***3***, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia).	2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. ***4b*** ust. ***8***, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia).

Or. en

Poprawka 455
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 5 ust. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o	***skreśla się***

odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

Or. en

Poprawka 456
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. ***5*** ust. ***3***, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.	3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. ***4b*** ust. ***8***, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

Or. en

Poprawka 457
Dario Tamburrano

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 3 – litera a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	a) W stosownych przypadkach Komisja przyjmuje akty delegowane w celu doprecyzowania zharmonizowanych przepisów dotyczących wymogów w zakresie przejrzystości, dostępności i

	interoperacyjności w odniesieniu do informacji związanych ze stanem zdrowia baterii do pojazdów elektrycznych, z uwzględnieniem rozwoju technologicznego, rozporządzenia (UE) 2023/1542 i odpowiednich norm międzynarodowych.

Or. en

Poprawka 458
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2026 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 459
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go	***skreśla się***

równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Or. en

Poprawka 460
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 461
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. ***5*** ust. ***3*** wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od	6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. ***4b*** ust. ***8*** wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od

przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Or. en

Poprawka 462
Dario Tamburrano

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	6a. Każde państwo członkowskie przedkłada krajowy plan wdrażania opisujący wprowadzone lub planowane środki służące osiągnięciu krajowych celów określonych w niniejszym rozporządzeniu, w tym, w stosownych przypadkach, środki wspierające przystępność cenową, rozwój rynku wtórnego i przejrzystość. Sprawozdawczość państw członkowskich obejmuje informacje dotyczące:
	a) dostępności używanych pojazdów bezemisyjnych;
	b) środków wspierających przystępność cenową i dostępność rozwiązań w zakresie mobilności bezemisyjnej;
	c) dostępności dla konsumentów – bez dodatkowych kosztów – przejrzystych informacji na temat stanu zdrowia baterii do pojazdów elektrycznych.

Or. en

Poprawka 463

Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 6	***skreśla się***
Monitorowanie i sprawozdawczość	
Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.	
Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w każdej z tych kategorii.	

Or. en

Poprawka 464
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie ***przedkłada*** Komisji krajowy plan ***opisujący*** środki***, które wprowadziło, oraz*** środki, które ***planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do*** niniejszego rozporządzenia.	***Nie później niż*** dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie ***po zgłoszeniu swojej strategii krajowej przedstawia*** Komisji krajowy plan ***wyszczególniający zarówno*** środki ***już obowiązujące, jak i*** środki, które

	zamierza przyjąć, zgodnie z celami niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 465
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do ***dnia 28 lutego 2028*** r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, ***aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia***.	Do ***2030*** r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, ***jak określono w art. 3***.

Or. en

Poprawka 466
Jacek Ozdoba
w imieniu grupy ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie ***przedkłada*** Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby ***osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia***.	Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie ***może przedłożyć*** Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby ***ograniczyć emisje z floty korporacyjnych samochodów osobowych***.

Or. en

Poprawka 467
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie ***przedkłada*** Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.	Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie ***może przedłożyć*** Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 468
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, ***aby osiągnąć krajowe cele określone*** w załączniku ***do niniejszego rozporządzenia***.	Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, ***z uwzględnieniem krajowych celów orientacyjnych określonych*** w załączniku ***jako punktów odniesienia wspierających postępy w osiąganiu celów niniejszej dyrektywy***.

Or. en

Uzasadnienie

W poprawce tej dostosowuje się monitorowanie i sprawozdawczość do orientacyjnego charakteru krajowych celów, dopilnowując, aby krajowe plany i sprawozdawczość służyły wspieraniu i monitorowaniu postępów w osiąganiu celów dyrektywy, a nie wykazywaniu zgodności z wiążącymi obowiązkami. Zachowuje ona przejrzystość i działania następcze, a

jednocześnie pozwala uniknąć nieproporcjonalnego obciążenia związanego z zarządzaniem. Doprecyzowano w niej również, że w stosownych przypadkach w sprawozdawczości należy odpowiednio uwzględnić pojazdy wykorzystujące paliwa niskoemisyjne, zgodnie z podejściem otwartym pod względem technologicznym.

Poprawka 469
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.	Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan ***zgodny z wymogami określonymi w art. 6a*** opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć ***niewiążące*** krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Uzasadnienie

Aby wesprzeć państwa członkowskie w opracowywaniu krajowych planów, Komisja powinna zapewnić im wytyczne podobne do wytycznych dotyczących opracowywania krajowych ram polityki określonych w rozporządzeniu w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka 470
Markus Ferber

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby ***osiągnąć***	Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby ***działać na***

krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.	***rzecz krajowych celów określonych*** w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 471
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji ***krajowy plan*** opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.	***1.*** Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji ***projekt krajowego planu*** opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia. ***Każde państwo członkowskie zapewnia spójność między swoim projektem krajowego planu a zaktualizowanym zintegrowanym krajowym planem w dziedzinie energii i klimatu, o którym mowa w art. 14 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1999.***

Or. en

Poprawka 472
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.	Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Plan ten zawiera również specjalną sekcję opisującą planowane lub przyjęte środki mające na celu rozwój rynku wtórnego pojazdów bezemisyjnych na terytorium danego państwa, obejmującą co najmniej:

(i) środki wspierające dostępność i przystępność cenową używanych pojazdów bezemisyjnych, takie jak zachęty podatkowe;

(ii) środki wspierające programy leasingu socjalnego, łącznie z programami opartymi na używanych pojazdach bezemisyjnych, w tym w stosownych przypadkach poprzez wykorzystanie dostępnych unijnych instrumentów finansowania, w szczególności Społecznego Funduszu Klimatycznego ustanowionego w rozporządzeniu (UE) 2023/955;

(iii) środki wspierające upowszechnienie zmodernizowanych pojazdów lekkich dla małych i średnich przedsiębiorstw oraz mikroprzedsiębiorstw;

(iv) środki wspierające rozwój infrastruktury ładowania dostępnej dla użytkowników używanych pojazdów bezemisyjnych.

Or. en

Poprawka 473
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.	Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

W krajowych planach określa się środki dla przedsiębiorstw, wykraczające poza duże jednostki, mające na celu propagowanie wprowadzania pojazdów bezemisyjnych i wspieranie multimodalności, takie jak programy leasingu socjalnego małych pojazdów elektrycznych, leasing rowerów przez przedsiębiorstwa oraz budżety na mobilność zachęcające do korzystania z transportu publicznego, aby w zrównoważony sposób zaspokoić zmieniające się potrzeby w zakresie mobilności prywatnej i korporacyjnej.

Or. en

Uzasadnienie

To support Member States, the European Commission should promptly publish guidance that highlights successful measures implemented to date and provides practical recommendations for their effective adoption. While acknowledging that there is no one-size-fits-all approach, this Regulation must be framed not solely as a regulatory instrument but also as an enabling framework, supporting Member States to deploy innovative and impactful solutions that advance sustainable and multimodal corporate mobility.

To this end, national plans should set out measures, beyond large undertakings, for companies to promote the adoption of ZEVs and encourage multimodality, such as social leasing schemes for small electric vehicles, company bike leasing, and mobility budgets encouraging the use of public transport, to address evolving private and corporate mobility demands sustainably. Recent national experiences demonstrate the viability of these approaches: France has successfully implemented a "social leasing" scheme, subsidising access to EVs for lower-income households and reaching over 41,500 users by 2025; Belgium has pioneered the widespread adoption of corporate mobility budgets, allowing employees to trade de the use of private cars with sustainable transport options like public transport passes or shared mobility; and Germany has expanded bike leasing programs, offering fiscal incentives that make electric bicycles an affordable and attractive option for corporate fleets and individual employees alike.

Expand the monitoring and reporting provisions to capture not only the registration of zero-emission vehicles, but also the implementation and impact of multimodal measures that contribute to corporate fleet decarbonisation.

Poprawka 474
Rosa Serrano Sierra

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.	Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji krajowy plan opisujący środki, które wprowadziło, oraz środki, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe cele określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia. ***Krajowe plany zawierają ocenę infrastruktury ładowania i przepustowości sieci w głównych węzłach transportowych, w tym w portach lotniczych.***

Or. en

Poprawka 475
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a. Krajowe plany, o których mowa w ust. 1, zawierają co najmniej następujące elementy:
	a) ocenę obecnego stanu i przyszłego rozwoju krajowego systemu podatkowego dotyczącego pojazdów korporacyjnych, w tym środków wspierających upowszechnienie bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych;
	b) ocenę obecnego stanu i przyszłego rozwoju rynku krajowego bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, w tym wpływu na rynek wtórny pojazdów;
	c) polityki i środki niezbędne do osiągnięcia celów, o których mowa w załączniku I, wymienione oddzielnie jako środki krótkoterminowe (do zrealizowania w ciągu 12 miesięcy) i długoterminowe (do zrealizowania na przestrzeni maksymalnie 5 lat), w tym system kar

finansowych, w przypadku gdy duże jednostki nie podejmą niezbędnych działań w celu zwiększenia swojego udziału nowych bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych;

d) planowane lub przyjęte środki mające na celu zapewnienie zaspokojenia potrzeb w zakresie infrastruktury ładowania bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych, w szczególności w odniesieniu do ładowania w miejscu pracy i w domu, zachęcające do wdrażania rozwiązań w zakresie inteligentnego i dwukierunkowego ładowania;

e) planowane lub przyjęte środki mające na celu promowanie rynku wtórnego pojazdów bezemisyjnych.

Or. en

Poprawka 476
Tiemo Wölken, François Kalfon
w imieniu grupy S&D

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Krajowe plany zawierają co najmniej następujące elementy:
	a) ocenę obecnego stanu i przyszłego rozwoju rynku krajowego bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, w tym wpływu na rynek wtórny pojazdów;
	b) ocenę obecnego stanu i przyszłego rozwoju krajowego systemu podatkowego dotyczącego pojazdów korporacyjnych;
	c) polityki i środki niezbędne do osiągnięcia celów, o których mowa w załączniku I, wymienione oddzielnie jako środki krótkoterminowe (do zrealizowania w ciągu 12 miesięcy) i długoterminowe

(do zrealizowania na przestrzeni maksymalnie 5 lat);

d) planowane lub przyjęte środki mające na celu zapewnienie zaspokojenia potrzeb w zakresie infrastruktury ładowania pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w szczególności w odniesieniu do ładowania w miejscu pracy i w domu, w tym wsparcie dla operatorów flot i sieci na rzecz wprowadzania pojazdów elektrycznych i powiązanej infrastruktury ładowania umożliwiającej inteligentne lub dwukierunkowe ładowanie;

e) planowane lub przyjęte środki mające na celu promowanie rynku wtórnego pojazdów bezemisyjnych.

Or. en

Poprawka 477
Daniel Attard

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Przy przygotowywaniu wytycznych unijnych i ocenie priorytetów w zakresie finansowania Komisja zwraca szczególną uwagę na wyspiarskie państwa członkowskie, regiony najbardziej oddalone i terytoria wyspiarskie doświadczające strukturalnych ograniczeń w zakresie transportu i połączeń międzysystemowych. Komisja ułatwia tym terytoriom dostęp do unijnych instrumentów finansowania wspierających infrastrukturę ładowania, inteligentne sieci, integrację odnawialnej energii elektrycznej i wprowadzanie floty bezemisyjnej.

Or. en

Poprawka 478
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 - akapit 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1b. Komisja ocenia projekty krajowych planów i może wydawać państwom członkowskim zalecenia. Zalecenia te wydaje nie później niż sześć miesięcy od przedłożenia projektów krajowych planów, o których mowa w ust. 1. Zalecenia te mogą w szczególności dotyczyć adekwatności i ukierunkowania polityk i środków związanych z celami krajowymi.

Or. en

Poprawka 479
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1c. Każde państwo członkowskie należycie uwzględnia wszelkie zalecenia Komisji, o których mowa w ust. 1b, i przedkłada Komisji ostateczny krajowy plan nie później niż dziewięć miesięcy od przedłożenia projektu krajowego planu, o którym mowa w ust. 1.

Or. en

Poprawka 480
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 6 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co ***roku***, ***każde państwo*** członkowskie ***ustala i przesyła*** Komisji ***całkowitą*** liczbę ***nowych*** pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ***jego*** terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, ***oraz dane o udziale*** pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w każdej z tych kategorii.	***Nie później niż*** dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co ***dwa lata***, ***państwa*** członkowskie ***zgłaszają*** Komisji ***łączną*** liczbę ***nowo zarejestrowanych*** pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na ***ich*** terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, ***wraz z odpowiednim odsetkiem*** pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych***, w tym pojazdów napędzanych paliwami niskoemisyjnymi,*** w każdej z tych kategorii pojazdów.

Or. en

Poprawka 481
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w każdej z tych kategorii.	***Trzy lata po przedłożeniu krajowego planu***, a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w każdej z tych kategorii. ***Komisja może ustanowić mechanizm wymiany najlepszych praktyk między państwami członkowskimi.***

Or. en

Poprawka 482
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego ***2031 r.***, a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** w każdej z tych kategorii.	***2.*** Do dnia 28 lutego ***roku następującego po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia***, a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale pojazdów bezemisyjnych w każdej z tych kategorii.

Or. en

Poprawka 483
Isabelle Le Callennec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego ***2031*** r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w każdej z tych kategorii.	Do dnia 28 lutego ***2028*** r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w każdej z tych kategorii. ***Do końca lipca 2028 r., a następnie co dwa lata, Komisja konsultuje się z państwami członkowskimi i odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w***

	szczególności podmiotami gospodarczymi w sektorze motoryzacyjnym, w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia. Na podstawie krajowych planów i wyników tych konsultacji Komisja publikuje orientacyjne wytyczne określające skuteczne instrumenty polityki publicznej.

Or. en

Poprawka 484
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** w każdej z tych kategorii.	Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale pojazdów bezemisyjnych w każdej z tych kategorii***, a także dane dotyczące liczby rowerów korporacyjnych nabytych za pośrednictwem systemów wsparcia finansowego na zakup i leasing***.

Or. en

Poprawka 485
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i	Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i

przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, ***oraz*** dane o udziale pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w każdej z tych kategorii.	przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, ***a także*** dane o udziale pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych***, w tym pojazdów wykorzystujących paliwa niskoemisyjne, będące paliwami zdefiniowanymi w dyrektywie (UE) 2018/2001, spełniającymi kryteria określone w art. 29, 29a i 31 tej dyrektywy oraz w powiązanych aktach delegowanych,*** w każdej z tych kategorii.

Or. en

Uzasadnienie

W poprawce tej dostosowuje się monitorowanie i sprawozdawczość do orientacyjnego charakteru krajowych celów, dopilnowując, aby krajowe plany i sprawozdawczość służyły wspieraniu i monitorowaniu postępów w osiąganiu celów dyrektywy, a nie wykazywaniu zgodności z wiążącymi obowiązkami. Zachowuje ona przejrzystość i działania następcze, a jednocześnie pozwala uniknąć nieproporcjonalnego obciążenia związanego z zarządzaniem. Doprecyzowano w niej również, że w stosownych przypadkach w sprawozdawczości należy odpowiednio uwzględnić pojazdy wykorzystujące paliwa niskoemisyjne, zgodnie z podejściem otwartym pod względem technologicznym.

Poprawka 486
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe ***i dostawcze***, oraz dane o udziale	Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe, oraz dane o udziale pojazdów niskoemisyjnych.

pojazdów ***bezemisyjnych i***
niskoemisyjnych ***w każdej z tych kategorii***.

Or. fr

Poprawka 487
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** w każdej z tych kategorii.	Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ustala i przesyła Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale pojazdów ***wykorzystujących energię odnawialną*** w każdej z tych kategorii.

Or. en

Poprawka 488
Jacek Ozdoba
w imieniu grupy ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ***ustala i przesyła*** Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale	Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ***może ustalić i przesłać*** Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale

pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w każdej z tych kategorii.	pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w każdej z tych kategorii.

Or. en

Poprawka 489
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ***ustala i przesyła*** Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w każdej z tych kategorii.	Do dnia 28 lutego 2031 r., a następnie co roku, każde państwo członkowskie ***może ustalić i przesłać*** Komisji całkowitą liczbę nowych pojazdów korporacyjnych zarejestrowanych przez duże jednostki na jego terytorium w poprzednim roku kalendarzowym, w podziale na samochody osobowe i dostawcze, oraz dane o udziale pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w każdej z tych kategorii.

Or. en

Poprawka 490
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. Dla każdego roku kalendarzowego każde z państw członkowskich ewidencjonuje informacje dotyczące każdego nowego samochodu osobowego i każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego jako pojazd korporacyjny na swoim terytorium. Informacje te obejmują nazwę podmiotu prawnego rejestrującego pojazd, indywidualny poziom emisji CO_2, masę

pojazdu gotowego do jazdy oraz typ mechanizmu napędowego określony w świadectwie zgodności.

Or. en

Poprawka 491
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Dla każdego roku kalendarzowego każde z państw członkowskich ewidencjonuje informacje dotyczące każdego nowego samochodu osobowego i każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego zarejestrowanego jako pojazd korporacyjny na swoim terytorium. Informacje te obejmują nazwę podmiotu prawnego rejestrującego pojazd, indywidualny poziom emisji CO2, masę pojazdu gotowego do jazdy oraz typ mechanizmu napędowego określony w świadectwie zgodności.

Or. en

Poprawka 492
Merja Kyllönen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Przy opracowywaniu krajowych planów państwa członkowskie zapewniają również odpowiednie zaangażowanie władz regionalnych i lokalnych, uwzględniają sytuację regionalną i lokalną, zwracają szczególną uwagę na obszary słabiej rozwinięte, w szczególności w odniesieniu

do infrastruktury ładowania, oraz przestrzegają zasady pomocniczości przez pozostawienie wystarczającej elastyczności w zakresie krajowych i lokalnych decyzji dotyczących wdrażania.

Or. en

Uzasadnienie

Proponowane uzupełnienia dotyczą szerszych zasad wdrażania, zaangażowania zainteresowanych stron i kwestii terytorialnych.

Poprawka 493
Rosa Serrano Sierra

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Przy wykonywaniu obowiązków w zakresie monitorowania i sprawozdawczości wynikających z niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie uwzględniają koordynację między niniejszym rozporządzeniem, rozporządzeniem (UE) 2023/1804 i krajowymi planami rozwoju sieci.

Or. en

Poprawka 494
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Najpóźniej do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, państwa członkowskie oceniają również wpływ

gospodarczy niniejszego rozporządzenia na przedsiębiorstwa sektora motoryzacyjnego i przekazują te dane Komisji, która powinna je uwzględnić, jeżeli konieczny okaże się przegląd rozporządzenia.

Or. fr

Poprawka 495
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Od momentu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Komisja będzie zobowiązana do przeprowadzania co dwa lata analizy wpływu niniejszych przepisów na sektor flot korporacyjnych oraz do oceny rozwoju rynku używanych pojazdów elektrycznych, zwracając szczególną uwagę na zmiany wartości rezydualnej pojazdów elektrycznych. Komisja będzie zobowiązana do przedłożenia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania zawierającego główne wnioski z tej oceny. Jeżeli w ocenie tej zostaną wykazane nieproporcjonalne skutki lub istotne trudności w stosowaniu, Komisja zaproponuje zmianę niniejszego rozporządzenia.

Or. fr

Poprawka 496
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Od momentu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Komisja co dwa lata przeprowadza ocenę jego bezpośrednich i pośrednich skutków dla MŚP, mikroprzedsiębiorstw i konsumentów indywidualnych oraz przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające główne . Jeżeli w ocenie tej zostaną wykazane nieproporcjonalne skutki lub istotne trudności w stosowaniu, Komisja zaproponuje zmianę niniejszego rozporządzenia.

Or. fr

Poprawka 497
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Aby zapewnić wyłączenie małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) oraz osób fizycznych z zakresu stosowania, państwa członkowskie rejestrują następujące konkretne punkty danych:
	a) status rejestrującego: czy podmiot, w którego imieniu pojazd jest zarejestrowany, jest dużą jednostką lub pośrednikiem finansowym (np. firmą leasingową lub firmą zajmującą się wynajmem pojazdów);
	b) status użytkownika końcowego: w przypadku gdy rejestrujący jest pośrednikiem finansowym, status leasingobiorcy lub użytkownika końcowego jest rejestrowany jako:

(i) duża jednostka;

(ii) mikrojednostka;

(iii) mała jednostka;

(iv) średnia jednostka;

(v) osoba fizyczna.

Mianownik dla celów dotyczących zgodności obejmuje wyłącznie pojazdy, w przypadku których rejestrujący i użytkownik końcowy są zidentyfikowani jako duża jednostka.

Or. en

Poprawka 498
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2b. Aby zapewnić wyłączenie małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) oraz osób fizycznych z zakresu stosowania, państwa członkowskie rejestrują następujące konkretne punkty danych:
	(i) status rejestrującego: czy podmiot, w którego imieniu pojazd jest zarejestrowany, jest dużą jednostką lub pośrednikiem finansowym;
	(ii) status użytkownika końcowego: w przypadku gdy rejestrujący jest pośrednikiem finansowym, status leasingobiorcy lub użytkownika końcowego jest rejestrowany jako:
	a) duża jednostka;
	b) mikrojednostka;
	c) mała jednostka;
	d) średnia jednostka;
	d) osoba fizyczna.

Mianownik dla zgodności z krajowymi celami obejmuje wyłącznie pojazdy, w przypadku których rejestrującym lub użytkownikiem końcowym jest duża jednostka.

Or. en

Poprawka 499
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2c. Do dnia 28 lutego każdego roku państwa członkowskie ustalają i przesyłają Komisji informacje zebrane zgodnie z ust. 3 i 4 w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego. Dane są przekazywane w znormalizowanym formacie cyfrowym, który określi Komisja.

Or. en

Poprawka 500
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Do dnia 28 lutego każdego roku państwa członkowskie ustalają i przesyłają Komisji informacje zebrane zgodnie z ust. 1 i 2 w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego. Dane są przekazywane w znormalizowanym formacie cyfrowym, który określi Komisja.

Or. en

Poprawka 501
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Komisja prowadzi publicznie dostępny rejestr danych zgłoszonych przez państwa członkowskie na podstawie niniejszego artykułu. Do dnia 30 czerwca każdego roku Komisja publikuje w odniesieniu do każdego państwa członkowskiego:
	a) całkowitą liczbę nowych rejestracji korporacyjnych dokonanych przez duże jednostki;
	b) udział pojazdów bezemisyjnych w tych rejestracjach;
	c) postępy w osiąganiu krajowych celów określonych w załączniku.

Or. en

Poprawka 502
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Państwa członkowskie zapewniają poprawność i kompletność przekazywanych danych oraz udostępniają Komisji Europejskiej punkt kontaktowy na potrzeby reagowania na błędy lub pominięcia.

Or. en

Poprawka 503
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 2 f (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany wymogów dotyczących danych i parametrów tych ram sprawozdawczości.

Or. en

Poprawka 504
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 6a
	1. Krajowe plany zawierają co najmniej następujące elementy:
	a) ocenę obecnego stanu i przyszłego rozwoju rynku pod względem rozpowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych wśród podmiotów o charakterze korporacyjnym, w tym wpływu na rynek wtórny pojazdów;
	b) ocenę różnych rodzajów flot korporacyjnych, w szczególności w odniesieniu do rozpowszechnienia pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, już wprowadzonych środków i napotkanych wyzwań;
	c) polityki i środki niezbędne do zapewnienia osiągnięcia celów, o których mowa w art. 3, z wyłączeniem stosowania celów specyficznych dla danego przedsiębiorstwa;
	d) planowane lub przyjęte środki mające na celu usunięcie barier utrudniających upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych na rynku wtórnym;

e) planowane lub przyjęte środki mające na celu zapewnienie zaspokojenia potrzeb w zakresie infrastruktury ładowania różnych rodzajów flot korporacyjnych, w tym dla węzłów mobilności, takich jak: porty lotnicze, stacje kolejowe i zajezdnie samochodów dostawczych;

f) planowane lub przyjęte środki mające na celu przygotowanie sieci elektroenergetycznej na spodziewany wzrost zapotrzebowania na energię;

g) planowane lub przyjęte środki mające na celu promowanie rynku wtórnego pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych.

2. Każde państwo członkowskie udostępnia publicznie projekt krajowego planu i na wczesnym etapie zapewnia społeczeństwu i wszystkim zainteresowanym stronom możliwość faktycznego udziału w przygotowaniu krajowych planów.

3. Komisja Europejska wydaje wytyczne dla państw członkowskich dotyczące środków umożliwiających szybsze upowszechnienie bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych, w tym zalecenia dotyczące reformy ram fiskalnych i najlepszych praktyk zidentyfikowanych w całej Unii Europejskiej w odniesieniu do różnych rodzajów flot korporacyjnych oraz środków wspierających rynek wtórny. Przy przygotowywaniu i aktualizacji takich wytycznych Komisja Europejska zapewnia, aby środki były zróżnicowane, proporcjonalne i oparte na dowodach, z uwzględnieniem specyfiki operacyjnej, technicznej i ekonomicznej poszczególnych kategorii flot korporacyjnych.

Komisja jest wspierana przez komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011 złożony z przedstawicieli państw członkowskich. Komitet ułatwia koordynację i wymianę najlepszych praktyk oraz wnosi wkład w

opracowywanie i aktualizację wytycznych, o których mowa w niniejszym ustępie, z uwzględnieniem różnorodności rynków krajowych i składu floty. Komisja Europejska zapewnia ponadto zorganizowane i stałe zaangażowanie zainteresowanych stron w przygotowanie i aktualizację wytycznych.

Or. en

Uzasadnienie

Aby wesprzeć państwa członkowskie w opracowywaniu krajowych planów, proponuje się zapewnić im więcej wytycznych podobnych do krajowych ram polityki określonych w rozporządzeniu w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych. Obejmuje to między innymi wskazówki dotyczące sposobu oceny rynku floty korporacyjnej oraz tego, jakie środki należy wdrożyć.

Poprawka 505
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 6a
	Informacje publiczne, komunikacja i widoczność
	1. Komisja udostępnia publicznie i aktualizuje na swojej specjalnej stronie internetowej projekty krajowych planów, swoje zalecenia i ostateczny krajowy plan.
	2. Komisja udostępnia publicznie i aktualizuje informacje zgromadzone na podstawie art. 6 ust. 3 i 4 w formatach, które są otwarte i nadają się do odczytu maszynowego, jak określono w art. 5 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1024, co pozwala na ich sortowanie, przeszukiwanie, tworzenie wyciągów, porównywanie i ponowne wykorzystanie.

3. Państwa członkowskie prowadzą działania informacyjne i komunikacyjne ukierunkowane na:

a) duże jednostki – na temat wszystkich rodzajów wsparcia finansowego dostępnego dla dużych jednostek na zakup, leasing, wynajem, kupno na raty, ubezpieczenie, ładowanie lub eksploatację bezemisyjnych pojazdów korporacyjnych;

b) ogół społeczeństwa – w odniesieniu do środków i wsparcia finansowego dostępnych na rzecz rozwoju konkurencyjnego rynku wtórnego pojazdów bezemisyjnych.

Or. en

Poprawka 506
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 6a
	Wypełnianie obowiązków
	Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia przez duże jednostki i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
	Do dnia [proszę wstawić datę] r., a następnie co roku, państwa członkowskie publikują wykaz dużych jednostek, które w poprzednim roku kalendarzowym nie wypełniły obowiązków określonych w niniejszym rozporządzeniu, zawierający informacje na temat charakteru i zakresu niewypełnienia obowiązków.

Or. en

Poprawka 507
Volker Schnurrbusch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 6a
	Sprawozdanie Komisji
	Do dnia [wstawić datę: 3 lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przeprowadza ocenę bezpośredniego i pośredniego wpływu gospodarczego niniejszego rozporządzenia na MŚP pod kątem określonych w nim celów i przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat głównych ustaleń.

Or. de

Poprawka 508
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 6a
	Sprawozdanie Komisji
	Do dnia [wstawić datę: 3 lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przeprowadza ocenę bezpośredniego i pośredniego wpływu gospodarczego niniejszego rozporządzenia na MŚP pod kątem określonych w nim celów i przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat głównych ustaleń.

Or. de

Poprawka 509
Daniel Attard

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 6a
	Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, Komisja ocenia wpływ niniejszego rozporządzenia na dostępność i przystępność cenową używanych pojazdów bezemisyjnych we wszystkich państwach członkowskich, w tym przywozu z państw trzecich, oraz ocenia, czy konieczne są dodatkowe środki w celu zapewnienia zrównoważonego dostępu do rynku w Unii.

Or. en

Uzasadnienie

Mniejsze i peryferyjne rynki są w dużym stopniu uzależnione od przepływów pojazdów używanych. Bez odpowiedniej dostępności pojazdów używanych transformacja może doprowadzić do nierównego dostępu do rozwiązań w zakresie czystej mobilności we wszystkich państwach członkowskich.

Poprawka 510
Zala Tomašič

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 6b
	Do dnia ... [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę: 2 lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] r., a następnie co dwa lata, Komisja przeprowadza ocenę bezpośredniego i

pośredniego wpływu gospodarczego niniejszego rozporządzenia na MŚP i konsumentów prywatnych w świetle określonych w nim celów i przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat głównych ustaleń.

Or. en

Uzasadnienie

MŚP są w dużym stopniu uzależnione od pojazdów wynajmowanych lub wziętych w leasing, a niniejsze rozporządzenie ma pośredni wpływ na te przedsiębiorstwa. Dostawcy usług w zakresie mobilności dla MŚP, tacy jak przedsiębiorstwa logistyczne, często dostarczają większe floty, zatem także pośrednio są objęci zakresem stosowania tego rozporządzenia. Rozporządzenie będzie miało znaczący wpływ na MŚP, co wymaga dogłębnej analizy ze strony Komisji Europejskiej. Wpływ dotyczy również konsumentów, ponieważ większość klientów wynajmujących samochody to osoby prywatne, a pojazdy finansowane przez konsumentów są często rejestrowane przez przedsiębiorstwa finansowe.

Poprawka 511
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 6b
	Plany krajowe dotyczące alternatywnych rodzajów transportu
	Do dnia [data] r. każde państwo członkowskie ustanawia i przedkłada Komisji krajowy plan określający środki mające na celu propagowanie i rozwój alternatywnych rodzajów transportu dla pracowników, aby zmniejszyć zależność od pojazdów będących własnością prywatną i pojazdów korporacyjnych. Krajowy plan obejmuje środki mające na celu:
	a) poprawa dostępności, przystępności i jakości usług transportu publicznego;
	b) wspieranie rozwoju i upowszechnienia rozwiązań w zakresie mobilności współdzielonej, w tym systemów

wspólnego użytkowania samochodów osobowych, wspólnych przejazdów i wspólnych usług w zakresie mikromobilności;

c) propagowanie aktywnych rodzajów transportu, w tym ruchu pieszego i rowerowego, w szczególności na potrzeby dojazdów do pracy;

d) zachęcanie pracodawców do przyjmowania planów zrównoważonej mobilności i zachęt dla pracowników do korzystania z alternatywnych rodzajów transportu;

e) poprawę integracji i interoperacyjności różnych rodzajów transportu i usług;

f) monitorowanie postępów i ocenę skuteczności wdrożonych środków.

Państwa członkowskie aktualizują krajowy plan co najmniej raz na dwa lata i przedkładają zaktualizowany plan Komisji.

Or. en

Poprawka 512
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 6b
	Sprawozdanie Komisji
	Do dnia 31 grudnia 2027 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wraz ze sprawozdaniem, o którym mowa w art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242, sprawozdanie, w którym ocenia, czy specjalne środki mające na celu stymulowanie upowszechnienia bezemisyjnych pojazdów ciężkich w Unii uznaje się za konieczne, w szczególności w odniesieniu do unijnego celu

klimatycznego na 2040 r. i unijnego celu polegającego na osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r., które to cele są określone w rozporządzeniu (UE) 2021/1119. W stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszy wniosek ustawodawczy.

Or. en

Poprawka 513
Daniel Attard

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 6b
	Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, Komisja monitoruje dostępność pojazdów bezemisyjnych przystosowanych do ruchu lewostronnego i przystępność cenową modeli pojazdów wprowadzanych do obrotu w mniejszych i peryferyjnych państwach członkowskich oraz, w stosownych przypadkach, proponuje środki mające na celu zaradzenie znaczącym zakłóceniom dostaw.

Or. en

Uzasadnienie

Niektóre państwa członkowskie napotykają strukturalne ograniczenia podaży związane ze zmniejszeniem wielkości produkcji pojazdów przystosowanych do ruchu lewostronnego. Transformacja nie powinna ograniczać dostępu do przystępnych cenowo ekologicznie czystych pojazdów na tych rynkach.

Poprawka 514
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 6c
	Krajowe plany dotyczące infrastruktury ładowania i załadunku
	Do dnia [data] r. każde państwo członkowskie ustanawia i przedkłada Komisji krajowy plan rozwoju i rozbudowy infrastruktury ładowania i załadunku niezbędnej do wspierania przejścia na bezemisyjny i niskoemisyjny transport drogowy. Krajowy plan obejmuje środki mające na celu:
	a) zapewnienie odpowiedniego zasięgu ogólnodostępnej infrastruktury ładowania samochodów osobowych i dostawczych na całym terytorium kraju;
	b) wspieranie rozwoju infrastruktury ładowania w miejscach pracy, lokalach komercyjnych i budynkach mieszkalnych;
	c) ułatwianie rozwoju rozwiązań w zakresie inteligentnego ładowania oraz integracji infrastruktury ładowania z systemem elektroenergetycznym; d) identyfikację i usuwanie barier utrudniających rozwój infrastruktury ładowania i załadunku, w tym przeszkód administracyjnych i regulacyjnych oraz przeszkód związanych z siecią;
	e) wspieranie rozwoju infrastruktury służącej obszarom miejskim, wiejskim i oddalonym;
	f) monitorowanie rozwoju infrastruktury i ocenę postępów w osiąganiu celów krajowych i unijnych.
	Państwa członkowskie aktualizują krajowy plan co najmniej raz na dwa lata i przedkładają zaktualizowany plan Komisji.

Or. en

Poprawka 515

Daniel Attard

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 6c
	Do dnia 28 lutego 2028 r., a następnie co dwa lata, Komisja ocenia wzajemne oddziaływanie między niniejszym rozporządzeniem a stosowaniem zasad pomocy państwa na podstawie ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych i rozporządzenia w sprawie pomocy de minimis w celu uproszczenia wymogów administracyjnych, zapewnienia pewności prawa i ułatwienia dostępu do środków pomocy wspierających upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych.

Or. en

Uzasadnienie

Obecne wymogi ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych powodują znaczne obciążenia administracyjne i brak pewności prawa dla operatorów flot i organów publicznych, zwłaszcza w odniesieniu do obliczania intensywności pomocy i wymogów dotyczących efektu zachęty.

Poprawka 516
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 7	***skreśla się***
Przegląd	
Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek	

ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.

Or. en

Poprawka 517
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 7	***skreśla się***
Przegląd	
Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.	

Or. en

Poprawka 518
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 7	***skreśla się***
Przegląd	
Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek	

ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.

Or. en

Poprawka 519
Carlo Fidanza

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 7	***skreśla się***
Przegląd	
Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.	

Or. en

Uzasadnienie

Należy skreślić art. 7, aby zapewnić spójność z krajowymi celami orientacyjnymi i proporcjonalnym podejściem do zarządzania. Nakazowa klauzula przeglądowa przewidująca zmiany celów nie jest konieczna, w przypadku gdy cele mają charakter punktów odniesienia, a nie wiążących obowiązków. Regularna sprawozdawczość państw członkowskich jest wystarczająca na potrzeby oceny przeprowadzanej przez Komisję, natomiast wszelkie przyszłe zmiany przepisów powinny odbywać się zgodnie ze zwykłymi procedurami unijnymi.

Poprawka 520
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

Do dnia 31 grudnia 2032 r. ***Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału*** pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.***	***Komisja przedstawi najpóźniej*** do dnia 31 grudnia 2028 r. ***szczegółowe sprawozdanie, w którym oceni dojrzałość i stabilność finansową rynku używanych*** pojazdów bezemisyjnych. ***Jeżeli średnia wartość rezydualna używanych pojazdów elektrycznych ulegnie obniżeniu o ponad 20 % w stosunku do prognoz z 2025 r., cele określone w art. 3 na rok 2030 zostaną przesunięte o trzy lata***.

Or. fr

Uzasadnienie

Celem jest szybka ocena rentowności pojazdów elektrycznych na rynku samochodów używanych, aby zapewnić przedstawicielom branży większą przejrzystość i bezpieczeństwo.

Poprawka 521
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 31 grudnia ***2032*** r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** na okres po 2035 r.	Do dnia 31 grudnia ***2030*** r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych na okres po 2035 r.***, oraz, w stosownych przypadkach, wprowadzenia obowiązkowych wymogów w zakresie inteligentnego i dwukierunkowego ładowania na okres po 2035 r. W ramach przeglądu ocenia się środki, które państwa członkowskie wdrożyły w celu przyspieszenia upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych, z myślą o ustanowieniu dalszych wytycznych oraz ocenia się wykonalność rozszerzenia zakresu stosowania na inne kategorie pojazdów, takie jak pojazdy ciężkie.***

Or. en

Uzasadnienie

The current proposal sets the review for 2032, a timeframe that is too distant given the rapid acceleration of electric vehicle sales and the volatility of global supply chains. An early review by 31 December 2030 is essential to ensure the Regulation remains relevant and that targets are not rendered obsolete by market shifts.

Furthermore, the 2030 review must serve as a critical juncture to address the current regulatory gap regarding non-large undertakings. While the targets in the proposed Regulation currently focus on "large undertakings," a significant portion of corporate mobility (logistics, rental, and leasing sectors) operates outside this definition. The review must assess the effectiveness of national plans in covering these excluded sectors and evaluate the feasibility of extending binding targets to them.

Finally, the review must explicitly examine the potential for expanding the Regulation's scope to vehicles currently excluded, specifically Heavy-Duty Vehicles (HDVs) and ride-hailing. These represent a critical share of urban emissions and are pivotal for achieving the EU's air quality and climate objectives. An early review allows the Commission to gather data on these sectors and propose timely amendments to ensure a comprehensive, rather than partial, decarbonisation strategy.

Poprawka 522
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do ***dnia 31 grudnia 2032*** r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, ***w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.***	Do ***2035*** r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, ***z uwzględnieniem rozwoju technologicznego, wdrożenia infrastruktury, przystępności cenowej, konkurencyjności przemysłowej i realiów operacyjnych.***

Or. en

Poprawka 523
Isabelle Le Callennec

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 31 grudnia ***2032*** r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.	Do dnia 31 grudnia ***2030*** r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.

Or. en

Poprawka 524
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 31 grudnia ***2032*** r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.	Do dnia 31 grudnia ***2030*** r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.

Or. fr

Poprawka 525
Markus Ferber

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany***, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.***	Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany**.**

Or. en

Poprawka 526
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy ***dotyczący*** jego ***zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału*** pojazdów ***bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.***	Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy ***w celu rozszerzenia*** jego ***zakresu stosowania w szczególności na średnie jednostki posiadające duże floty*** pojazdów ***korporacyjnych.***

Or. en

Poprawka 527
Yvan Verougstraete

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek	Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek

ustawodawczy dotyczący jego zmiany***, w tym*** ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych ***i niskoemisyjnych*** na okres po 2035 r.	ustawodawczy dotyczący jego zmiany ***na potrzeby*** ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych na okres po 2035 r.

Or. en

Poprawka 528
Dario Tamburrano

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.	Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r. ***W ramach przeglądu ocenia się:*** ***a) wykonalność rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia na dodatkowe kategorie pojazdów, w tym pojazdy ciężkie;*** ***b) zmiany dotyczące oceny, przejrzystości i weryfikacji stanu zdrowia baterii do pojazdów elektrycznych;*** ***c) potrzebę wprowadzenia zharmonizowanych wymogów unijnych dotyczących przejrzystości i weryfikacji stanu zdrowia baterii do pojazdów elektrycznych, z uwzględnieniem rozwoju technologicznego, rozporządzenia (UE) 2023/1542 i odpowiednich norm międzynarodowych;*** ***d) wzajemne oddziaływanie niniejszego rozporządzenia z przyszłymi przepisami Unii dotyczącymi badań zdatności do ruchu drogowego, kontroli pojazdów i zrównoważonego charakteru baterii.***

Or. en

Poprawka 529
Rosa Serrano Sierra

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r.	Do dnia 31 grudnia 2032 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedłoży wniosek ustawodawczy dotyczący jego zmiany, w tym ustalenia celów dotyczących udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych na okres po 2035 r. ***W ramach przeglądu ocenia się spójność z rozporządzeniem 2023/1804.***

Or. en

Poprawka 530
Li Andersson

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2027 r. i równolegle z przeglądem rozporządzenia (UE) 2019/1242 Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nowy wniosek ustawodawczy w celu zwiększenia zamówień na bezemisyjny transport towarowy udzielanych przez duże jednostki.

Or. en

Poprawka 531

Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Po ewentualnym rozpoczęciu stosowania celów zgodnie z art. 3 Komisja dokonuje corocznej oceny wpływu niniejszego rozporządzenia na europejski przemysł motoryzacyjny, w szczególności na produkcję, zatrudnienie, dostawców, badania i rozwój, inwestycje, decyzje lokalizacyjne, ceny pojazdów, raty leasingowe, wartości rezydualne, rynki samochodów używanych, konkurencyjność, bilans handlowy, zależności w zakresie surowców i akumulatorów oraz autonomię strategiczną Unii.

Or. de

Uzasadnienie

Artykuł 7 ustanawia zabezpieczenie na wypadek, gdyby cele zostały wprowadzone w późniejszym terminie. Nie zastępuje on poprzedniego mechanizmu tymczasowych odroczeń, lecz go uzupełnia. Klauzula wygaśnięcia zapobiega sytuacji, w której błędne lub szkodliwe przepisy nadal pozostawałyby w mocy.

Poprawka 532
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Jeżeli w okresowej ocenie przepisów, przeprowadzanej co dwa lata, zostaną wykazane nieproporcjonalne skutki lub istotne trudności w stosowaniu, Komisja przedstawi, w stosownych przypadkach,

projekt zmiany niniejszego rozporządzenia.

Or. fr

Poprawka 533
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Komisja dokonuje ponadto corocznej weryfikacji, czy nadal spełnione są warunki pozwalające na proporcjonalne stosowanie celów. Uwzględnia przy tym w szczególności infrastrukturę ładowania i sieciową, ceny energii elektrycznej, dostępność pojazdów, poziom ich przyjęcia przez rynek, rozwój popytu, skutki w całym cyklu życia, kształtowanie się globalnych emisji, wymierną dodatkową korzyść wynikającą z danego środka, a także dostępność mniej ingerujących, neutralnych technologicznie rozwiązań alternatywnych.

Or. de

Uzasadnienie

Artykuł 7 ustanawia zabezpieczenie na wypadek, gdyby cele zostały wprowadzone w późniejszym terminie. Nie zastępuje on poprzedniego mechanizmu tymczasowych odroczeń, lecz go uzupełnia. Klauzula wygaśnięcia zapobiega sytuacji, w której błędne lub szkodliwe przepisy nadal pozostawałyby w mocy.

Poprawka 534
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

Jeżeli Komisja stwierdzi istotne negatywne skutki dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, łańcuchów dostaw, zatrudnienia, przedsiębiorstw, konsumentów lub podatników, niezwłocznie przedkłada wniosek ustawodawczy w sprawie zawieszenia, zmiany lub uchylenia celów. Do czasu podjęcia decyzji w sprawie tego wniosku ustawodawczego nie wolno wprowadzać bardziej rygorystycznych celów ani nakładać dodatkowych obowiązków na państwa członkowskie, przedsiębiorstwa, producentów pojazdów lub operatorów flot.

Or. de

Uzasadnienie

Artykuł 7 ustanawia zabezpieczenie na wypadek, gdyby cele zostały wprowadzone w późniejszym terminie. Nie zastępuje on poprzedniego mechanizmu tymczasowych odroczeń, lecz go uzupełnia. Klauzula wygaśnięcia zapobiega sytuacji, w której błędne lub szkodliwe przepisy nadal pozostawałyby w mocy.

Poprawka 535
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Cele tracą moc najpóźniej trzy lata po ich pierwszym zastosowaniu, o ile Parlament Europejski i Rada, na podstawie zaktualizowanej oceny skutków oraz pozytywnego wyniku weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z ust. 1 i 2, nie podejmą decyzji o ich dalszym obowiązywaniu w ramach zwykłej procedury ustawodawczej.

Or. de

Uzasadnienie

Artykuł 7 ustanawia zabezpieczenie na wypadek, gdyby cele zostały wprowadzone w późniejszym terminie. Nie zastępuje on poprzedniego mechanizmu tymczasowych odroczeń, lecz go uzupełnia. Klauzula wygaśnięcia zapobiega sytuacji, w której błędne lub szkodliwe przepisy nadal pozostawałyby w mocy.

Poprawka 536
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – akapit 1 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wszystkie oceny, dane i założenia służące jako podstawa weryfikacji przeprowadzonych na mocy niniejszego artykułu, w pełnej i przejrzystej formie.

Or. de

Uzasadnienie

Artykuł 7 ustanawia zabezpieczenie na wypadek, gdyby cele zostały wprowadzone w późniejszym terminie. Nie zastępuje on poprzedniego mechanizmu tymczasowych odroczeń, lecz go uzupełnia. Klauzula wygaśnięcia zapobiega sytuacji, w której błędne lub szkodliwe przepisy nadal pozostawałyby w mocy.

Poprawka 537
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Artykuł 8	***skreśla się***
Wejście w życie	
Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu	

w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

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

Or. en