



Dokument na schôdzu

A8-0287/2018

18.9.2018

*****I**
SPRÁVA

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

Spravodajkyňa: Miriam Dalli

(Prepracovanie – článok 104 rokovacieho poriadku)

Označenie postupov

- * Konzultácia
- *** Súhlas
- ***I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- ***II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- ***III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v dvoch stĺpcoch

Vypustenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v ľavom stĺpci. Nahradenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v oboch stĺpcoch. Nový text sa označuje ***hrubou kurzívou*** v pravom stĺpci.

Prvý a druhý riadok záhlavia každého pozmeňujúceho návrhu vymedzujú príslušnú časť v návrhu aktu predloženého na prerokovanie. Ak sa pozmeňujúci návrh týka platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, záhlavie navyše obsahuje tretí riadok uvádzajúci platný akt a štvrtý riadok uvádzajúci príslušné ustanovenie tohto aktu.

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v podobe konsolidovaného textu

Nové časti textov sa označujú ***hrubou kurzívou***. Vypustené časti textu sa označujú symbolom **■** alebo sa prečiarkujú. V prípade nahradenia sa nový text vyznačí ***hrubou kurzívou*** a nahradený text sa vymaže alebo sa prečiarkne.

Čisto technické zmeny, ktoré vykonávajú útvary s cieľom vypracovať konečný text, sa však nevyznačujú.

OBSAH

	strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA	44
PRÍLOHA: LIST VÝBORU PRE PRÁVNE VECI	48
PRÍLOHA: STANOVISKO KONZULTAČNEJ PRACOVNEJ SKUPINY PRÁVNÝCH SLUŽIEB EURÓPSKEHO PARLAMENTU, RADY A KOMISIE.....	50
STANOVISKO VÝBORU PRE DOPRAVU A CESTOVNÝ RUCH	53
POSTUP – GESTORSKÝ VÝBOR	92
ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE	93

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

(Riadny legislatívny postup – prepracovanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2017)0676),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 192 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C8-0395/2017),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na Medziinštitucionálnu dohodu z 28. novembra 2001 o systematickejšom používaní techniky prepracovania právnych aktov¹,
 - so zreteľom na list Výboru pre právne veci zo 14. marca 2018 adresovaný Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín v súlade s článkom 104 ods. 3 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na články 104 a 59 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín a stanovisko Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A8-0287/2018),
- A. keďže podľa stanoviska konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie návrh Komisie neobsahuje žiadne zásadné zmeny okrem tých, ktoré sú ako také označené v návrhu, a keďže, pokiaľ ide o kodifikáciu nezmenených ustanovení skorších aktov spolu s uvedenými zmenami, predmetom návrhu je iba jasná a jednoduchá kodifikácia platných aktov bez zmeny ich podstaty;
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní, pričom berie do úvahy odporúčania konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak nahrádza, podstatne mení alebo má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh;
 3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

¹ Ú. v. ES C 77, 28.3.2002, s. 1.

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 3

Text predložený Komisiou

3) *V Európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu¹⁶ sa stanovuje jasný cieľ: dosiahnuť, aby emisie skleníkových plynov z dopravy boli do roku 2050 aspoň o 60 % nižšie než v roku 1990, a nekompromisne sa usilovať o ich úplné odstránenie.* Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré škodia nášmu zdraviu, sa musia bezodkladne drasticky znížiť. Emisie z konvenčných spaľovacích motorov sa budú musieť po roku 2020 ďalej *znižovať*. Budú sa musieť zavádzať vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré musia do roku 2030 získať významný podiel na trhu.

Pozmeňujúci návrh

3) *Doprava je jediné významné odvetvie Únie, v ktorom sa emisie skleníkových plynov stále zvyšujú. S cieľom splniť záväzky Únie prijaté na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC), ktorá sa konala v Paríži v roku 2015, musí sa urýchliť dekarbonizácia celého odvetvia dopravy a emisie skleníkových plynov v tomto odvetví by sa mali stabilne znižovať tak, aby v polovici storočia dosiahli nulové hodnoty.* Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré *výrazne* škodia nášmu zdraviu *a životnému prostrediu*, sa musia *takisto* bezodkladne drasticky znížiť. Emisie z konvenčných spaľovacích motorov sa budú musieť po roku 2020 ďalej *znižovať*. Budú sa musieť zavádzať vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré musia do roku 2030 získať významný podiel na trhu.

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 4 a (nové)

Text predložený Komisiou

4a) *Vývoj výskumných, dodávateľských, spracovateľských a výrobných stratégií smerujúcich k vývoju konštrukcií z ľahkých komponentov je kľúčový pre dosiahnutie pokroku v oblasti prechodu automobilového priemyslu na nízkouhlíkový režim. Výskum surovín s prírodnými vláknami a ich*

Pozmeňujúci návrh

kompozitných štruktúr v rámci rozsiahlejšej novej úlohy biohospodárstva a obnoviteľných, recyklovateľných a udržateľných výrobkov, ktoré môže produkovať, je čoraz rozsiahlejší. Tento vývoj je nutné založiť na pochopení obmedzení v oblasti prírodných zdrojov, dostupnosti pôdy, a teda aj potreby ponúkať udržateľné riešenia pre koniec životnosti výrobkov.

Odôvodnenie

Bez ohľadu na kontext technologicky neutrálneho spôsobu sa za riešenie prechodu odvetvia na nízkouhlíkový režim považujú elektromobily. Nízka hmotnosť takýchto vozidiel je kľúčová a komponenty biologického a bio-kompozitného pôvodu tieto vlastnosti ponúkajú.

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 4 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4b) Spoločensky prijateľný a spravodlivý prechod na mobilitu s nulovými emisiami do polovice storočia si vyžaduje zmeny v celom hodnotovom reťazci automobilového odvetvia, pričom sa zohľadní prípadný negatívny vplyv na občanov a regióny vo všetkých členských štátoch. Je dôležité zvážiť spoločenské dopady prechodu a aktívne riešiť jeho dôsledky z hľadiska pracovných miest. Preto je mimoriadne dôležité, aby boli súčasné opatrenia sprevádzané aj cieľovými programami na úrovni Únie, na vnútroštátnej a regionálnej úrovni, zameranými na rekvalifikáciu, zvyšovanie kvalifikácie a presun pracovníkov, ako aj iniciatívy v oblasti vzdelávania a hľadania zamestnania v postihnutých komunitách a regiónoch, ktoré budú realizované v úzkej spolupráci so sociálnymi partnermi a príslušnými orgánmi.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh nariadenia Odôvodnenie 4 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4c) Úspešný prechod na mobilitu s nulovými emisiami si vyžaduje spoločný politický rámec pre vozidlá, infraštruktúry, elektrické siete, udržateľnú výrobu, ponuku a recykláciu batérií, v ktorom hospodárske stimuly a stimuly na podporu zamestnanosti spoločne pôsobia naprieč úrovňami Únie, štátov, regiónov a miest a sú podporované silnejšími nástrojmi financovania Únie.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh nariadenia Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6) **V záveroch Európskej rady z októbra 2014 sa schválilo zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2030 o 30 % v porovnaní s rokom 2005 pre odvetvia, ktoré nie sú súčasťou systému Európskej únie na obchodovanie s emisiami.** Spomedzi týchto odvetví **sa na tvorbe emisií významne podieľa cestná doprava – jej emisie sa stále pohybujú výrazne nad úrovňou z roku 1990. Ak sa budú emisie z cestnej dopravy naďalej zvyšovať, znehodnotia sa tým** zníženia zamerané na boj so zmenou klímy v iných odvetviach.

6) Emisie z cestnej dopravy sú naďalej nad úrovňou z roku 1990, **čím sa znehodnocujú** zníženia zamerané na boj so zmenou klímy v iných odvetviach.

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh nariadenia Odôvodnenie 9

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

9) V hodnotení nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 z roku 2015

9) V hodnotení nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 z roku 2015

sa dospelo k záveru, že boli relevantné, vo všeobecnosti jednotné a výrazne prispeli k úspore emisií, pričom boli nákladovo efektívnejšie, než sa pôvodne očakávalo. Vytvorili tiež značnú pridanú hodnotu pre Úniu, ktorú by nebolo možné v rovnakej miere dosiahnuť vnútroštátnymi opatreniami.

sa dospelo k záveru, že boli relevantné, vo všeobecnosti jednotné a výrazne prispeli k úspore emisií, pričom boli nákladovo efektívnejšie, než sa pôvodne očakávalo. Vytvorili tiež značnú pridanú hodnotu pre Úniu, ktorú by nebolo možné v rovnakej miere dosiahnuť vnútroštátnymi opatreniami. *V tomto hodnotení sa však tiež dospelo k záveru, že skutočné dosiahnuté úspory CO₂ sú oveľa nižšie než tie, ktoré sú navrhované v skúške typového schvaľovania a že rozdiely v emisiách medzi skúškou typového schvaľovania a skutočnou prevádzkou výrazne oslabili účinnosť emisných noriem CO₂, ako aj dôveru spotrebiteľov v potenciálne úspory paliva v nových vozidlách.*

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 10 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

10a) S cieľom zaistiť účinnosť tohto nariadenia by sa malo zníženie emisií CO₂ dosahovať za podmienok, s ktorými sa stretávame pri normálnej prevádzke a normálnom používaní vozidla. Preto je vhodné zaradiť do tohto nariadenia striktný zákaz rušiacich zariadení a poskytnúť príslušným orgánom prostriedky na zaistenie dodržiavania tohto zákazu.

Odôvodnenie

V článku 13 smernice č. 510/2011 sa počíta s revíziou cieľových hodnôt a postupov vymedzených v tomto nariadení. Prístupy, ktorých sa týka tento pozmeňujúci návrh, sú neoddeliteľne späté s cieľom tohto nariadenia a s dosahovaním v ňom vymedzených cieľových hodnôt.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

12) **Je dôležité, aby** stanovovanie požiadaviek na znižovanie emisií CO₂ i naďalej **poskytovalo** výrobcem motorových vozidiel v celej Únii a ich novému vozovému parku osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel predvídateľnosť a bezpečnosť pri plánovaní v rámci Únie .

Pozmeňujúci návrh

12) Stanovovanie požiadaviek na znižovanie emisií CO₂ i naďalej **poskytuje** výrobcem motorových vozidiel v celej Únii a ich novému vozovému parku osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel predvídateľnosť a bezpečnosť pri plánovaní v rámci Únie.

Odôvodnenie

V článku 13 smernice č. 510/2011 sa počíta s revíziou cieľových hodnôt a postupov vymedzených v tomto nariadení. Postupy, ktorých sa týka tento pozmeňujúci návrh, sú neoddeliteľne späté s cieľom tohto nariadenia a s dosahovaním v ňom vymedzených cieľových hodnôt.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 12 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

12a) V hodnotení smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES^{1a} zo strany Komisie v roku 2016 sa zistila potreba ďalšieho objasnenia a zjednodušenia právnych predpisov, čo by mohlo priniest' zvýšenie ich relevantnosti, účinnosti, efektívnosti a súdržnosti. Odporúčanie Komisie (EÚ) 2017/948^{1b} je zamerané na podporu a harmonizáciu uplatňovania smernice 1999/94/ES. Lepšie navrhnuté a harmonizovanejšie požiadavky Únie na označovanie motorových vozidiel, ktoré by spotrebiteľom poskytovali porovnateľné, spoľahlivé a ľahko použiteľné informácie o výhodách nízkoemisných automobilov, vrátane informácií týkajúcich sa látok znečisťujúcich ovzdušie a prevádzkových nákladov nad rámec emisií CO₂ a

spotreby paliva, by mohli pomôcť so zavádzaním palivovo najúčinnejších a najekologickejších automobilov v celej Únii. Komisia by preto mala najneskôr do 31. decembra 2019 preskúmať smernicu 1999/94/ES a predložiť príslušný legislatívny návrh. Okrem toho, podobne ako v prípade osobných automobilov, aj sektor ľahkých úžitkových vozidiel by mohol využiť zavedenie takejto spotreby paliva a označovania emisií CO₂. Komisia by preto tiež mala analyzovať tieto možnosti pre daný sektor a v prípade potreby predložiť príslušné legislatívne návrhy.

^{1a} Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES z 13. decembra 1999 o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pri predaji nových osobných automobilov (Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16).

^{1b} Odporúčanie Komisie (EÚ) 2017/948 z 31. mája 2017 o používaní hodnôt spotreby paliva a emisií CO₂, typovo schválených a nameraných v súlade s celosvetovým harmonizovaným skúšobným postupom pre ľahké úžitkové automobily, pri sprístupňovaní údajov spotrebiteľom podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES (Ú. v. EÚ L 142, 2.6.2017, s. 100).

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh nariadenia Odôvodnenie 13

Text predložený Komisiou

13) Úrovně snížení pro celý vozový park nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v rámci Únie by sa **preto** mali stanoviť na roky 2025 a 2030 pri zohľadnení času obnovy

Pozmeňujúci návrh

13) Úrovně snížení pro celý vozový park nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v rámci Únie by sa mali stanoviť na roky 2025 a 2030 pri zohľadnení času obnovy vozového

vozového parku a potreby prispievať k dosiahnutiu cieľových hodnôt v oblasti klímy a energetiky na rok **2030** zo strany odvetvia cestnej dopravy. Týmto postupným prístupom sa vysielajú jasné a včasné signály pre automobilový priemysel, aby sa neodkladalo zavedenie energeticky efektívnych technológií a vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh.

parku a potreby prispievať k dosiahnutiu cieľových hodnôt **Únie** v oblasti klímy a energetiky **na obdobie po roku 2030** zo strany odvetvia cestnej dopravy. Týmto postupným prístupom sa vysielajú jasné a včasné signály pre automobilový priemysel, aby sa neodkladalo zavedenie energeticky efektívnych technológií a vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh. **Aby sa udržala dynamika znižovania emisií po roku 2030, mal by sa okrem toho od 1. januára 2031 zachovať aspoň rovnaký trend znižovania emisií, čo umožní pokračovať v dekarbonizácii sektora v súlade so záväzkami vyplývajúcimi z Parížskej dohody.**

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

14) Aj keď je Únia jedným z najvýznamnejších výrobcov motorových vozidiel na svete a udržiava si technologické prvenstvo v tomto odvetví, konkurencia rastie a svetový automobilový priemysel sa rýchlo mení v dôsledku nových inovácií v oblasti elektrických hnacích sústav a kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility. Ak si chce Únia zachovať svetovú konkurencieschopnosť a prístup k trhom, potrebuje regulačný rámec vrátane osobitného **stimulu** v oblasti vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, vďaka ktorému vznikne veľký domáci trh a zaistí sa podpora technologického vývoja a inovácií.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14 a (nové)

PE619.135v02-00

12/93

RR\1163203SK.docx

14a) Bez technologickej inovácie a technického pokroku nebude možné dosiahnuť dlhodobý cieľ úplne dekarbonizovanej mobility Únie. V tomto zmysle a vzhľadom na narastajúcu medzinárodnú hospodársku súťaž je nevyhnutné, aby sa Únia aj členské štáty naďalej usilovali o skúmanie a rozvoj iniciatív podporujúcich možné synergie v tomto odvetvi, a to podľa vzoru iniciatívy Aliancie EÚ pre batérie z nedávneho obdobia, a aby podporovali verejné a súkromné investície do výskumu a inovácií v oblasti automobilového priemyslu Únie s cieľom udržať jej vedúce technologické postavenie v tejto oblasti a zaisťiť dlhodobú udržateľnosť priemyselnej základne Únie, efektívnej a konkurencieschopnej na svetovom trhu.

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 15

Text predložený Komisiou

15) Mal by sa zaviesť cielený mechanizmus **stimulov** na uľahčenie plynulého prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Tento mechanizmus kreditov by sa mal vypracovať tak, aby podporil zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie.

Pozmeňujúci návrh

15) Mal by sa zaviesť cielený **politický** mechanizmus na uľahčenie **a urýchlenie** plynulého prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Tento mechanizmus kreditov **a debetov** by sa mal vypracovať tak, aby podporil zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie **a zabezpečil istotu investícií pre včasné a primerané zavedenie potrebnej infraštruktúry nabíjacích staníc.**

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 16

Text predložený Komisiou

16) Stanovenie referenčnej hodnoty pre podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku EÚ spolu s dobre navrhnutým mechanizmom na úpravu cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ výrobcov na základe podielu vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v ich vozovom parku by malo predstavovať silný a dôveryhodný signál pre vývoj **a** zavedenie takýchto vozidiel, pričom sa zároveň vytvorí priestor na ďalšie zvyšovanie účinnosti tradičných motorov s vnútorným spaľovaním.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 17

Text predložený Komisiou

17) Pri stanovovaní **kreditov** pre **vozidlá** s nulovými a nízkymi emisiami je vhodné zohľadniť rozdiel v emisiách CO₂ medzi týmito vozidlami. Mechanizmus úprav by mal zabezpečiť, aby každý výrobca, ktorý prekročí referenčnú úroveň, mohol využívať výhody vyšších cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂. Mali by sa stanoviť obmedzenia úrovne možných úprav v rámci uvedeného mechanizmu s cieľom zaistiť vyvážený prístup. Zabezpečia sa tým stimuly, podporí sa včasné zavedenie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc a zaistia sa vysoké prínosy pre spotrebiteľov, konkurencieschopnosť a životné prostredie.

Pozmeňujúci návrh

16) Stanovenie **výraznej** referenčnej hodnoty pre podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku EÚ spolu s dobre navrhnutým mechanizmom na úpravu cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ výrobcov na základe podielu vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v ich vozovom parku by malo predstavovať silný a dôveryhodný signál pre vývoj, zavedenie **a uvádzanie** takýchto vozidiel **na trh**, pričom sa zároveň vytvorí priestor na ďalšie zvyšovanie účinnosti tradičných motorov s vnútorným spaľovaním.

Pozmeňujúci návrh

17) Pri stanovovaní **referenčných hodnôt** pre **podiel vozidiel** s nulovými a nízkymi emisiami je vhodné zohľadniť rozdiel v emisiách CO₂ medzi týmito vozidlami. Mechanizmus úprav by mal zabezpečiť, aby každý výrobca, ktorý prekročí referenčnú úroveň, mohol využívať výhody vyšších cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂, **pričom výrobca, ktorý nedosiahne referenčnú hodnotu, by musel splniť prísnejšiu cieľovú hodnotu CO₂**. Mali by sa stanoviť obmedzenia úrovne možných úprav v rámci uvedeného mechanizmu s cieľom zaistiť vyvážený prístup. Zabezpečia sa tým stimuly, podporí sa včasné zavedenie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc a zaistia sa vysoké prínosy pre spotrebiteľov, konkurencieschopnosť a životné prostredie.

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh nariadenia Odôvodnenie 17 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

17a) Treba včas a dostatočne investovať do výroby a zavádzania vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami a potrebnej celkovej podpornej infraštruktúry vrátane udržateľnej výroby, ponuky a recyklácie batérií. Rôzne nástroje podpory na úrovni EÚ aj členských štátov musia efektívne spolupracovať, mobilizovať a stimulovať významné verejné a súkromné investície. Musí sa urýchlene zaviesť infraštruktúra nabíjajúcich a čerpacích staníc, aby sa zabezpečila dôvera spotrebiteľov a podnikateľská istota pre výrobcov vozidiel. Z tohto dôvodu by sa mala podporovať výroba batérií a batériových článkov v Únii podľa možnosti v blízkosti závodov na výrobu automobilov.

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh nariadenia Odôvodnenie 23

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

23) Mala by sa však zabezpečiť rovnováha medzi stimulmi určenými pre ekologické inovácie a technológie, v prípade ktorých sa účinok zníženia emisií preukázal v rámci oficiálneho skúšobného postupu. Preto je vhodné zachovať strop úspor dosiahnutých ekologickými inováciami, ktoré môže výrobca zohľadniť na účely dodržania cieľovej hodnoty. Komisia by mala mať možnosť preskúmania úrovne stropu, a to najmä s cieľom zohľadniť účinky zmeny v oficiálnom skúšobnom postupe. Je takisto vhodné objasniť, ako by sa mali vypočítať úspory na účely dodržania cieľovej hodnoty.

23) Mala by sa však zabezpečiť rovnováha medzi stimulmi určenými pre ekologické inovácie a technológie, v prípade ktorých sa účinok zníženia emisií preukázal v rámci oficiálneho skúšobného postupu. Preto je vhodné zachovať strop úspor dosiahnutých ekologickými inováciami, ktoré môže výrobca zohľadniť na účely dodržania cieľovej hodnoty. Komisia by mala mať možnosť preskúmať úroveň stropu **a upraviť ju smerom nadol**, a to najmä s cieľom zohľadniť účinky zmeny v oficiálnom skúšobnom postupe. Je takisto vhodné objasniť, ako by sa mali vypočítať úspory na účely dodržania cieľovej hodnoty.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 25 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

25a) V prípadoch, keď pri ľahkých úžitkových vozidlách (kategórie N1 triedy III) začlenenie elektrickej batérie môže zvýšiť hmotnosť vozidla tak, že to spôsobí jej preradenie do kategórie N2, by sa takýto technický problém mal vyriešiť.

Odôvodnenie

Elektrifikáciou ľahkých úžitkových vozidiel sa môže zvýšiť ich váha kvôli váhe batérií. Ak vyššia váha vedie k prekročeniu váhového limitu danej triedy, podľa tohto nariadenia by nebolo možné započítať úsilie o zvýšenie počtu vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami vo vozovom parku. Jedným zo spôsobov, ako to vyriešiť, by mohlo byť rozšírenie váhového limitu danej triedy v tých prípadoch, keď zvýšenie váhy zjavne súvisí s úsilím o zníženie emisií prostredníctvom alternatívnej hnacej sústavy.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 28

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

28) Postup udeľovania výnimiek z dosiahnutia cieľovej hodnoty 95 g CO₂/km za vozový park pre špecializovaných výrobcov zabezpečuje, aby v súvislosti s uvedenou cieľovou hodnotou snaha o znižovanie emisií, ktorá sa požaduje od špecializovaných výrobcov, bola v súlade so snahou výrobcov s veľkým objemom výroby. Zo skúseností však vyplýva, že špecializovaní výrobcovia majú rovnaký potenciál dosiahnuť cieľové hodnoty CO₂ ako veľkí výrobcovia, a pokiaľ ide o cieľové hodnoty stanovené na obdobie po roku 2025, nepovažuje sa za vhodné rozlišovať medzi týmito dvomi kategóriami výrobcov.

28) Skúsenosti ukazujú, že špecializovaní výrobcovia majú rovnaký potenciál dosiahnuť cieľové hodnoty CO₂ ako veľkí výrobcovia, a preto sa už nepovažuje za vhodné rozlišovať medzi týmito dvoma kategóriami výrobcov.

Odôvodnenie

V článku 13 smernice č 510/2011 sa počíta s revíziou cieľových hodnôt a postupov vymedzených v tomto nariadení. Postupy, ktorých sa týka tento pozmeňujúci návrh, sú neoddeliteľne späté s cieľom tohto nariadenia a s dosahovaním v ňom vymedzených cieľových hodnôt.

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 37

Text predložený Komisiou

37) Špecifické emisie CO₂ pochádzajúce z nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel sa v Únii merajú na harmonizovanom základe podľa metodiky stanovenej v nariadení (ES) č. 715/2007. S cieľom minimalizovať administratívnu záťaž tohto nariadenia by sa súlad mal merať prostredníctvom odkazu na údaje o evidenciách nových automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v Únii zozbierané členskými štátmi a oznámené Komisii. S cieľom zabezpečiť jednotnosť údajov použitých na posúdenie súladu by sa pravidlá zhromažďovania a oznamovania týchto údajov mali **čo najviac** harmonizovať. Zodpovednosť príslušných orgánov za poskytovanie správnych a úplných údajov by sa preto mala jasne stanoviť, rovnako ako potreba účinnej spolupráce medzi týmito orgánmi a Komisiou pri riešení problémov súvisiacich s kvalitou údajov.

Pozmeňujúci návrh

37) Špecifické emisie CO₂ pochádzajúce z nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel sa v Únii merajú na harmonizovanom základe podľa metodiky stanovenej v nariadení (ES) č. 715/2007. S cieľom minimalizovať administratívnu záťaž tohto nariadenia by sa súlad mal merať prostredníctvom odkazu na údaje o evidenciách nových automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v Únii zozbierané členskými štátmi a oznámené Komisii. S cieľom zabezpečiť jednotnosť údajov použitých na posúdenie súladu by sa pravidlá zhromažďovania a oznamovania týchto údajov mali harmonizovať. Zodpovednosť príslušných orgánov za poskytovanie správnych a úplných údajov by sa preto mala jasne stanoviť, rovnako ako potreba účinnej spolupráce medzi týmito orgánmi a Komisiou pri riešení problémov súvisiacich s kvalitou údajov.

Odôvodnenie

V článku 13 smernice č 510/2011 sa počíta s revíziou cieľových hodnôt a postupov vymedzených v tomto nariadení. Postupy, ktorých sa týka tento pozmeňujúci návrh, sú neoddeliteľne späté s cieľom tohto nariadenia a s dosahovaním v ňom vymedzených cieľových hodnôt.

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh nariadenia Odôvodnenie 38

Text predložený Komisiou

38) Dodržiavanie cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia výrobcami by sa malo hodnotiť na úrovni Únie. Výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie CO₂ prekročia priemerné špecifické emisie povolené podľa tohto nariadenia, by mali za každý kalendárny rok zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem všeobecného rozpočtu Únie.

Pozmeňujúci návrh

38) Dodržiavanie cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia výrobcami by sa malo hodnotiť na úrovni Únie. Výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie CO₂ prekročia priemerné špecifické emisie povolené podľa tohto nariadenia, by mali za každý kalendárny rok zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem všeobecného rozpočtu Únie ***a použiť na spravodlivý prechod na mobilitu s nulovými emisiami. Tieto čiastky by sa mali použiť aj na doplnenie cielených programov na rekvalifikáciu, zvyšovanie kvalifikácie a vzdelávanie pracovníkov, ktorých postihli štrukturálne zmeny v automobilovom priemysle, a na prerozdelenie pracovnej sily a iniciatívy zamerané na hľadanie zamestnania v úzkom dialógu so sociálnymi partnermi, komunitami a príslušnými orgánmi v regiónoch postihnutých zmenou pracovných miest.***

Odôvodnenie

Neoddeliteľne spojené s ostatnými pozmeňujúcimi návrhmi.

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh nariadenia Odôvodnenie 41

Text predložený Komisiou

41) Účinnosť cieľových hodnôt stanovených v tomto nariadení pri znižovaní emisií CO₂ v skutočnosti do veľkej miery závisí od reprezentatívosti oficiálneho skúšobného postupu. V súlade so stanoviskom mechanizmu vedeckého poradenstva (SAM)²³ a odporúčaním Európskeho parlamentu v nadväznosti na

Pozmeňujúci návrh

41) Účinnosť cieľových hodnôt stanovených v tomto nariadení pri znižovaní emisií CO₂ v skutočnosti do veľkej miery závisí od reprezentatívosti oficiálneho skúšobného postupu. V súlade so stanoviskom mechanizmu vedeckého poradenstva (SAM)²³ a odporúčaním Európskeho parlamentu v nadväznosti na

jeho vyšetovanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle²⁴ by sa mal zaviesť mechanizmus na posúdenie skutočnej reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie vozidiel určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. Komisia by mala mať právomoci na zabezpečenie verejnej dostupnosti *takýchto údajov a v prípade potreby vypracovať postupy potrebné na identifikáciu a zber údajov požadovaných na vykonanie takýchto posúdení.*

²³ Skupina vedeckých poradcov na vysokej úrovni, vedecké stanovisko 1/2016 Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing (Odstránenie rozdielov medzi skutočnými emisiami CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel a emisiami nameranými pri laboratórnom testovaní).

²⁴ Odporúčanie Európskeho parlamentu Rade a Komisii zo 4. apríla 2017 v nadväznosti na vyšetovanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle [2016/2908(RSP)].

jeho vyšetovanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle²⁴ by sa mal zaviesť mechanizmus na posúdenie skutočnej reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie vozidiel určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. *Najspoľahlivejším spôsobom, ako zaručiť skutočnú reprezentatívnosť hodnôt typového schvaľovania, je zaviesť skúšku skutočných emisií CO₂. Komisia by mala prostredníctvom delegovaných aktov a so zreteľom na vhodnosť využívania systému prediktívneho monitorovania emisií (PEMS) vytvoriť skúšku skutočných emisií CO₂ a zaviesť ju najneskôr dva roky po dátume začatia uplatňovania tohto nariadenia. Kým sa táto skúška začne uplatňovať, treba však zabezpečiť súlad s týmto nariadením použitím údajov z meračov spotreby paliva nahlásených výrobcami a naviazaných na limit stanovený pre každého výrobcu v roku 2021 ako percentuálny rozdiel, ktorý sa nesmie prekročiť.* Komisia by mala mať právomoci na zabezpečenie verejnej dostupnosti údajov *o spotrebe paliva a na vypracovanie postupov potrebných na nahlasovanie takýchto údajov požadovaných na vykonanie takýchto posúdení. Komisia by mala prijať vhodné opatrenia v prípade, že výrobcovia nedodržia požiadavky na skutočné emisie CO₂ podľa tohto nariadenia.*

²³ Skupina vedeckých poradcov na vysokej úrovni, vedecké stanovisko 1/2016 Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing (Odstránenie rozdielov medzi skutočnými emisiami CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel a emisiami nameranými pri laboratórnom testovaní).

²⁴ Odporúčanie Európskeho parlamentu Rade a Komisii zo 4. apríla 2017 v nadväznosti na vyšetovanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle [2016/2908(RSP)].

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 41 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

41a) V súčasnosti neexistuje harmonizovaný spôsob posúdenia emisií ľahkých úžitkových vozidiel počas životného cyklu. Je vhodné, aby Komisia takúto analýzu poskytla do konca roku 2026 s cieľom ukázať na rozsiahly obraz o emisiách z uhlíka z ľahkých úžitkových vozidiel. Na tento účel by Komisia mala delegovanými aktmi vytvoriť spoločnú metodiku Únie na to, aby výrobcovia od roku 2025 súdržne nahlasovali údaje o emisiách CO₂ počas životného cyklu pre všetky typy paliva a pohony automobilov, ktoré uvádzajú na trh. Táto metodika by mala byť tiež v súlade s príslušnými normami ISO a zohľadňovať potenciál globálneho otepľovania (GWP) emisií vozidla, a to emisií počítaných „od zdroja po nádrž“, „od nádrže ku kolesám“, emisií súvisiacich s výrobou a emisií na konci životnosti. Analýza Komisie by sa mala zakladať na údajoch, ktoré nahlasujú výrobcovia, ako aj na akýchkoľvek iných dostupných relevantných údajoch.

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 46

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

46) S cieľom zmeniť alebo doplniť nepodstatné prvky ustanovení tohto nariadenia by sa právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala delegovať na Komisiu v súvislosti so zmenou príloh II a III,

46) S cieľom zmeniť alebo doplniť nepodstatné prvky ustanovení tohto nariadenia by sa právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala delegovať na Komisiu v súvislosti so zmenou príloh II a III,

pokiaľ ide o požiadavky na údaje a parametre údajov, doplnením pravidiel interpretácie kritérií oprávnenosti, pokiaľ ide o udeľovanie výnimiek z cieľových hodnôt špecifických emisií, ako aj pravidiel týkajúcich sa obsahu žiadostí o udelenie výnimky a obsahu a posudzovania programov zameraných na zníženie špecifických emisií CO₂, prispôbením údajov M0 a TM0 uvedených v článku 13, stropu 7 g CO₂/km uvedeného v článku 11 a prispôbením vzorcov v prílohe I uvedených v článku 14 ods. 3. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva. Na zabezpečenie rovnomernej účasti pri vypracúvaní delegovaných aktov by Európsky parlament a Rada mali dostať všetky dokumenty v rovnakom čase ako experti členských štátov a ich experti by mali mať systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú vypracovaním delegovaných aktov .

pokiaľ ide o požiadavky na údaje a parametre údajov, **vytvorením požiadaviek s cieľom zabezpečiť dodržiavanie zákazu rušiacich zariadení a požadovaný obsah rozšíreného balíka dokumentácie podľa uvedeného v článku 4 ods. 3c, vytvorením pravidiel a postupov na ohlasovanie emisií životného cyklu uvedených v článku 7 ods. 8a**, doplnením pravidiel interpretácie kritérií oprávnenosti, pokiaľ ide o udeľovanie výnimiek z cieľových hodnôt špecifických emisií, ako aj pravidiel týkajúcich sa obsahu žiadostí o udelenie výnimky a obsahu a posudzovania programov zameraných na zníženie špecifických emisií CO₂, prispôbením údajov M0 a TM0 uvedených v článku 13, stropu 7 g CO₂/km uvedeného v článku 11, **vytvorením skúšky skutočných emisií CO₂ uvedenej v článku 12 ods. 1a a** prispôbením vzorcov v prílohe I uvedených v článku 14 ods. 3. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva. Na zabezpečenie rovnomernej účasti pri vypracúvaní delegovaných aktov by Európsky parlament a Rada mali dostať všetky dokumenty v rovnakom čase ako experti členských štátov a ich experti by mali mať systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú vypracovaním delegovaných aktov .

Odôvodnenie

Potrebné úpravy vyplývajúce z nových delegovaných právomocí uvedených v článku 7 ods. 8a a v článku 12 ods. 1a – pozri odôvodnenia tamtiež.

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové emisné požiadavky v oblasti emisií CO₂ pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá s cieľom **zabezpečiť** riadne fungovanie vnútorného trhu.

Pozmeňujúci návrh

1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové emisné požiadavky v oblasti emisií CO₂ pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá s cieľom **dosiahnuť ciele a splniť záväzky Únie v oblasti klímy na medzinárodnej úrovni spôsobom, ktorý bude v súlade s riadnym fungovaním vnútorného trhu.**

Odôvodnenie

Neoddeliteľne spojené s ostatnými pozmeňujúcimi návrhmi.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Od 1. januára 2025 sa budú na celý vozový park EÚ uplatňovať tieto cieľové hodnoty:

- a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných automobilov cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **15 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.1 časti A prílohy I;
- b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **15 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.1 časti B prílohy I;

Pozmeňujúci návrh

4. Od 1. januára 2025 sa budú na celý vozový park EÚ uplatňovať tieto cieľové hodnoty:

- a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných automobilov cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **20 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.1 časti A prílohy I;
- b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **20 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.1 časti B prílohy I;

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 4 – pododsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Od 1. januára 2025 sa na podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami bude vzťahovať referenčná hodnota vo výške 20 % podielu na trhu predaja nových osobných automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel v roku 2025, stanovená v súlade s bodom 6.3 časti A prílohy I a s bodom 6.3 časti B prílohy I.

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 5

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5. Od 1. januára 2030 sa budú uplatňovať tieto cieľové hodnoty:

a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných automobilov cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **30 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.2.1 časti A prílohy I;

b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **30 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.2 časti B prílohy I.

5. Od 1. januára 2030 sa budú uplatňovať tieto cieľové hodnoty:

a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných automobilov cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **45 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.2.1 časti A prílohy I;

b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **45 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.2 časti B prílohy I.

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 5 – pododsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Od 1. januára 2030 sa na podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami bude vzťahovať referenčná hodnota vo výške 40 % podielu na trhu predaja nových

*osobných automobilov a nových ľahkých
úžitkových vozidiel v roku 2030,
stanovená v súlade s bodom 6.3 časti A
prílohy I a s bodom 6.3 časti B prílohy I.*

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) kategórie N₁, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a kategórie N₁, v prípade ktorých sa typové schválenie rozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 (ďalej len „ľahké úžitkové vozidlá“), ktoré sú po prvýkrát evidované v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (ďalej len „nové ľahké úžitkové vozidlá“).

Pozmeňujúci návrh

b) kategórie N₁, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a kategórie N₁, v prípade ktorých sa typové schválenie rozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 (ďalej len „ľahké úžitkové vozidlá“), ktoré sú po prvýkrát evidované v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (ďalej len „nové ľahké úžitkové vozidlá“). ***Komisia je v súlade s cieľmi tohto nariadenia splnomocnená v prípade potreby aktualizovať obmedzenie referenčnej hmotnosti (2 610 kg) v prípade ľahkých úžitkových vozidiel používajúcich alternatívne palivá, ktoré si vyžadujú dodatočnú hmotnosť, kvôli ťažším pohonom a systémom uskladňovania energie (napr. batérie), než aké sa používajú v konvenčných vozidlách.***

Odôvodnenie

Neoddeliteľne spojené s ostatnými pozmeňujúcimi návrhmi.

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Toto nariadenie sa uplatňuje na vozidlá na alternatívny pohon s najvyššou povolenou hmotnosťou nad 3 500 kg ale nepresahujúcou 4 250 kg, ak je hmotnosť

presahujúca 3 500 kg spôsobená výlučne zvýšenou hmotnosťou pohonného systému v porovnaní s pohonným systémom vozidla rovnakých rozmerov, vybaveným konvenčným spaľovacím motorom zážihovým alebo vznetrovým.

Odôvodnenie

Elektrifikáciou ľahkých úžitkových vozidiel sa môže zvýšiť ich váha kvôli váhe batérií. Ak vyššia váha vedie k prekročeniu váhového limitu danej triedy, podľa tohto nariadenia by nebolo možné započítať úsilie o zvýšenie počtu vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami vo vozovom parku. Jedným zo spôsobov, ako to vyriešiť, by mohlo byť rozšírenie váhového limitu danej triedy v tých prípadoch, keď zvýšenie váhy zjavne súvisí s úsilím o zníženie emisií prostredníctvom alternatívnej hnacej sústavy.

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – písmeno n a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

na) „rušiacie zariadenie“ je konštrukčný prvok, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora (RPM), zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, modulácie, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktoréhokoľvek systému alebo ktorejkoľvek časti systému, ktorý alebo ktorá zvyšuje emisie CO₂ za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla;

Odôvodnenie

V článku 13 smernice č 510/2011 sa počíta s revíziou cieľových hodnôt a postupov vymedzených v tomto nariadení. Postupy, ktorých sa týka tento pozmeňujúci návrh, sú neoddeliteľne späté s cieľom tohto nariadenia a s dosahovaním v ňom vymedzených cieľových hodnôt.

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Výrobca vozidla vybaví tak, aby systémy a súčasti, ktoré môžu mať vplyv na emisie, boli navrhnuté, vyrobené a zmontované tak, aby osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá výrobcu mohli pri normálnom používaní plniť cieľové hodnoty špecifických emisií a iné požiadavky podľa tohto nariadenia a vykonávacích opatrení k nemu.

Odôvodnenie

V článku 13 smernice č 510/2011 sa počíta s revíziou cieľových hodnôt a postupov vymedzených v tomto nariadení. Prístupy, ktorých sa týka tento pozmeňujúci návrh, sú neoddeliteľne späté s cieľom tohto nariadenia a s dosahovaním v ňom vymedzených cieľových hodnôt.

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 3 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3b. Používanie rušiacich zariadení je zakázané. Zákaz sa neuplatňuje v prípade, ak:

- a) je potreba zariadenia odôvodnená ochranou motora pred poškodením alebo nehodou a bezpečnou prevádzkou vozidla;
- b) zariadenie funguje len pri spustení motora, alebo
- c) podmienky sú v podstatnej miere začlenené do skúšobných postupov uvedených v článku 1.

Odôvodnenie

V článku 13 smernice č 510/2011 sa počíta s revíziou cieľových hodnôt a postupov vymedzených v tomto nariadení. Prístupy, ktorých sa týka tento pozmeňujúci návrh, sú neoddeliteľne späté s cieľom tohto nariadenia a s dosahovaním v ňom vymedzených cieľových hodnôt.

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 3 c (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3c. Aby schvaľovacie orgány mohli posúdiť súlad s odsekmi 3a a 3b, výrobca predkladá rozšírený balík dokumentácie. Komisia je splnomocnená prijať delegovaný akt v súlade s článkom 16 dopĺňajúci toto nariadenie o požiadavky na zaistenie dodržiavania zákazu rušiacich zariadení a o požadovaný obsah rozšíreného balíka dokumentácie.

Odôvodnenie

V článku 13 smernice č 510/2011 sa počíta s revíziou cieľových hodnôt a postupov vymedzených v tomto nariadení. Prístupy, ktorých sa týka tento pozmeňujúci návrh, sú neoddeliteľne späté s cieľom tohto nariadenia a s dosahovaním v ňom vymedzených cieľových hodnôt.

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Každý členský štát zaznamená v súlade s časťami A príloh II a III informácie o každom novom osobnom automobile a každom novom ľahkom úžitkovom vozidle evidovanom na jeho území v každom kalendárnom roku. Tieto informácie sa sprístupnia výrobcovi a ním určeným dovozcom alebo zástupcom v každom členskom štáte. Členské štáty **vynaložia všetko úsilie** potrebné na zabezpečenie transparentnej práce orgánov zodpovedných za predkladanie informácií. Každý členský štát zabezpečí, že špecifické emisie CO₂ osobných automobilov, ktoré nie sú typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, sa merajú a zaznamenávajú v osvedčení o zhode.

1. Každý členský štát zaznamená v súlade s časťami A príloh II a III informácie o každom novom osobnom automobile a každom novom ľahkom úžitkovom vozidle evidovanom na jeho území v každom kalendárnom roku. Tieto informácie sa sprístupnia výrobcovi a ním určeným dovozcom alebo zástupcom v každom členskom štáte. Členské štáty zabezpečia transparentnú prácu orgánov zodpovedných za predkladanie informácií. Každý členský štát zabezpečí, že špecifické emisie CO₂ osobných automobilov, ktoré nie sú typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, sa merajú a zaznamenávajú v osvedčení o zhode.

Odôvodnenie

V článku 13 smernice č 510/2011 sa počíta s revíziou cieľových hodnôt a postupov vymedzených v tomto nariadení. Prístupy, ktorých sa týka tento pozmeňujúci návrh, sú neoddeliteľne späté s cieľom tohto nariadenia a s dosahovaním v ňom vymedzených cieľových hodnôt.

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 4 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Register sa verejne sprístupní.

Pozmeňujúci návrh

Register sa verejne sprístupní, **a to aj v digitálnom formáte.**

Odôvodnenie

Neoddeliteľne spojené s ostatnými pozmeňujúcimi návrhmi.

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 5 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Výrobcovia **môžu** do troch mesiacov od oznámenia predbežného výpočtu podľa odseku 4 informovať Komisiu o chybách v údajoch, pričom uvedú členský štát, v ktorého údajoch sa podľa nich vyskytla chyba.

Pozmeňujúci návrh

Výrobcovia do troch mesiacov od oznámenia predbežného výpočtu podľa odseku 4 **informujú** Komisiu o chybách v údajoch, pričom uvedú členský štát, v ktorého údajoch sa podľa nich vyskytla chyba.

Odôvodnenie

V článku 13 smernice č 510/2011 sa počíta s revíziou cieľových hodnôt a postupov vymedzených v tomto nariadení. Prístupy, ktorých sa týka tento pozmeňujúci návrh, sú neoddeliteľne späté s cieľom tohto nariadenia a s dosahovaním v ňom vymedzených cieľových hodnôt.

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 8 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Komisia **môže** prijať podrobné pravidlá o postupoch nahlasovania takýchto odchýlok a ich zohľadnení pri výpočte priemerných špecifických emisií. Takéto postupy sa prijímú vykonávacími aktmi v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.

Pozmeňujúci návrh

Komisia **prijme** podrobné pravidlá o postupoch nahlasovania takýchto odchýlok a ich zohľadnení pri výpočte priemerných špecifických emisií. Takéto postupy sa prijímú vykonávacími aktmi v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 8 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8a. Od 1. januára 2025 výrobcovia nahlasujú Komisii na základe harmonizovanej metodiky EÚ emisie CO₂ za celý životný cyklus všetkých nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré k uvedenému dátumu uvedú na trh. Na tento účel Komisia najneskôr do 31. decembra 2022 prijme delegované akty v súlade s článkom 16 s cieľom doplniť toto nariadenie vytvorením podrobných pravidiel o postupoch nahlasovania emisií CO₂ za celý životný cyklus všetkých typov paliva a pohonov vozidiel registrovaných na trhu Únie.

Komisia do 31. decembra 2026 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu s analýzou celkových emisií počas životného cyklu z nových ľahkých úžitkových vozidiel v Únii vrátane analýzy možností prípadných regulačných opatrení s cieľom lepšie riadiť budúce politické úsilie o znižovanie emisií v tomto odvetví. Táto analýza sa sprístupní verejnosti.

Odôvodnenie

Neoddeliteľne spojené s ostatnými pozmeňujúcimi návrhmi.

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Poplatky za nadmerné emisie sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Únie.

Pozmeňujúci návrh

4. Poplatky za nadmerné emisie sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Únie. ***Tieto čiastky sa použijú na doplnenie opatrení Únie a vnútroštátnych opatrení uskutočňovaných v úzkej spolupráci so sociálnymi partnermi a zameraných na podporu získavania zručností a presun pracovníkov v automobilovom odvetví vo všetkých postihnutých členských štátoch, a to najmä v regiónoch a komunitách najviac postihnutých prechodom s cieľom prispieť k spravodlivému prechodu na mobilitu s nulovými emisiami.***

Odôvodnenie

Neoddeliteľne spojené s ostatnými pozmeňujúcimi návrhmi.

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Ak sa Komisia domnieva, že výrobca je oprávnený na uplatnenie výnimky, o ktorú požiadal podľa odseku 1, a ubezpečila sa, že cieľová hodnota špecifických emisií navrhovaná výrobcom zodpovedá jeho možnostiam zníženia emisií vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO₂, a po zohľadnení charakteristiky trhu pre vyrábaný typ ľahkého úžitkového vozidla, udelí výrobcovi výnimku. Žiadosť sa predloží najneskôr do 31. októbra prvého roku, v

Pozmeňujúci návrh

3. Ak sa Komisia domnieva, že výrobca je oprávnený na uplatnenie výnimky, o ktorú požiadal podľa odseku 1, a ubezpečila sa, že cieľová hodnota špecifických emisií navrhovaná výrobcom zodpovedá jeho možnostiam zníženia emisií vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO₂, a po zohľadnení charakteristiky trhu pre vyrábaný typ ***osobného automobilu alebo*** ľahkého úžitkového vozidla, udelí výrobcovi výnimku. Žiadosť sa predloží najneskôr do

ktorom sa uplatňuje výnimka.

31. októbra prvého roku, v ktorom sa uplatňuje výnimka.

Odôvodnenie

Oprava opomenutia v texte.

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 1 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Takéto technológie sa zohľadnia iba v prípade, že na základe metodiky, ktorá sa použila pri ich posudzovaní, možno získať overiteľné, opakovateľné a porovnateľné výsledky.

Pozmeňujúci návrh

Takéto technológie sa zohľadnia iba v prípade, že na základe metodiky, ktorá sa použila pri ich posudzovaní, možno získať overiteľné, opakovateľné a porovnateľné výsledky **a len dovedy, kým hodnota nameraná podľa WLTP nebude doplnená alebo nahradená inými údajmi, ktoré budú lepšie zodpovedať skutočným emisiám.**

Odôvodnenie

Nevyhnutné pre zachovanie vnútornej logiky textu.

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 1 – pododsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Do 12 mesiacov od schválenia inováčnej technológie alebo balíka inováčných technológií dodávateľ alebo výrobca tejto schválenej inováčnej technológie alebo balíka poskytne dôkaz založený na výsledkoch skúšok emisií pri skutočnej jazde na výrobných vozidlách s cieľom potvrdiť prínos takejto technológie alebo balíka.

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 1 – pododsek 4

Text predložený Komisiou

Komisia môže upraviť strop s účinkom od roku 2025. Tieto úpravy sa vykonajú prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 16.

Pozmeňujúci návrh

Komisia môže strop upraviť **smerom nadol** s účinnosťou od roku 2025. Tieto úpravy sa vykonajú prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 16.

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 2 – písmeno d

Text predložený Komisiou

d) inovačné technológie nesmú byť kryté povinnými ustanoveniami na základe doplňujúcich opatrení na zníženie o dodatočnú hodnotu 10 g CO₂/km uvedenú v článku 1, ani nie sú povinné podľa iných ustanovení právnych predpisov Únie . Toto kritérium sa s účinnosťou od 1. januára 2025 nebude uplatňovať v súvislosti so zvýšením efektívnosti klimatizačných systémov.

Pozmeňujúci návrh

d) inovačné technológie nesmú byť kryté povinnými ustanoveniami na základe doplňujúcich opatrení na zníženie o dodatočnú hodnotu 10 g CO₂/km uvedenú v článku 1, ani nie sú povinné podľa iných ustanovení právnych predpisov Únie . Toto kritérium sa s účinnosťou od 1. januára 2025 nebude uplatňovať v súvislosti so zvýšením efektívnosti klimatizačných **a vykurovacích** systémov.

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Komisia monitoruje a posudzuje skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. **Zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o spôsobe, akým sa uvedená reprezentatívnosť časom vyvíja.**

Pozmeňujúci návrh

1. Komisia monitoruje a posudzuje skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151.

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. *V záujme zaručenia reprezentatívnosti uvedenej v odseku 1 sa súlad s nariadením od 1. januára 2023 meria skúškou skutočných emisií CO₂. Komisia prijme delegované akty v súlade článkom 16 najneskôr dva roky po dátume účinnosti tohto nariadenia s cieľom doplniť toto nariadenie vytvorením skúšky skutočných emisií CO₂ pomocou PEMS.*

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 1 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1b. *Pokým sa nebude uplatňovať skúška skutočných emisií CO₂, súlad s týmto nariadením sa bude merať na základe údajov z meračov spotreby paliva a bude podliehať limitu stanovenému pre každého výrobcu v roku 2021 ako percentuálny rozdiel, ktorý nesmie byť prekročený, medzi týmito údajmi a špecifickými emisiami CO₂ výrobcu, ktoré sa merajú na účely postupov typového schvaľovania so začiatkom v roku 2021 v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007.*

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 1 c (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1c. *Ak špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročia limit stanovený v odseku 1b, cieľové špecifické emisie CO₂ daného výrobcu použité na účely tohto nariadenia*

sa upravia o zistené prekročenie.

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. *Komisia zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o tom, ako sa skutočná reprezentatívnosť uvedená v odseku 1 vyvíja v čase.*

Pozmeňujúci návrh 52

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 2 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2b. *Ak nie sú k dispozícii vhodné normy presnosti zariadenia na meranie spotreby palivovej nádrže na palube, Komisia bude pracovať na dohodnutí technických noriem a ich zavedení do právnych predpisov Únie najneskôr do 1. januára 2020.*

Odôvodnenie

V súčasnosti nie sú k dispozícii vhodné normy presnosti zariadení na meranie spotreby paliva batériových elektrických vozidiel, vozidiel s palivovými článkami a LPG.

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3. Komisia *môže prijať opatrenia uvedené v tomto článku prostredníctvom vykonávacích aktov* v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.

3. Komisia *prostredníctvom vykonávacích aktov prijme podrobné pravidlá týkajúce sa postupov vykazovania údajov z meračov spotreby paliva. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú* v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.

Pozmeňujúci návrh 54

Návrh nariadenia Článok 14 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Komisia zohľadňuje posúdenia vykonané podľa článku 12 a v prípade potreby môže preskúmať postupy merania emisií CO₂ ustanovené podľa nariadenia (ES) č. 715/2007. Komisia najmä predloží príslušné návrhy na úpravu týchto postupov tak, aby primerane odrážali skutočné emisie CO₂ automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel.

Pozmeňujúci návrh

2. Komisia zohľadňuje posúdenia vykonané podľa článku 12 a v prípade potreby môže preskúmať postupy merania emisií CO₂ ustanovené podľa nariadenia (ES) č. 715/2007. Komisia najmä predloží príslušné návrhy na úpravu týchto postupov tak, aby primerane odrážali skutočné emisie CO₂ automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel ***vrátane použitia PEMS a diaľkového snímania.***

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh nariadenia Článok 14 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Komisia do 31. decembra 2019 preskúma smernicu 1999/94/ES a v prípade potreby predloží príslušný legislatívny návrh s cieľom poskytnúť spotrebiteľom presné, spoľahlivé a porovnateľné informácie o spotrebe paliva, emisiách CO₂ a emisiách látok znečisťujúcich ovzdušie z nových osobných automobilov uvedených na trh.

V kontexte preskúmania uvedeného v prvom pododseku Komisia tiež zhodnotí možnosti zavedenia štítku o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pre nové ľahké úžitkové vozidlá a v prípade potreby predloží na tento účel príslušný legislatívny návrh.

Odôvodnenie

Neoddeliteľne spojené s ostatnými pozmeňujúcimi návrhmi.

Pozmeňujúci návrh 56

Návrh nariadenia

Článok 14 – odsek 3 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Komisia v prípade potreby predloží Európskemu parlamentu a Rade legislatívny návrh, ktorým stanoví dodatočné ciele v oblasti znižovania emisií nových osobných automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel od 1. januára 2031 so zámerom udržať aspoň trend znižovania emisií dosiahnutý v období do roku 2030.

Odôvodnenie

Neoddeliteľne spojené s ostatnými pozmeňujúcimi návrhmi.

Pozmeňujúci návrh 57

Návrh nariadenia

Článok 16 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7 ods. 7 druhom pododseku, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3 druhom pododseku sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku **4 ods. 3c**, článku 7 ods. 7 druhom pododseku, článku 7, ods. **8a**, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, **článku 12 ods. 1a**, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3 druhom pododseku sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Pozmeňujúci návrh 58

Návrh nariadenia

Článok 16 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Delegovanie právomoci uvedené v článku 7 ods. 7 druhom pododseku, článku

2. Delegovanie právomoci uvedené v **článku 4 ods. 3c**, článku 7 ods. 7 druhom

10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3 druhom pododseku môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa uvádza v tomto rozhodnutí. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

pododseku, **článku 7 ods. 8a**, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, **článku 12 ods. 1a**, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3 druhom pododseku môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa uvádza v tomto rozhodnutí. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

Pozmeňujúci návrh 59

Návrh nariadenia Článok 16 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Delegovaný akt prijatý podľa článku 7 ods. 7 druhého pododseku, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtého pododseku, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3 druhého pododseku nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament ani Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Pozmeňujúci návrh 60

Návrh nariadenia Článok 17 – odsek 1

Pozmeňujúci návrh

4. Delegovaný akt prijatý podľa **článku 4 ods. 3c**, článku 7 ods. 7 druhého pododseku, **článku 7 ods. 8a**, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtého pododseku, **článku 12 ods. 1a**, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3 druhého pododseku nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament ani Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Text predložený Komisiou

2. Komisia prijme **vykonávacie** akty v súlade s článkom **15** s cieľom vymedziť postupy na overenie zhody v prevádzke ľahkých vozidiel v súvislosti s certifikovanými hodnotami emisií CO₂ a spotrebou paliva.“

Pozmeňujúci návrh

2. Komisia prijme **delegované** akty v súlade s článkom **14a** s cieľom vymedziť postupy na overenie zhody v prevádzke ľahkých vozidiel v súvislosti s certifikovanými hodnotami emisií CO₂ a spotrebou paliva.

Odôvodnenie

Nariadenie (ES) č. 715/2007 zatiaľ nebolo prispôsobené Lisabonskej zmluve. Európsky parlament však vyjadril jasnú pozíciu v súvislosti s Dessovou správou a odporúčaniami výboru EMIS, že delegované akty by boli jediným vhodným postupom na stanovenie skúšobných postupov.

Pozmeňujúci návrh 61

Návrh nariadenia

Článok 17 – odsek 1 a (nový)

Nariadenie (ES) č. 715/2007

Článok 14 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Vkladá sa tento článok:

„Článok 14a

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 11a ods. 2 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia]. Komisia vypracuje správu o delegovaní právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú námietku proti takémuto

predĺženiu najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 11a ods. 2 môže kedykoľvek odvolať Európsky parlament alebo Rada. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa uvádza v tomto rozhodnutí. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Pred prijatím delegovaného aktu sa Komisia poradí s expertmi určenými každým členským štátom v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva*.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 11a ods. 2 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament ani Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

* Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1“.

Odôvodnenie

Nariadenie (ES) č. 715/2007 zatiaľ nebolo prispôsobené Lisabonskej zmluve. Európsky parlament však vyjadril jasnú pozíciu v súvislosti s Dessovou správou a odporúčaniami výboru EMIS, že delegované akty by boli jediným vhodným postupom na stanovenie skúšobných postupov.

Pozmeňujúci návrh 62

Návrh nariadenia

Príloha I – časť A – bod 6 – bod 6.3 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Na účely výpočtu tohto vzorca sa cieľová hodnota špecifických emisií na rok 2021 vymedzená v bode 4 upraví, aby zohľadnila rozdiel medzi nameranými emisiami CO₂ z WLTP a nahlásenými emisiami CO₂ z WLTP.

Pre nové subjekty na trhu je Komisia splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 16 s cieľom zmeniť toto nariadenie vytvorením vzorca na výpočet príslušnej cieľovej hodnoty špecifických emisií na rok 2021 pre každého výrobcu.

Pozmeňujúci návrh 63

Návrh nariadenia

Príloha I – časť A – bod 6.3 – odsek 3 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$ s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05 **alebo nižší ako 1,0**; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05 **alebo** 1,0 (podľa konkrétneho prípadu)

*V období rokov 2025 až 2029 je koeficient ZLEV $(1 + y - x)$ s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05. **Ak je tento súčet medzi 1,0 a 0,98, vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,0; ak je súčet nižší ako 0,95, koeficient ZLEV sa stanoví na 0,95;***

*Od roku 2030 je koeficient ZLEV $(1 + y - x)$ s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05 **alebo nižší ako 0,95**; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05 **alebo 0,95** (podľa konkrétneho prípadu)*

Pozmeňujúci návrh 64

Návrh nariadenia

Príloha I – časť A – bod 6.3 – odsek 4 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

x je **15 %** v rokoch 2025 až 2029 a **30 %** od roku 2030.

Pozmeňujúci návrh

x je **20 %** v rokoch 2025 až 2029 a **40 %** od roku 2030.

Pozmeňujúci návrh 65

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6 – bod 6.3 – bod 6.3.1 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Na účely výpočtu tohto vzorca sa cieľová hodnota špecifických emisií na rok 2021 vymedzená v bode 4 upraví, aby zohľadnila rozdiel medzi nameranými emisiami CO₂ z WLTP a nahlásenými emisiami CO₂ z WLTP.

Pre nové subjekty na trhu je Komisia splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 16 s cieľom zmeniť toto nariadenie vytvorením vzorca na výpočet príslušnej cieľovej hodnoty špecifických emisií na rok 2021 pre každého výrobcu.

Pozmeňujúci návrh 66

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6.3.1 – odsek 3 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$ s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05 **alebo nižší ako 1,0**; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05 **alebo 1,0 (podľa konkrétneho prípadu)**

Pozmeňujúci návrh

koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$ s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05. **Ak je tento súčet medzi 1,0 a 0,98, vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,0; ak je súčet nižší ako 0,95, koeficient ZLEV sa stanoví na 0,95.**

Pozmeňujúci návrh 67

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6.3.1 – odsek 4 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

x je 15 %

x je 20 %

Pozmeňujúci návrh 68

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6 – bod 6.3 – bod 6.3.2 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Na účely výpočtu tohto vzorca sa cieľová hodnota špecifických emisií na rok 2021 vymedzená v bode 4 upraví, aby zohľadnila rozdiel medzi nameranými emisiami CO₂ z WLTP a nahlásenými emisiami CO₂ z WLTP.

Pre nové subjekty na trhu je Komisia splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 16 s cieľom zmeniť toto nariadenie vytvorením vzorca na výpočet príslušnej cieľovej hodnoty špecifických emisií na rok 2021 pre každého výrobcu.

Pozmeňujúci návrh 69

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6.3.2 – odsek 3 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$ s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05 alebo nižší ako **1,0**; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05 alebo **1.0** (podľa konkrétneho prípadu)

koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$ s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05 alebo nižší ako **0,95**; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05 alebo **0,95** (podľa konkrétneho prípadu)

Pozmeňujúci návrh 70

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6.3.2 – odsek 4 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

x je **30** %

Pozmeňujúci návrh

x je **40** %

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Zlepšovanie emisných noriem pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá má potenciál znížiť emisie CO₂ a súčasne prispieť k znižovaniu emisií skleníkových plynov a zmierňovaniu zmeny klímy. Súčasne môžu riadne normy priniesť spotrebiteľom významné úspory paliva a našim občanom zlepšenie kvality ovzdušia.

Spravodajkyňa sa domnieva, že správne ciele pre CO₂ pre vozidlá je základom prechodu na dekarbonizáciu hospodárstva v súlade s Parížskou dohodou. Je to nevyhnutné, ak má Európska únia spravodlivým dielom prispievať k celosvetovému úsiliu a zároveň zabezpečovať konkurencieschopnosť európskeho automobilového priemyslu.

Dnešný globálny automobilový priemysel sa rýchlo mení. Väčší dôraz na inovácie a nové technológie pomôže európskemu priemyslu prispôbiť sa meniacim sa nárokom. Okrem toho sa očakáva, že neustály vývoj v technológii akumulátorov a palivových článkov v nasledujúcich rokoch povedie k rýchlejšiemu nárastu celosvetových trhových podielov vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami.

Spravodajkyňa uznáva, že doteraz boli ďalšie inovácie tlačené už zavedenými prísnymi normami znižovania emisií. Navyše automobilový priemysel je hospodárske odvetvie, v ktorom cenovo dostupné technológie znižovania emisií už existujú a môžu umožniť nákladovo efektívnejšiu a rozsiahlejšiu transformáciu. Vzhľadom na to musia byť ciele a referenčné hodnoty CO₂ pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami stanovené v tomto nariadení dostatočne ambiciózne, aby boli v súlade s cieľmi Únie v oblasti klímy a pomohli podporovať účinný technologický prechod na nízkouhlíkové hospodárstvo.

Zavedenie primeraných cieľov v oblasti emisií CO₂ a požadované politické mechanizmy podporujúce vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami sú dôležité na dosiahnutie technologickej neutrality, zabránenie narušeniu trhu a stimuláciu technologickej výroby a rozvoja v rámci EÚ. S cieľom zaručiť, aby sme dodržali naše klimatické záväzky a súčasne zabezpečili konkurencieschopnosť automobilového priemyslu, musia byť ciele v oblasti emisií CO₂ od roku 2025 prísne sledované. Odloženie cieľov znižovania na rok 2030 bude mať za následok znižovanie len v teoretickej rovine. Preto musí súčasné nariadenie stanoviť prísnejšie a ambicióznejšie ciele znižovania emisií CO₂ a ciele ZLEV, aby sa zaručilo, že EÚ dodrží svoje dlhodobé záväzky v oblasti klímy a zabezpečí tým výhody pre svojich občanov i spotrebiteľov.

Spravodajkyňa sa domnieva, že ambiciózne ciele znižovania emisií CO₂ pre ľahké úžitkové vozidlá a silný a stabilný domáci trh pre ZLEV pomôžu podnietiť hospodársky rast a súčasne posilniť konkurencieschopnosť európskeho priemyslu. Očakáva sa, že odklon od závislosti od dovážanej ropy a ropných produktov smerom k elektrickej energii vyrábanej na domácom trhu povedie k zvýšeniu HDP aj domácej zamestnanosti v odvetví dodávok elektrickej energie a v súvisiacich odvetviach. Prechod na nízkouhlíkovú mobilitu pomôže priniesť aj rast v dodávateľskom reťazci automobilov a pomôže zvýšiť zamestnanosť v príslušných priemyselných odvetviach. Napriek odhadovaným a dočasne vyšším počiatovým nákladom na nákup vozidiel, spotrebiteľa, a to či už prví alebo následní majitelia motorových vozidiel, budú mať v dlhodobom horizonte výhodu výrazného zníženia celkových nákladov na vlastníctvo automobilu, pretože budú oveľa menej platiť za pohon a údržbu svojich vozidiel. Očakáva sa, že spotrebiteľa tým usporia viac finančných prostriedkov, ktoré budú môcť využiť pri nákupe iného tovaru a služieb, a tým sa zvýšia reálne príjmy, spotrebné výdavky a

dosiahne ďalší nárast HDP.

Prechod na alternatívne pohonné systémy bude spojený so štrukturálnymi zmenami v hodnotových reťazcoch automobilového priemyslu. Z tohto dôvodu je nevyhnutné, aby sa náležite zväžili sociálne dôsledky prechodu na nízkouhlíkové hospodárstvo v automobilovom priemysle. Rovnako je dôležité, aby Európska únia aktívne riešila dôsledky na pracovné miesta, ktoré budú obzvlášť výrazné najmä v najviac postihnutých regiónoch. Súčasné politické opatrenia preto musia byť doplnené o ciele programy prerozdelenia, rekvalifikácie a zvyšovania kvalifikácie pracovníkov. Vzdelávacie programy a iniciatívy na hľadanie zamestnania sa musia uskutočňovať v úzkej spolupráci so všetkými príslušnými sociálnymi partnermi. Toto úsilie by sa malo spolufinancovať z účelovo viazaných príjmov z vybraných poplatkov za nadmerné emisie podľa tohto nariadenia.

Úspešný prechod na mobilitu s nulovými alebo nízkymi emisiami si vyžaduje spoločný politický rámec pre vozidlá, infraštruktúru, elektrické siete, zamestnanosť a hospodárske stimuly naprieč EÚ, vnútroštátnymi, regionálnymi i miestnymi úrovňami. Pôjde ruka v ruku s náležitým budovaním infraštruktúry pre alternatívne palivá. Takáto infraštruktúra sa musí bezodkladne začať zavádzať, aby sa zvýšila dôvera spotrebiteľov a potenciálnych kupujúcich vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami. Rôzne systémy podpory na úrovni EÚ aj členských štátov preto musia skutočne spolupracovať a mobilizovať významné verejné a súkromné investície.

Spravodajkyňa zdôrazňuje, že spotrebiteľia si žiadajú realistické hodnoty spotreby paliva, aby mohli robiť dobre informované rozhodnutia o kúpe. Takéto informácie pomôžu obnoviť dôveru spotrebiteľov. Lepšie vypracované a harmonizované požiadavky Únie na označovanie motorových vozidiel pomôžu poskytovať spotrebiteľom porovnateľné, spoľahlivé a ľahko použiteľné informácie o prínosoch vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami. Takéto označovanie by malo zahŕňať informácie týkajúce sa látok znečisťujúcich ovzdušie, emisií CO₂ a spotreby paliva spolu s nákladmi na údržbu. Správne označovanie automobilov tiež prispeje k podpore zavádzania palivovo najúčinnějších a najekologickejších automobilov v celej Európskej únii.

Zväčšujúci sa rozdiel medzi oficiálne schválenými údajmi a skutočnými emisiami CO₂ pre nové osobné automobily je znepokojivý; v roku 2015 to bolo 42 % a tento údaj stále rastie. Spravodajkyňa je znepokojená, že tento rozdiel výrazne znižuje účinnosť súčasných nariadení v oblasti emisií CO₂, preto si vyžaduje okamžitú pozornosť pri tvorbe nariadení na obdobie po roku 2020. Hoci prechod od NEDC k WLTP zrejme prinesie reprezentatívnejšie údaje o typových skúškach emisií CO₂, neočakáva sa, že by sa ním rozdiely voči skutočným emisiám úplne odstránili. Tento rastúci rozdiel má významné dôsledky pre spotrebiteľov, kvalitu ovzdušia, mestá a tvorcov politiky a musí sa riešiť dôkladne a účinne.

Podľa názoru spravodajkyne je najspoľahlivejším spôsobom, ako zaručiť skutočnú reprezentatívnosť hodnôt typového schvaľovania, zaviesť skúšku skutočných emisií CO₂, na ktorej vytvorenie bude musieť byť splnomocnená Komisia. Avšak do začatia uplatňovania takejto skúšky skutočných emisií musí byť zabezpečená zhoda použitím údajov z meračov spotreby paliva, ktoré oznamujú výrobcovia spolu s pevným limitom, ktorý sa nesmie prekročiť.

Z dlhodobiejšieho hľadiska je víziou spravodajkyne zaručiť jasné chápanie celkových emisií počas životného cyklu rôznych druhov paliva vo vozidlách. Pomocou takýchto informácií

možno budúcu politiku v tomto odvetví lepšie modelovať a zabezpečiť výrazné zníženie emisií v rámci celého hodnotového reťazca.

PRÍLOHA: LIST VÝBORU PRE PRÁVNE VECI

D(2018)16997

pani Adina-Ioana VĂLEAN
predsedníčka Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín
ASP 13E102
Brusel

Vec: Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie) COM(2017)0676 - C8-0395/2017 - 2017/0293 (COD)

Vážená pani predsedníčka,

Výbor pre právne veci preskúmal uvedený návrh v súlade s článkom 104 o prepracovaní začleneným do rokovacieho poriadku Európskeho parlamentu.

Odsek 3 tohto článku znie:

„Ak výbor, v ktorého pôsobnosti sú právne veci, dospeje k záveru, že návrh nevnáša žiadne iné podstatné zmeny ako tie, ktoré v ňom boli ako také označené, oznámi to gestorskému výboru.

V tomto prípade, okrem podmienok stanovených v článkoch 169 a 170, sú v gestorskom výbore prípustné pozmeňujúce návrhy len vtedy, ak sa týkajú častí návrhu, ktoré obsahujú zmeny.

Pozmeňujúce návrhy k častiam návrhu, ktoré sa nemenia, však môže výnimočne prijať v jednotlivých prípadoch predseda gestorského výboru, ak dospeje k záveru, že je to potrebné z naliehavého dôvodu vnútornej logiky textu alebo preto, že pozmeňujúce návrhy sú neoddeliteľne spojené s inými prípustnými pozmeňujúcimi návrhmi. Tieto dôvody sa musia uviesť v písomnom odôvodnení k pozmeňujúcim návrhom.“

Na základe stanoviska konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Parlamentu, Rady a Komisie, ktorá preskúmala návrh prepracovaného znenia, a v súlade s odporúčaniami spravodajkyne Výbor pre právne veci zastáva názor, že predmetný návrh neobsahuje žiadne podstatné zmeny okrem tých, ktoré tak boli označené v návrhu, a že pokiaľ ide o kodifikáciu nezmenených ustanovení predchádzajúcich aktov s týmito zmenami, tento návrh obsahuje priamu kodifikáciu existujúcich textov bez zmeny ich podstaty.

Výbor pre právne veci napokon na svojej schôdzi 24. apríla 2018 schválil 21 hlasmi za,

pričom 2 poslanci sa hlasovania zdržali¹, odporúčanie, aby Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín ako gestorský výbor pristúpil k preskúmaniu uvedeného návrhu v súlade s článkom 104.

S úctou

Pavel Svoboda

¹ Prítomní boli títo poslanci: Max Andersson, Joëlle Bergeron, Marie-Christine Boutonnet, Jean-Marie Cavada, Kostas Chrysogonos, Mady Delvaux, Angel Dzhambazki, Enrico Gasbarra, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Jytte Guteland, Heidi Hautala, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Gilles Lebreton, António Marinho e Pinto, Emil Radev, Evelyn Regner, Pavel Svoboda, József Szájer, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka, Kosma Złotowski, Luis de Grandes Pascual.

PRÍLOHA: STANOVISKO KONZULTAČNEJ PRACOVNEJ SKUPINY PRÁVNÝCH SLUŽIEB EURÓPSKEHO PARLAMENTU, RADY A KOMISIE



KONZULTAČNÁ PRACOVNÁ SKUPINA
PRÁVNÝCH SLUŽIEB

Brusel, 31. 3. 2018

STANOVISKO

PRE EURÓPSKY PARLAMENT
RADU
KOMISIU

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie)

COM(2017) 676 final of 8.11.2017 - 2017/0293 (COD)

So zreteľom na Medziinštitucionálnu dohodu z 28. novembra 2001 o systematickejšom používaní postupu prepracovania právnych aktov, a najmä na jej bod 9, konzultačná pracovná skupina zložená zo zástupcov právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie na svojich schôdzach 23. a 30. januára 2018 preskúmala uvedený návrh predložený Komisiou.

Na týchto schôdzach¹ po preskúmaní návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa prepracúva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva k znižovaniu emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel, a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel, konzultačná pracovná skupina po vzájomnej dohode dospela k týmto záverom.

1. Nasledujúce úpravy mali byť zvýraznené sivou farbou, ktorá sa všeobecne používa na označenie podstatných zmien:

- v odôvodnení 22 vypustenie slov „zohľadňuje“;
- v odôvodnení 29 doplnenie slov „a nových ľahkých úžitkových vozidiel“ a „a ľahkých úžitkových vozidiel“ a nahradenie slova „automobil“ slovom „vozidlo“ a slov „osobné automobily“ slovami „ľahké vozidlá“;
- v článku 38 vypustenie tretej a štvrtej vety odôvodnenia 27 nariadenia (EÚ) č. 510/2011;

¹ Konzultačná pracovná skupina pracovala na základe anglickej verzie návrhu, ktorá bola pôvodnou verziou skúmaného textu.

- vypustenie odôvodnenia 30 nariadenia (ES) č. 443/2009;
 - v článku 1 ods. 1 vypustenie druhej vety prvého odseku článku 1 nariadenia (ES) č. 443/2009 a druhej vety článku 1 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 510/2011;
 - v článku 4 ods. 2 vypustenie úvodného znenia tretieho odseku článku 4 nariadenia (EÚ) č. 510/2011;
 - v úvodnej vete článku 9 ods. 1 prídanie slov „prostredníctvom vykonávacích aktov“ a vypustenie záverečných slov „pre každého výrobcu“;
 - v článku 14 ods. 2 vypustenie záverečnej vety tretieho odseku článku 13 nariadenia (ES) č. 443/2009;
 - v bode 2 časti A prílohy I nahradenie slov „kalendárny rok“ číslovkou „2020“;
 - v bode 4 časti A prílohy I doplnenie slov „v prevádzkovom stave“;
 - v bode 1 časti B prílohy I vypustenie slov „merané v gramoch na kilometer“;
 - v prílohe II vypustenie tretej vety bodu 2 časti A, bodu 3 písm. e) časti A a celého textu časti B prílohy II k nariadeniu (ES) č. 443/2009;
 - v prílohe III vypustenie tretej vety bodu A ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 510/2011.
2. V odôvodnení 19 by sa druhá veta odôvodnenia 12 nariadenia (ES) č. 443/2009 („*Na opísanie tejto úžitkovej hodnoty je vhodným parametrom hmotnosť, ktorá je v korelácii so súčasnými emisiami, čo prináša reálnejšie cieľové hodnoty, ktoré neovplyvňujú hospodársku súťaž*“) mala zachovať, a jej navrhované vypustenie by sa malo vyznačiť sivým tieňovaním.
3. V odôvodnení 28 by sa prídanie slova „zaistuje“ malo označiť ako formálna úprava existujúceho textu odôvodnenia 9 nariadenia (EÚ) č. 333/2014.
4. V článku 3 ods. 1 písm. h) vypustenie pojmu „CO₂“ pred slovami „*emisie osobného automobilu*“, nahradenie pojmu „*hmotnostné emisie*“ pojmom „*hmotnostná emisia*“, prídanie slova „*vozidla*“ po slove „*osvedčenie o zhode*“ a vypustenie slov „*pre osobné automobily*“ po slovách „*ako sa uvádza*“ by sa mali vyznačiť ako formálne úpravy existujúceho znenia článku 3 ods. 1 písm. f) nariadenia (ES) č. 443/2009.
5. V bode 1 časti A prílohy I by sa vypustenie označenia „c)“ pred slovami „*od roku 2020*“ malo označiť ako formálna úprava existujúceho znenia bodu 1 písm. c) prílohy I k nariadeniu (ES) č. 443/2009. Pred vypustením slov „c)“ by sa mal uviesť rámček s poukázaním na to, že príslušný text pochádza z nariadenia (EÚ) č. 333/2014. *od roku 2020*“.
6. V bode 3 časti A a bode 3 časti B prílohy I by sa mali vypustiť záverečné slová „*tejto prílohy*“.
7. V bode 1 časti B prílohy I by sa vypustenie označenia „c)“ pred slovami „*od roku 2020*“ malo označiť ako formálna úprava existujúceho znenia bodu 1 písm. c) prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 510/2011.
8. V bode 5 časti B prílohy I, by sa mal odkaz na článok 11 upraviť tak, aby znel ako odkaz na článok 10.

Konzultačná pracovná skupina po preskúmaní tohto návrhu jednomyselne konštatovala, že návrh neobsahuje žiadne zásadné zmeny okrem tých, ktoré sú ako také označené v návrhu. Konzultačná pracovná skupina takisto konštatovala, že pokiaľ ide o kodifikáciu nezmenených ustanovení skoršieho aktu s uvedenými zmenami, predmetom návrhu je iba jasná a jednoduchá kodifikácia platného aktu bez zmeny jeho podstaty.

F. DREXLER
vedúci právnej služby

H. LEGAL
vedúci právneho servisu

L. ROMERO REQUENA
generálny riaditeľ

4.9.2018

STANOVISKO VÝBORU PRE DOPRAVU A CESTOVNÝ RUCH

pre Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie)
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Spravodajkyňa výboru požiadanej o stanovisko: Karima Delli

POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch vyzýva Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, aby ako gestorský výbor vzal do úvahy tieto pozmeňujúce návrhy:

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh nariadenia Odôvodnenie 3

Text predložený Komisiou

(3) V Európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu¹⁶ sa stanovuje jasný cieľ: dosiahnuť, aby emisie skleníkových plynov z dopravy boli do roku 2050 aspoň o 60 % nižšie než v roku 1990, a nekompromisne sa usilovať o ich úplné odstránenie. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré škodia nášmu zdraviu, sa musia bezodkladne výrazne znížiť. Emisie z konvenčných spaľovacích motorov sa budú musieť po roku 2020 ďalej znižovať. Budú sa musieť zavádzať vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami a

Pozmeňujúci návrh

(3) V Európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu¹⁶ sa stanovuje jasný cieľ: dosiahnuť, aby emisie skleníkových plynov z dopravy boli do roku 2050 aspoň o 60 % nižšie než v roku 1990, a nekompromisne sa usilovať o ich úplné odstránenie. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré škodia nášmu zdraviu, sa musia bezodkladne výrazne znížiť. Emisie z konvenčných spaľovacích motorov sa budú musieť po roku 2020 ďalej znižovať. Budú sa musieť zavádzať vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami a

tieto musia do roku 2030 získať významný podiel na trhu.

tieto musia do roku 2030 získať významný podiel na trhu, *zohľadňujúc pritom aj politiky na podporu automobilového priemyslu. S cieľom splniť záväzky Únie prijaté na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC), ktorá sa konala v Paríži v roku 2015, je potrebné urýchliť dekarbonizáciu odvetvia dopravy a emisie skleníkových plynov z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel sa musia stabilne znižovať tak, aby v polovici tohto storočia dosiahli nulové hodnoty. Ambície by sa mali udržať na realistickej úrovni, aby mal automobilový priemysel možnosť prispôbiť sa a aby sa nezvyšovali náklady výrobcov automobilov, čo by odrádzalo od výroby a nákupu nových osobných automobilov v Únii a ovplyvnilo okrem iného aj zamestnanosť. Podobne, ak budú navrhnuté príliš ambiciózne ciele a emisie z dopravy dostatočne neznížia, vzniká riziko, že ciele týkajúce sa zníženia emisií skleníkových plynov stanovené v Parížskej dohode nebudú dosiahnuté.*

¹⁶ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu, [COM(2016) 501 final].

¹⁶ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu, [COM(2016) 501 final].

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh nariadenia Odôvodnenie 4

Text predložený Komisiou

(4) V oznámeniach Komisie Európa v pohybe¹⁷ a Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou: Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov¹⁸

Pozmeňujúci návrh

(4) V oznámeniach Komisie Európa v pohybe¹⁷ a Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou: Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov¹⁸

sa zdôrazňuje, že emisné normy CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá sú silnými hnacími silami inovácií a efektívnosti, ktoré prispievajú k posilneniu konkurencieschopnosti automobilového priemyslu a vytvoria podmienky pre technologicky neutrálne zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami.

sa zdôrazňuje, že emisné normy CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá sú silnými hnacími silami inovácií a efektívnosti, ktoré prispievajú k posilneniu konkurencieschopnosti automobilového priemyslu a vytvoria podmienky pre technologicky neutrálne zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami. ***Podiel ekologických vozidiel na trhu však zostáva malý a veľká väčšina automobilov v Únii je ešte vždy poháňaná benzínovými alebo dieselovými motormi. Preto si poskytovanie udržateľných a cenovo dostupných možností pre spotrebiteľov Únie bude vyžadovať komplexný prístup, zahŕňajúci podporu nárastu využívania ekologických vozidiel v súkromnom aj verejnom sektore, ako aj urýchlenie zavádzania alternatívnej infraštruktúry.***

¹⁷ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov EURÓPA V POHYBE Agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých [COM(2017) 283 final].

¹⁸ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov [...]

¹⁷ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov EURÓPA V POHYBE Agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých [COM(2017) 283 final].

¹⁸ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov [...]

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 4 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4 a) Štrukturálny prechod na alternatívne pohony bude spojený so štrukturálnymi zmenami v hodnotových reťazcoch automobilového priemyslu. To vyvoláva otázky, kde sa budú vyrábať komponenty, aké zdroje sa budú pri tom

využívať a ako si dodávatelia Únie zachovajú konkurencieschopnosť. V tejto súvislosti sú vítané iniciatívy Komisie, ako je Aliancia EÚ pre batérie, ktoré si ale vyžadujú trvalé monitorovanie vývoja zo strany Komisie.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 7 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(7a) S ohľadom na neistotu spojenú s budúcim technologickým a sociologickým vývojom v tomto odvetví je vhodnejšie skúmať potenciál a možné synergie rôznych v súčasnosti dostupných technológií než predčasne a radikálne uprednostňovať jednu alebo viaceré technické možnosti, ktoré sa v budúcnosti môžu ukázať ako menej významné. V tejto súvislosti je vhodné pripomenúť základnú zásadu technologickej neutrality, ktorou je Únia viazaná a ktorú je povinná dodržiavať.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 10

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(10) Preto je vhodné sledovať ciele uvedených nariadení stanovením nových cieľov znižovania emisií CO₂ celého vozového parku EÚ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá na obdobie do roku 2030. Pri vymedzovaní úrovni zníženia sa zohľadnila ich účinnosť, pokiaľ ide o ich nákladovo efektívny príspevok k znižovaniu emisií do roku 2030 v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje nariadenie o spoločnom úsilí [.../...], výsledné náklady a úspory pre spoločnosť, výrobcov a

(10) Preto je vhodné sledovať ciele uvedených nariadení stanovením nových cieľov znižovania emisií CO₂ celého vozového parku EÚ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá na obdobie do roku 2030. Pri vymedzovaní úrovni zníženia sa zohľadnila ich účinnosť, pokiaľ ide o ich nákladovo efektívny príspevok k znižovaniu emisií do roku 2030 v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje nariadenie o spoločnom úsilí [.../...], výsledné náklady a úspory pre spoločnosť, výrobcov a

používateľov vozidiel, ako aj ich priamy a nepriamy vplyv na zamestnanosť, konkurencieschopnosť, inovácie a súvisiace prínosy z hľadiska zníženého znečistenia ovzdušia a energetickej bezpečnosti.

používateľov vozidiel, ako aj ich priamy a nepriamy vplyv na zamestnanosť, konkurencieschopnosť, inovácie a súvisiace prínosy z hľadiska zníženého znečistenia ovzdušia a energetickej bezpečnosti. *Využívanie obnoviteľných palív zbavených fosílnych zložiek (dôraz na syntetické palivá podľa vymedzení v článku 2 druhej smernice o obnoviteľných zdrojoch energie (RED II) s pokročilými obnoviteľnými palivami (príloha IX smernice RED II) v súlade s kritériami udržateľnosti) môže priniesť výrazné zníženie emisií CO₂ podľa prístupu well-to-wheel (od zdroja ku kolesám) v novom aj existujúcom vozovom parku. V záujme podpory technologického rozvoja a zvýšenia podielu týchto palív na trhu by sa malo využívanie obnoviteľných palív zbavených fosílnych zložiek v prípade dobrovoľného záväzku výrobcu zohľadňovať v cieľovej hodnote špecifických emisií pre výrobcov.*

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 10 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(10a) Cieľom tejto revízie nariadenia (ES) č. 715/2007 je výrazne znížiť využívanie uhlíkovej energie na pohon ľahkých osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel. Táto revízia má preto trojaký cieľ: environmentálny (boj proti otepľovaniu klímy a minimalizácia emisií škodlivých pre ľudské zdravie), cieľ v oblasti udržateľnosti (znížiť využívanie fosílnych palív) a hospodársky cieľ (zvýšiť konkurencieschopnosť automobilového priemyslu Únie bez spôsobenia nezvratných škôd v tomto odvetví).

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 11 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(11a) Hoci v porovnaní s novým európskym jazdným cyklom (NEDC) by zavedenie nového celosvetového harmonizovaného skúšobného postupu pre ľahké vozidlá (skúšobný postup WLTP) malo umožniť zníženie rozdielu medzi deklarovateľnými hodnotami emisií CO₂ a skutočnými hodnotami emisií CO₂ z vozidiel, bude tento rozdiel napriek tomu ďalej pretrvávajúť; Preto je klúčové pokračovať v úsilí o vytvorenie a zavedenie testov uskutočňovaných v laboratóriách, ako aj mimo nich, ktoré by čo najviac zodpovedali realite a mali skutočnú spotrebu energie a emisie v podmienkach skutočnej jazdy. Z tohto dôvodu by mala Komisia zaviesť takéto testy do regulačného rámca ihneď po ich vytvorení.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12) Je dôležité, aby stanovovanie požiadaviek na znižovanie emisií CO₂ bolo v rámci Únie i naďalej pre výrobcov motorových vozidiel a pre ich nový vozový park osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v celej Únii predvídateľné a bezpečné z hľadiska plánovania.

(12) Je všeobecne známe, že rozdiely medzi deklarovateľnými úrovňami emisií CO₂ a emisiami v podmienkach skutočnej jazdy sa od nadobudnutia účinnosti prvého právneho predpisu Únie o normách CO₂ pre ľahké vozidlá výrazne zväčšili, a aj keď by WLTP mal v porovnaní s NEDC lepšie zohľadňovať podmienky skutočnej jazdy, ešte vždy ide len o laboratórny skúšobný postup, čo znamená, že sa rozdiely môžu po niekoľkých rokoch opäť zväčšiť, pričom bude naďalej možné nezákonne používať rušiaci zariadenia, ktoré zostanú neodhalené.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh nariadenia Odôvodnenie 12 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12a) Je kľúčové, aby sa táto revízia, ktorou sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 o zavedení požiadaviek v oblasti znižovania emisií CO₂, snažila o kontinuitu a o zachovanie istej stability a predvídateľnosti pre rôznych aktérov v rámci tohto odvetvia v Únii, najmä pre výrobcov automobilov, pokiaľ ide o celý ich vozový park nových automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel na území Únie. Cieľom by preto malo byť pokračovať v snahe o zlepšenie prvkov pôvodného nariadenia s ich súčasným prispôbením environmentálnym potrebám a novému technologickému potenciálu tohto odvetvia tak, aby sa tým nenarušila rovnováha významných odvetví v Únii, ale naopak podporila konkurencieschopnosť Únie a inovácia.

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh nariadenia Odôvodnenie 13

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(13) Úrovně zníženia pre celý vozový park nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v rámci Únie by sa preto mali stanoviť na roky 2025 a 2030 zohľadňujúc čas obnovy vozového parku a potrebu, aby odvetvie cestnej dopravy prispelo k dosiahnutiu cieľových hodnôt v oblasti klímy a energetiky na rok 2030. Týmto postupným prístupom sa vysielajú jasný a včasný signál pre automobilový priemysel, aby sa neodkladalo zavedenie energeticky efektívnych technológií a vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh.

(13) Je preto kľúčové nadalej sa usilovať o zavedenie ešte spoľahlivejších a realistickejších skúšok emisií CO₂, a najmä o vypracovanie skúšobnej metodiky na meranie emisií počas skutočnej jazdy. Spoločné výskumné centrum by v záujme toho malo preskúmať a porovnať rôzne skúšobné metodiky so zameraním sa aj na možné rozdiely vo fyzických podmienkach a spôsobe jazdy. Je tiež dôležité skúšobný postup pravidelne preskúmať.

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh nariadenia Odôvodnenie 13 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(13 a) Aby mohla Únia dosiahnuť svoje ciele v oblasti klímy na rok 2050, je potrebné úplne dekarbonizovať cestnú dopravu. Preto by sa nové automobily a ľahké úžitkové vozidlá produkujúce emisie CO₂ mali postupne do roku 2040 prestať používať. Komisia by mala posúdiť, ako zohľadniť aj vozidlá v prevádzke, a to prostredníctvom nástrojov dohľadu nad trhom, ale aj stimulov na dodatočné vybavenie vozidiel v prípadoch, keď je to efektívne a nákladovo konkurencieschopné. V tejto súvislosti by boli užitočné ďalšie prieskumné štúdie, ktoré by mohli pomôcť pri vytváraní rámca Únie pre technológie dodatočného vybavenia vozidiel. Kľúčovú úlohu pri znižovaní emisií skleníkových plynov z dopravy Únie zohráva aj energia z obnoviteľných zdrojov, a preto je nevyhnutné vziať do úvahy všetky formy obnoviteľnej energie a palív s nižším obsahom uhlíka a vytvoriť stimuly, ktoré účinne prispievajú k dekarbonizácii odvetvia dopravy v Únii a k dodatočnému vybaveniu vozidiel v prevádzke. Toto nariadenie nezohľadňuje obsah energie z obnoviteľných zdrojov používaných v kvapalných a/alebo plynných palivách v cestnej doprave, keďže sa vo fáze merania nerozlišuje medzi CO₂ pochádzajúcim z neobnoviteľných a obnoviteľných nosičov energie. Je potrebné vytvoriť metodiku zohľadňujúcu obsah energie z obnoviteľných zdrojov v kvapalných a/alebo plynných palivách v cestnej doprave pri určovaní konkrétnych emisií CO₂ v prípade nových automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(14) Aj keď je Únia jedným z najvýznamnejších výrobcov motorových vozidiel na svete a udržiava si technologické prvenstvo v tomto odvetví, konkurencia rastie a svetový automobilový priemysel sa rýchlo mení v dôsledku nových inovácií v oblasti elektrických hnacích sústav a kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility. Ak si chce Únia zachovať svetovú konkurencieschopnosť a prístup k trhom, potrebuje regulačný rámec vrátane osobitného stimulu v oblasti vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, vďaka ktorému vznikne veľký domáci trh a zaistí sa podpora technologického vývoja a inovácií.

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(14) Aj keď je Únia jedným z najvýznamnejších výrobcov motorových vozidiel na svete a udržiava si technologické prvenstvo v tomto odvetví, konkurencia rastie a svetový automobilový priemysel sa rýchlo mení v dôsledku nových inovácií v oblasti elektrických hnacích sústav a kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility. **Ak sa priemysel Únie oneskorí s nevyhnutnou energetickou transformáciou odvetvia dopravy, stratí svoju vedúcu pozíciu.** Ak si chce Únia zachovať svetovú konkurencieschopnosť a prístup k trhom, potrebuje regulačný rámec vrátane osobitného stimulu v oblasti vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, vďaka ktorému vznikne veľký domáci trh a zaistí sa podpora technologického vývoja a inovácií.

(14a) Bez technologickej inovácie a technického pokroku nebude možné dosiahnuť dlhodobý cieľ úplne dekarbonizovanej mobility Únie. V tomto zmysle a vzhľadom na narastajúcu medzinárodnú hospodársku súť' až je nevyhnutné, aby sa Únia aj členské štáty nad'alej usilovali o skúmanie a rozvoj iniciatív podporujúcich možné synergie v tomto odvetvi, a to podľa vzoru iniciatívy Aliancie EÚ pre batérie

z nedávneho obdobia, a aby podporovali verejné a súkromné investície do výskumu a inovácií v oblasti automobilového priemyslu Únie s cieľom udržať jej vedúce technologické postavenie v tejto oblasti a zaisťiť dlhodobú udržateľnosť priemyselnej základne Únie, efektívnej a konkurencieschopnej na svetovom trhu.

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(14b) Je mimoriadne dôležité vziať do úvahy sociálne a environmentálne účinky transformácie a iniciatívne riešiť nevyhnutnú deštrukciu pracovných miest vplyvom hlbokaj priemyselnej transformácie. V tejto súvislosti by mali byť kľúčovými prioritami presun pracovných miest, rekvalifikácia a zvyšovanie zručností zamestnancov, vzdelávanie a iniciatívy zamerané na hľadanie zamestnania v dialógu so sociálnymi partnermi, a to skôr než dôjde k sociálnym škodám.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 15

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(15) Mal by sa zaviesť cielený mechanizmus stimulov na uľahčenie plynulého prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Tento mechanizmus kreditov by sa mal vypracovať tak, aby podporil zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie.

(15) Mal by sa zaviesť cielený mechanizmus stimulov na uľahčenie plynulého **a včasného** prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Tento mechanizmus kreditov by sa mal vypracovať tak, aby podporil zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie. **Tento mechanizmus by mal byť neutrálny z hľadiska všetkých technológií**

alebo inovačných palív.

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh nariadenia Odôvodnenie 17 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(17 a) Rýchle a dostatočné zavedenie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc pre alternatívne palivá je kľúčové z hľadiska rozvoja trhu s vozidlami s nulovými a nízkymi emisiami, najmä v záujme budovania dôvery spotrebiteľov. Je nevyhnutné ďalej uskutočňovať a zvyšovať investície do jej zavádzania, a to prostredníctvom rôznych nástrojov podpory ako zo strany Únie, tak aj členských štátov, aby sa podporilo vytvorenie celkového priaznivého prostredia vrátane spoľahlivých systémov označovania automobilov, silného presadzovania noriem týkajúcich sa kvality ovzdušia a zmierňovania zmeny klímy, ako aj výrazných systémov podpory pracovníkov v automobilovom priemysle. Problematika dopĺňania paliva je bytostne spätá s dojazdom vozidiel, pričom čím bude dojazd vyšší, tým menej bude potrebné dopĺňať palivo, a preto by Komisia mala zohľadňovať technologický vývoj, najmä s ohľadom na autonómnosť batérií, ktorá má vplyv na zavádzanie infraštruktúry.

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh nariadenia Odôvodnenie 17 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(17b) Lepšie navrhnuté označovanie motorových vozidiel, ktoré by spotrebiteľom poskytovalo porovnateľné,

spoľahlivé a ľahko použiteľné informácie o výhodách nízkoemisných automobilov vrátane informácií týkajúcich sa látok znečisťujúcich ovzdušie a prevádzkových nákladov okrem emisií CO₂ a spotreby paliva, by mohlo pomôcť pri zavádzaní palívovo najúčinnejších a najekologickejších automobilov v celej Únii. Komisia by preto mala najneskôr do 31. decembra 2019 preskúmať smernicu 1999/94/ES a predložiť príslušný legislatívny návrh.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh nariadenia Odôvodnenie 19

Text predložený Komisiou

(19) Aby sa zachovala rozmanitosť na trhu s osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými vozidlami a jeho schopnosť uspokojovať rôzne potreby spotrebiteľov, môžu sa cieľové hodnoty CO₂ vymedziť konkrétne pre každého výrobcu automobilov. Zachovanie hmotnosti ako parametra úžitkovej hodnoty sa považuje za koherentné s existujúcim režimom. V záujme lepšieho zohľadnenia hmotnosti vozidiel na cestách by sa mal parameter hmotnosti v prevádzkovom stave vozidla s účinnosťou od roku **2025** zmeniť na skúšobnú hmotnosť vozidla, ako sa uvádza v nariadení (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh nariadenia Odôvodnenie 20

Text predložený Komisiou

(20) Malo by sa zabrániť zmene cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ v dôsledku zmien priemernej hmotnosti vozového parku. Zmeny priemernej

Pozmeňujúci návrh

(19) Aby sa zachovala rozmanitosť na trhu s osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými vozidlami a jeho schopnosť uspokojovať rôzne potreby spotrebiteľov, môžu sa cieľové hodnoty CO₂ vymedziť konkrétne pre každého výrobcu automobilov. Zachovanie hmotnosti ako parametra úžitkovej hodnoty sa považuje za koherentné s existujúcim režimom. V záujme lepšieho zohľadnenia hmotnosti vozidiel na cestách by sa mal parameter hmotnosti v prevádzkovom stave vozidla s účinnosťou od roku **2030** zmeniť na skúšobnú hmotnosť vozidla, ako sa uvádza v nariadení (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017.

Pozmeňujúci návrh

(20) Malo by sa zabrániť zmene cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ v dôsledku zmien priemernej hmotnosti vozového parku. Zmeny priemernej

hmotnosti by sa preto mali bezodkladne premietnuť do výpočtov cieľových hodnôt špecifických emisií a úpravy hodnoty priemernej hmotnosti, ktorá sa na tento účel používa, by sa následne mali uskutočňovať každé dva roky s účinnosťou od roku **2025**.

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 21

Text predložený Komisiou

(21) S cieľom rozdeliť úsilie o znižovanie emisií neutrálnym a spravodlivým spôsobom, v ktorom sa zohľadní rozmanitosť trhu s osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými vozidlami a so zreteľom na prechod na cieľové hodnoty špecifických emisií založené na postupe WLTP v roku 2021 je vhodné určiť smernicu krivky hraničných hodnôt na základe špecifických emisií všetkých prvýkrát evidovaných vozidiel v danom roku a zohľadniť zmenu cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ medzi rokmi 2021, **2025** a 2030, aby sa zaistilo rovnomerné úsilie o znižovanie emisií zo strany všetkých výrobcov. Pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá, na výrobcov ľahších dodávkových vozidiel odvodených od osobných automobilov by sa mal vzťahovať rovnaký prístup ako na výrobcov osobných automobilov, zatiaľ čo pre výrobcov ťažších nákladných vozidiel by sa mala stanoviť vyššia a pevná smernica krivky na celé cieľové obdobie.

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 22

hmotnosti by sa preto mali bezodkladne premietnuť do výpočtov cieľových hodnôt špecifických emisií a úpravy hodnoty priemernej hmotnosti, ktorá sa na tento účel používa, by sa následne mali uskutočňovať každé dva roky s účinnosťou od roku **2030**.

Pozmeňujúci návrh

(21) S cieľom rozdeliť úsilie o znižovanie emisií neutrálnym a spravodlivým spôsobom, v ktorom sa zohľadní rozmanitosť trhu s osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými vozidlami a so zreteľom na prechod na cieľové hodnoty špecifických emisií založené na postupe WLTP v roku 2021 je vhodné určiť smernicu krivky hraničných hodnôt na základe špecifických emisií všetkých prvýkrát evidovaných vozidiel v danom roku a zohľadniť zmenu cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ medzi rokmi 2021 a 2030, aby sa zaistilo rovnomerné úsilie o znižovanie emisií zo strany všetkých výrobcov. Pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá, na výrobcov ľahších dodávkových vozidiel odvodených od osobných automobilov by sa mal vzťahovať rovnaký prístup ako na výrobcov osobných automobilov, zatiaľ čo pre výrobcov ťažších nákladných vozidiel by sa mala stanoviť vyššia a pevná smernica krivky na celé cieľové obdobie.

(22) Cieľom tohto nariadenia je **vytvoriť** stimuly pre automobilový priemysel, aby investoval do nových technológií. Týmto nariadením sa aktívne podporuje ekologická inovácia a vytvára mechanizmus, na základe ktorého by malo byť možné uznať budúci technický rozvoj. Zo skúseností vyplýva, že ekologické inovácie úspešne prispeli k nákladovej efektívnosti nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 a k zníženiu skutočných emisií CO₂. Tento prístup by sa preto mal zachovať a rozsah pôsobnosti by sa mal rozšíriť s cieľom stimulovať zlepšenie účinnosti klimatizačných systémov.

(22) Cieľom tohto nariadenia je **umožniť zníženie skutočných emisií prostredníctvom vytvorenia stimulov** pre automobilový priemysel, aby investoval do nových technológií **a znížil skutočné emisie, zachovajúc si pritom technologickú neutralitu**. Týmto nariadením sa aktívne podporuje ekologická inovácia a vytvára mechanizmus, na základe ktorého by malo byť možné uznať budúci technický rozvoj. Zo skúseností vyplýva, že ekologické inovácie úspešne prispeli k nákladovej efektívnosti nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 a k zníženiu skutočných emisií CO₂. Tento prístup by sa preto mal zachovať a rozsah pôsobnosti by sa mal rozšíriť s cieľom stimulovať zlepšenie účinnosti klimatizačných systémov **a zníženie emisií CO₂ a NO_x, pričom by mal vziať do úvahy dodatočné vybavenie motorov a zohľadniť materiál použitý pri výrobe, výrobu a konečné fázy životného cyklu vozidla**.

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh nariadenia Odôvodnenie 22 a (nové)

(22a) Emisie CO₂ v prípade nových automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel registrovaných v Únii sa merajú v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, bez akéhokoľvek rozlišovania vo fáze merania medzi CO₂ pochádzajúcim z neobnoviteľných a obnoviteľných nosičov energie. Mala by sa vytvoriť metodika zohľadňujúca obsah energie z obnoviteľných zdrojov v kvapalných a/alebo plyných palivách v cestnej doprave pri určovaní konkrétnych emisií CO₂ v prípade automobilov a nových

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 22 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(22 b) Používanie určitých alternatívnych palív môže priniesť významné zníženie emisií CO₂ počítaných podľa princípu well-to wheel (od zdroja ku kolesám), hoci ešte nie je dostupná spoľahlivá metodika, ktorá by umožnila zohľadniť túto skutočnosť. Preto sa odporúča, aby Komisia v tomto smere podporila predbežný výskum, aby takúto metodiku bolo možné čo najskôr zahrnúť do regulačného rámca.

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 22 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(22c) Keďže cieľom tohto nariadenia je znížiť skutočné emisie CO₂, Komisia by mala posúdiť a zohľadniť aj mimocyklové technológie, na ktoré sa nevzťahuje bežný skúšobný cyklus a ktoré nepatria do rámca mechanizmu ekologických inovácií, ak vykazujú merateľné, preukázateľné a overené zníženie emisií CO₂.

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 22 d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(22d) So zreteľom na neistotu týkajúcu

sa úspešnosti vozidiel na alternatívny pohon na trhu, budovanie primeranej infraštruktúry a zmeny v dopyte zo strany spotrebiteľov je potrebné transparentne upraviť úroveň ambícií smerom nahor alebo smerom nadol. Komisiou predložený návrh smernice o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá obsahuje usmernenia týkajúce sa potrieb v oblasti alternatívnej infraštruktúry.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 22 e (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(22e) Osobitne by sa mal podporiť vývoj inovačných technológií pohonu automobilov, pretože vytvárajú výrazne nižšie množstvá emisií ako tradičné osobné automobily. Týmto spôsobom sa podporí dlhodobá konkurencieschopnosť priemyslu Únie a vytvorí sa viac vysokokvalitných pracovných miest.

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 23

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(23) Mala by sa však zabezpečiť rovnováha medzi stimulmi určenými pre ekologické inovácie a technológie, v prípade ktorých sa účinok zníženia emisií preukázal v rámci oficiálneho skúšobného postupu. Preto je vhodné zachovať strop úspor dosiahnutých ekologickými inováciami, ktoré môže výrobca zohľadniť na účely dodržania cieľovej hodnoty. Komisia by mala **mat' možnosť** preskúmať úroveň stropu, a to najmä s cieľom zohľadniť účinky zmeny v oficiálnom skúšobnom postupe. Je takisto vhodné

(23) Mala by sa však zabezpečiť rovnováha medzi stimulmi určenými pre ekologické inovácie a technológie, v prípade ktorých sa účinok zníženia emisií preukázal v rámci oficiálneho skúšobného postupu. Preto je vhodné zachovať strop úspor dosiahnutých ekologickými inováciami, ktoré môže výrobca zohľadniť na účely dodržania cieľovej hodnoty. Komisia by mala preskúmať úroveň stropu, a to najmä s cieľom zohľadniť účinky zmeny v oficiálnom skúšobnom postupe. Je takisto vhodné objasniť, ako by sa mali

objasniť, ako by sa mali vypočítať úspory na účely dodržania cieľovej hodnoty.

vypočítať úspory na účely dodržania cieľovej hodnoty.

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 28

Text predložený Komisiou

(28) Postup udeľovania výnimiek z dosiahnutia cieľovej hodnoty 95 g CO₂/km za vozový park pre špecializovaných výrobcov zabezpečuje, aby v súvislosti s uvedenou cieľovou hodnotou snaha o znižovanie emisií, ktorá sa požaduje od špecializovaných výrobcov, bola v súlade so snahou výrobcov s veľkým objemom výroby. **Zo skúseností však vyplýva, že špecializovaní výrobcovia majú rovnaký potenciál dosiahnuť cieľové hodnoty CO₂ ako veľkí výrobcovia, a pokiaľ ide o cieľové hodnoty stanovené na obdobie po roku 2025, nepovažuje sa za vhodné rozlišovať medzi týmito dvomi kategóriami výrobcov.**

Pozmeňujúci návrh

(28) Postup udeľovania výnimiek z dosiahnutia cieľovej hodnoty 95 g CO₂/km za vozový park pre špecializovaných výrobcov zabezpečuje, aby v súvislosti s uvedenou cieľovou hodnotou snaha o znižovanie emisií, ktorá sa požaduje od špecializovaných výrobcov, bola v súlade so snahou výrobcov s veľkým objemom výroby.

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 29 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(29a) Alternatívne pohony, ktoré zahŕňajú hybridné pohony, sú tie, ktoré na účely mechanického pohonu čerpajú energiu zo spotrebovateľného paliva a/alebo batérie alebo iného zariadenia na uskladnenie elektrickej alebo mechanickej energie. Ich použitie pre ľahké úžitkové vozidlá môže viesť k zvýšeniu hmotnosti, ale znižuje znečistenie. Táto zvýšená hmotnosť by sa nemala započítavať ako súčasť užitočného zaťaženia vozidla, pretože by to viedlo k sankcionovaniu odvetvia cestnej dopravy z ekonomického

hl'adiska. Zvýšením hmotnosti by sa však nemala zvýšiť ani nosnosť vozidla. Komisia by preto mala zanalyzovať, ako by nové ľahké úžitkové vozidlá na alternatívne palivo (obsahujúce ťažšie pohony, než sú pohony používané vo vozidlách na konvenčné palivo) mohli tiež využiť povolenie dodatočnej hmotnosti bez toho, aby sa tým ohrozili celkové ciele v oblasti znižovania emisií CO₂ sledované týmto nariadením.

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 30 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(30 a) V záujme zabezpečenia reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂ a palivovej úspornosti dokončovaných vozidiel by Komisia mala predložiť konkrétny postup a zväziť revíziu právnych predpisov týkajúcich sa typového schvaľovania a vytvorenie Európskej agentúry pre dohľad nad trhom v oblasti cestnej dopravy, ktorá by zodpovedala za činnosti dohľadu nad trhom, najmä pokiaľ ide o emisie CO₂, a ktorá by v prípade potreby mala právomoc zabezpečovať celoeurópske programy stiahnutia vozidiel od používateľov a odoberania typového schválenia. Okrem toho by táto agentúra mala v prípade, že z predložených výsledkov overovacej skúšky od tretej strany vyplynú podozrivé emisné parametre, iniciovať skúšku alebo kontrolu.

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 38

(38) Dodržiavanie cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia výrobcami by sa malo hodnotiť na úrovni Únie. Výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie CO₂ prekročia priemerné špecifické emisie povolené podľa tohto nariadenia, by mali za každý kalendárny rok zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem *všeobecného rozpočtu Únie*.

(38) Dodržiavanie cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia výrobcami by sa malo hodnotiť na úrovni Únie. Výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie CO₂ prekročia priemerné špecifické emisie povolené podľa tohto nariadenia, by mali za každý kalendárny rok zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem, *ktorý sa v prvom rade vyčlení pre odvetvie cestnej dopravy Únie s cieľom umožniť spravodlivý prechod na nízkouhlíkovú mobilitu a podporiť výskum a vývoj v automobilovom priemysle v oblasti technológií, ako sú nové hnacie sústavy, palivá, skúšky a bezpečnosť cestnej premávky. Mali by byť tiež použité na proaktívne riešenie nevyhnutných sociálnych dôsledkov prechodu na nízkouhlíkové hospodárstvo v automobilovom priemysle, ktoré budú výrazné najmä v určitých najviac postihnutých regiónoch. Preto je mimoriadne dôležité, aby súčasné opatrenia na uľahčenie prechodu na nízkouhlíkové hospodárstvo boli sprevádzané aj cieľovými programami prerozdelenia, rekvalifikácie a zvyšovania kvalifikácie pracovníkov, ako aj iniciatívami na vzdelávanie a hľadanie zamestnania vykonávanými v úzkej spolupráci so sociálnymi partnermi.*

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 41

(41) Účinnosť cieľových hodnôt stanovených v tomto nariadení pri znižovaní emisií CO₂ v skutočnosti do veľkej miery závisí od reprezentatívnosti

(41) Účinnosť cieľových hodnôt stanovených v tomto nariadení pri znižovaní emisií CO₂ v skutočnosti do veľkej miery závisí od reprezentatívnosti

oficiálneho skúšobného postupu. V súlade so stanoviskom mechanizmu vedeckého poradenstva (SAM)²³ a odporúčaním Európskeho parlamentu v nadväznosti na jeho vyšetovanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle²⁴ by sa mal zaviesť mechanizmus na posúdenie skutočnej reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie vozidiel určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. Komisia by mala mať právomoci na zabezpečenie verejnej dostupnosti takýchto údajov a v prípade potreby vypracovať postupy potrebné na identifikáciu a zber údajov požadovaných na vykonanie takýchto posúdení.

oficiálneho skúšobného postupu. V súlade so stanoviskom mechanizmu vedeckého poradenstva (SAM)²³ a odporúčaním Európskeho parlamentu v nadväznosti na jeho vyšetovanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle²⁴ by sa mal zaviesť mechanizmus na posúdenie skutočnej reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie vozidiel určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151.

Najspoľahlivejším spôsobom, ako zaručiť skutočnú reprezentatívnosť hodnôt typového schvaľovania, je zaviesť skúšku skutočných emisií CO₂, a preto by Spoločné výskumné centrum malo dostať mandát začať pracovať na jej uskutočniteľnosti, aby sa takéto skúšanie mohlo čo najskôr zahrnúť do regulačného rámca. Skutočné emisie vozidiel by mali vyhovovať maximálnemu limitu na úrovni 15 % nad hodnotami stanovenými pre typové schvaľovanie nameranými v roku 2021 pomocou skúšky WLTP pre každého výrobcu v roku 2021 v súlade s jeho cieľovými hodnotami emisií na roky 2025 a 2030. Komisia by mala mať právomoci na zabezpečenie verejnej dostupnosti takýchto údajov, ako aj údajov z ***meračov spotreby paliva*** a v prípade potreby vypracovať postupy potrebné na identifikáciu a zber údajov požadovaných na vykonanie takýchto posúdení.

²³ Skupina vedeckých poradcov na vysokej úrovni, vedecké stanovisko 1/2016 Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing (Odstránenie rozdielov medzi skutočnými emisiami CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel a emisiami nameranými pri laboratórnom testovaní)

²⁴ Odporúčanie Európskeho parlamentu Rade a Komisii zo 4. apríla 2017 v nadväznosti na vyšetovanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle [2016/2908(RSP)]

²³ Skupina vedeckých poradcov na vysokej úrovni, vedecké stanovisko 1/2016 Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing (Odstránenie rozdielov medzi skutočnými emisiami CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel a emisiami nameranými pri laboratórnom testovaní)

²⁴ Odporúčanie Európskeho parlamentu Rade a Komisii zo 4. apríla 2017 v nadväznosti na vyšetovanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle [2016/2908(RSP)]

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 41 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(41a) Hoci cieľom tohto nariadenia je znížiť emisie CO₂ z ľahkých vozidiel, nemožno strácať zo zreteľa celkovú uhlíkovú bilanciu cyklu výroba – používanie – demontáž týchto vozidiel, ani cyklu ťažba/výroba – doprava – spotreba používaného paliva (princíp well-to-wheel, „od zdroja ku kolesám“). Preto by Komisia mala zaviesť harmonizovanú metodiku umožňujúcu zohľadňovať uhlíkovú bilanciu týchto vozidiel počas ich životného cyklu a spotrebovanú energiu, aby sa získal celkový pohľad na ich environmentálne dôsledky, a to s cieľom zaistiť jednotné používanie prostriedkov pri plnení cieľov Únie v oblasti klímy.

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 42

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(42) Plánuje sa, že v roku 2024 sa preskúma pokrok dosiahnutý v rámci [nariadenia o spoločnom úsilí a smernice o systéme obchodovania s emisiami]. Preto je vhodné v tom istom roku posúdiť účinnosť tohto nariadenia s cieľom umožniť koordinované a jednotné posúdenie opatrení, ktoré sa vykonávajú v rámci všetkých týchto nástrojov.

(42) Plánuje sa, že v roku 2024 sa preskúma pokrok dosiahnutý v rámci [nariadenia o spoločnom úsilí a smernice o systéme obchodovania s emisiami]. **V roku 2023 nadobudne účinnosť nový postup skúšky emisií pre všetky ľahké úžitkové vozidlá od dvoch rokov.** Preto je možné a vhodné v tom istom roku posúdiť účinnosť tohto nariadenia **a potvrdiť cieľovú hodnotu emisií CO₂ pre celý vozový park na rok 2030 spolu s referenčnou hodnotou pre vozidlá**

s nulovými a nízkymi emisiami s cieľom umožniť koordinované a jednotné posúdenie opatrení, ktoré sa vykonávajú v rámci všetkých týchto nástrojov, a čo najskôr zohľadniť emisie v počiatočných článkoch reťazca a viazané emisie. Výpočet vplyvu na životné prostredie každého vozidla by mal zohľadniť druh nákladu, ktorý je spojený s množstvom emisií, a Komisia by mala zvážiť vytvorenie harmonizovanej metodiky typu „x gramov CO₂/km na cestujúceho/na tonu tovaru“ s cieľom znížiť počet jazd naprázdno ľahkých vozidiel, či už pri doprave tovaru, alebo cestujúcich.

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh nariadenia Článok 1 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové emisné požiadavky v oblasti emisií CO₂ pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá s cieľom zabezpečiť *riadne fungovanie vnútorného trhu*.

Pozmeňujúci návrh

1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové emisné požiadavky v oblasti emisií CO₂ pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá s cieľom zabezpečiť *splnenie záväzkov a cieľov Únie v oblasti klímy*.

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh nariadenia Článok 1 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. V rámci integrovaného prístupu Únie, ktorý sa uvádza v oznámení Komisie Rade a Európskemu parlamentu z roku 2007 doplnia toto nariadenie **do 31. decembra 2024** dodatočné opatrenia zodpovedajúce zníženiu o 10 g CO₂/km²⁷.

Pozmeňujúci návrh

3. V rámci integrovaného prístupu Únie, ktorý sa uvádza v oznámení Komisie Rade a Európskemu parlamentu z roku 2007 doplnia toto nariadenie dodatočné opatrenia zodpovedajúce zníženiu o 10 g CO₂/km²⁷.

²⁷ Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu zo 7. februára 2007 - Výsledky

²⁷ Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu zo 7. februára 2007 - Výsledky

preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel [COM(2007) 19 final].

preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel [COM(2007) 19 final].

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) kategórie N₁, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a kategórie N₁, v prípade ktorých sa typové schválenie rozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 (ďalej len „ľahké úžitkové vozidlá“), ktoré sú po prvýkrát evidované v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (ďalej len „nové ľahké úžitkové vozidlá“).

Pozmeňujúci návrh

b) kategórie N₁, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a kategórie N₁, v prípade ktorých sa typové schválenie rozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 (ďalej len „ľahké úžitkové vozidlá“), ktoré sú po prvýkrát evidované v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (ďalej len „nové ľahké úžitkové vozidlá“). ***Komisia je v súlade s cieľmi tohto nariadenia splnomocnená v prípade potreby aktualizovať obmedzenie referenčnej hmotnosti (2 610 kg) v prípade ľahkých úžitkových vozidiel používajúcich alternatívne palivá, ktoré si vyžadujú dodatočnú hmotnosť, pretože využívajú ťažšie pohony a systémy uskladňovania energie (napr. batérie), než aké sa používajú v konvenčných vozidlách.***

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – písmeno n a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

na) „dodatočné vybavenie“ je úprava častí motora vozidla pomocou technológií znižujúcich znečistenie a/alebo technológií pre úsporu paliva. Patria sem technológie na úsporu paliva, ako

napríklad hybridizácia alebo rozsiahlejšie úpravy elektrických alebo iných technológií s použitím alternatívnych palív, ako sa vymedzuje v článku 2 ods. 1 bode 1 smernice 2014/94/EÚ.“

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

1. Výrobca zabezpečí, aby jeho priemerné špecifické emisie CO₂ neprekročili tieto cieľové hodnoty špecifických emisií:

Pozmeňujúci návrh

1. *Na účely zisťovania plnenia cieľovej hodnoty špecifických emisií daného výrobcu uvedenej v tomto článku týmto výrobcom sa priemerné špecifické emisie CO₂ znižujú, ak tento výrobca v roku registrácie nových vozidiel uviedol na trh s palivami obnoviteľné palivá zbavené fosílnej zložky znižujúce emisie CO₂. Znižovanie emisií CO₂ sa má zdokumentovať podľa vymedzenia v príslušnej verzii mechanizmu uvedeného v smernici o obnoviteľných zdrojoch energie. Výrobca oznamuje orgánu, ktorý určuje Komisia, za daný prevádzkový rok energetickú hodnotu rôznych dodaných palív zbavených fosílnej zložky (Palivo_i^{1a}), ktoré boli uvedené na trh. Palivo zbavené fosílnej zložky nemožno započítať na účely plnenia cieľovej hodnoty v oblasti CO₂ podľa iného nariadenia (RED II či ETS), aby sa zabránilo akémukoľvek dvojitému započítavaniu. Výrobca zabezpečí, aby jeho priemerné špecifické emisie CO₂ neprekročili tieto cieľové hodnoty špecifických emisií:*

^{1a} Oznamované hodnoty: Palivo_i = energetická hodnota obnoviteľného paliva zbaveného fosílnych zložiek uvedeného na trh (v MJ)

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) v každom kalendárnom roku od 2021 do **2024** cieľová hodnota špecifických emisií určená v súlade s bodmi 3 a 4 častí A, prípadne B prílohy I, alebo v prípade, že výrobcovi bola udelená výnimka podľa článku 10, v súlade s touto výnimkou a bodom 5 častí A alebo B prílohy I;

Pozmeňujúci návrh

b) v každom kalendárnom roku od 2021 do **2029** cieľová hodnota špecifických emisií určená v súlade s bodmi 3 a 4 častí A, prípadne B prílohy I, alebo v prípade, že výrobcovi bola udelená výnimka podľa článku 10, v súlade s touto výnimkou a bodom 5 častí A alebo B prílohy I;

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) v každom kalendárnom roku, počnúc rokom **2025**, cieľové hodnoty špecifických emisií určené v súlade s bodom 6.3 častí A alebo B prílohy I.

Pozmeňujúci návrh

c) v každom kalendárnom roku, počnúc rokom **2030**, cieľové hodnoty špecifických emisií určené v súlade s bodom 6.3 častí A alebo B prílohy I.

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 2 – písmeno d

Text predložený Komisiou

d) vozidlá evidované v kategórii M₁ **alebo** N₁, ktorých sa združenie týka.

Pozmeňujúci návrh

d) vozidlá evidované v kategórii M₁ **a** N₁, ktorých sa združenie týka.

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 8 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8a. Na určenie priemerných špecifických emisií CO₂ z vozidiel kategórie M1 a N1 každého výrobcu, keď

výrobca presiahne cieľovú hodnotu pre emisie CO₂ z vozidiel kategórie M1 alebo N1, sa jeho výkonnosť zohľadňuje pri tom istom výrobcovi alebo pri iných výrobcoch. V tomto prípade sa od špecifických cieľových hodnôt priemerných špecifických emisií CO₂ z vozidiel kategórie M1 alebo N1 daného výrobcu, vážených podľa objemu registrácií, odpočíta rozdiel medzi cieľovými hodnotami špecifických emisií z vozidiel kategórie M1 alebo N1 daného výrobcu a jeho priemernými špecifickými emisiami. Celkový príspevok týchto presunov kreditov medzi výrobcami vozidiel kategórie M1 alebo N1 môže byť až 10 g CO₂/km na výrobcu.

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 4 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Register sa verejne sprístupní.

Pozmeňujúci návrh

Register sa verejne sprístupní, **a to aj v digitálnom formáte.**

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 8 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8 a. Od roku 2025 výrobcovia nahlasujú Komisii emisie CO₂ za celý životný cyklus tých typov vozidiel, ktoré uvedú na trh po 1. januári 2025, a to na základe harmonizovanej metodiky Únie na účely podávania správ a monitorovania do roku 2030. Na tento účel Komisia najneskôr 1. januára 2022 vytvorí prostredníctvom delegovaných aktov spoľahlivú a reprezentatívnu

harmonizovanú metodiku merania emisií CO₂ všetkých typov palív a pohonov vozidiel na trhu Únie za celý životný cyklus. Táto metodika by mala byť tiež v súlade s príslušnými normami ISO a zohľadňovať potenciál globálneho otepľovania (GWP) emisií vozidla pri jeho výrobe a získavaní surovín, emisií počítaných „od zdroja ku kolesám“ a emisií pri recyklovaní a demontáži vozidla.

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 9 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

9 a. *Počas fázy monitorovania a nahlasovania sa zohľadňuje množstvo pokročilých kvapalných a plyných biopalív, ktoré sa predávajú na staniciach, a odpočíta od emisií CO₂ nahlásených vo fáze typového schválenia. Tieto hodnoty sa použijú na výpočet uhlíkového korekčného koeficientu (UKK). Uhlíkový korekčný koeficient (UKK) sa vypočíta podľa tohto vzorca:
UKK = národný podiel využívaných pokročilých kvapalných a plyných biopalív.
Opravený výpočet CO₂ vozového parku je preto nasledovný:
CO₂ vozového parku = (CO₂ podľa typového schválenia)*(1-UKK)*

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4. Poplatky za nadmerné emisie sa

4. **V prípade potreby sa poplatky za**

považujú za príjem *do všeobecného rozpočtu Únie*.

nadmerné emisie považujú za príjem *na účely spravodlivej transformácie v dotknutých regiónoch vrátane rekvalifikácie a prerozdelenia pracovníkov automobilového odvetvia, zavedenia čistej mobility a nízkouhlíkového hospodárstva, dopravnej infraštruktúry, výskumu a vývoja, zahŕňajúc negatívne externality cestnej dopravy a bezpečnosti cestnej premávky*.

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 3 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) cieľové hodnoty za celý vozový park EÚ do roku **2025 a** 2030 uvedené v článku 1 ods. 4 a 5 vypočítané Komisiou v súlade s **bodmi 6.1.1 a 6.1.2** častí A a B prílohy I;

Pozmeňujúci návrh

a) cieľové hodnoty za celý vozový park EÚ do roku 2030 uvedené v článku 1 ods. 4 vypočítané Komisiou v súlade s **bodom 6.1** častí A a B prílohy I;

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 3 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) hodnoty pre a_{2021} , **a_{2025}** a a_{2030} vypočítané Komisiou v súlade s bodom 6.2 častí A a B prílohy I.

Pozmeňujúci návrh

b) hodnoty pre a_{2021} a a_{2030} vypočítané Komisiou v súlade s bodom 6.2 častí A a B prílohy I.

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Na základe žiadosti dodávateľa alebo výrobcu sa zohľadnia úspory emisií CO₂, ktoré sa dosiahli využitím inovačných technológií alebo kombináciou inovačných

Pozmeňujúci návrh

Na základe žiadosti dodávateľa alebo výrobcu sa zohľadnia úspory emisií CO₂, ktoré sa dosiahli využitím inovačných technológií (**ako je dodatočné vybavenie**)

technológií (ďalej len „balík inovačných technológií“).

alebo kombináciou inovačných technológií (ďalej len „balík inovačných technológií“).

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 1 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Celkový príspevok týchto technológií k zníženiu priemerných špecifických emisií výrobcu môže predstavovať najviac 7 g CO₂/km.

Pozmeňujúci návrh

Celkový príspevok týchto technológií k zníženiu priemerných špecifických emisií výrobcu môže predstavovať najviac 9 g CO₂/km.

Pozmeňujúci návrh 52

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 1 – pododsek 4

Text predložený Komisiou

Komisia *môže* upraviť strop s účinnosťou od roku 2025. Tieto úpravy sa vykonajú prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 16.

Pozmeňujúci návrh

Komisia strop *upraví* s účinnosťou od roku 2021 tak, aby odrážal výpočet podľa metódy WLTP. Tieto úpravy sa vykonajú prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 16.

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 2 – písmeno d

Text predložený Komisiou

d) inovačné technológie nesmú byť kryté povinnými ustanoveniami na základe doplňujúcich opatrení na zníženie o dodatočnú hodnotu 10 g CO₂/km uvedenú v článku 1, ani nie sú povinné podľa iných ustanovení právnych predpisov Únie. Toto kritérium sa *s účinnosťou od 1. januára 2025 nebude uplatňovať* v súvislosti so zvýšením efektívnosti klimatizačných systémov.

Pozmeňujúci návrh

d) inovačné technológie nesmú byť kryté povinnými ustanoveniami na základe doplňujúcich opatrení na zníženie o dodatočnú hodnotu 10 g CO₂/km uvedenú v článku 1, ani nie sú povinné podľa iných ustanovení právnych predpisov Únie. Toto kritérium sa neuplatňuje v súvislosti so zvýšením efektívnosti klimatizačných systémov.

Pozmeňujúci návrh 54

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Komisia monitoruje a posudzuje skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. Zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o spôsobe, akým sa uvedená reprezentatívnosť časom vyvíja.

Pozmeňujúci návrh

1. Komisia monitoruje a posudzuje skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. Zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o spôsobe, akým sa uvedená reprezentatívnosť časom vyvíja, **a začne ďalšie vyšetrowanie niektorých výrobcov, ak zistí výrazné prekročenie noriem emisií CO₂.**

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Komisia na tento účel **od výrobcov alebo vnútroštátnych orgánov zabezpečí dostupnosť** spoľahlivých iných ako osobných informácií o skutočných emisiách CO₂ z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel a ich skutočnej spotrebe energie.

Pozmeňujúci návrh

2. Komisia na tento účel **sprístupní verejnosti, a podľa okolností aj vo formáte umožňujúcom digitálne vyhľadávanie, spoľahlivé neosobné informácie** o skutočných emisiách CO₂ z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel a ich skutočnej spotrebe energie, **získané od výrobcov alebo vnútroštátnych orgánov.**

Pozmeňujúci návrh 56

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2 a. V záujme zaistenia skutočného zníženia emisií CO₂, ako je uvedené v článku 1 tohto nariadenia, sa na určenie úrovne emisií používajú skúšky WLTP, kým Komisia nevytvorí skúšky v podmienkach skutočnej jazdy ešte viac

zodpovedajúce realite, ktorými ich nahradí.

Pozmeňujúci návrh 57

Návrh nariadenia Článok 14 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Komisia v roku **2024** predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o účinnosti tohto nariadenia, podľa potreby s návrhom na jeho zmenu. V tejto správe sa okrem iného posúdi skutočná reprezentatívnosť hodnôt emisií **CO₂** a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151, zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie a rozšírenie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ²⁹.

Pozmeňujúci návrh

1. Komisia v roku **2023** predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o účinnosti tohto nariadenia, podľa potreby s návrhom na jeho zmenu. **Komisii môžu pomáhať nezávislí experti, ktorí posúdia všetky hlavné parametre ovplyvňujúce nárast alternatívnych pohonov.** Táto správa okrem iného posúdi:

- skutočná reprezentatívnosť hodnôt emisií **CO₂** a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151, **a to aj so zahrnutím posúdenia životného cyklu vozidiel a vplyvu emisií v prípade palív z hľadiska prístupu well-to-wheel (od zdroja ku kolesám);**

- zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie a rozšírenie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ²⁹.

Pri tejto správe Komisia stanoví po zvážení nasledovných ukazovateľov:

- rozsah pre vozidlá v ponuke (elektrické vozidlá na batérie [BEV], dobíjateľné hybridné elektrické vozidlá [PHEV], elektrické vozidlá s palivovými článkami [FCEV] atď.),

- ceny ropy, paliva a energie.

²⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1)

²⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1)

Pozmeňujúci návrh 58

Návrh nariadenia Článok 14 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Komisia zohľadňuje posúdenia vykonané podľa článku 12 a v prípade potreby môže preskúmať postupy merania emisií CO₂ ustanovené podľa nariadenia (ES) č. 715/2007. Komisia najmä predloží príslušné návrhy na úpravu týchto postupov tak, aby primerane odrážali skutočné emisie CO₂ automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel.

Pozmeňujúci návrh

2. Komisia zohľadňuje posúdenia vykonané podľa článku 12 a v prípade potreby môže preskúmať postupy merania emisií CO₂ ustanovené podľa nariadenia (ES) č. 715/2007. Komisia najmä predloží príslušné návrhy na úpravu týchto postupov tak, aby primerane odrážali skutočné emisie CO₂ automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel **vrátane použitia prenosného systému merania emisií a diaľkového snímania.**

Pozmeňujúci návrh 59

Návrh nariadenia Článok 14 – odsek 3 – pododsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Komisia do 31. decembra 2019 vykoná revíziu smernice 1999/97/ES a v prípade potreby predloží príslušný návrh s cieľom poskytnúť spotrebiteľom presné, spoľahlivé a porovnateľné informácie o spotrebe paliva, emisiách CO₂ a emisiách látok znečisťujúcich ovzdušie z nových osobných automobilov uvedených na trh.

Pozmeňujúci návrh 60

Návrh nariadenia Príloha I – časť A – bod 6 – bod 6.3 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Cieľová hodnota špecifických emisií od roku **2025**

Pozmeňujúci návrh

Cieľová hodnota špecifických emisií od roku **2030**

Pozmeňujúci návrh 61

Návrh nariadenia

Príloha I – časť A – bod 6 – bod 6.3 – odsek 3 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií CO₂ určená v súlade s bodom **6.2.1 na roky 2025 až 2029 a bodom 6.2.2** na obdobie od roku 2030.

Pozmeňujúci návrh

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií CO₂ určená v súlade s bodom **6.2** na obdobie od roku 2030.

Pozmeňujúci návrh 62

Návrh nariadenia

Príloha I – časť A – bod 6 – bod 6.3 – odsek 3 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$ s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako **1,05** alebo nižší ako **1,0**; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na **1,05** alebo 1,0 (podľa konkrétneho prípadu).

Pozmeňujúci návrh

Koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$ s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako **1,15** alebo nižší ako **1,0**; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na **1,15** alebo 1,0 (podľa konkrétneho prípadu).

Pozmeňujúci návrh 63

Návrh nariadenia

Príloha I – časť A – bod 6 – bod 6.3 – odsek 4 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku novoevidovaných osobných automobilov výrobcu, vypočítaný ako celkový počet vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$ podľa nižšie uvedeného vzorca, vydelený celkovým počtom

Pozmeňujúci návrh

y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku novoevidovaných osobných automobilov výrobcu, vypočítaný ako celkový počet vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$ podľa nižšie uvedeného vzorca, vydelený celkovým počtom

osobných automobilov zaevidovaných v relevantnom kalendárnom roku.

osobných automobilov zaevidovaných v relevantnom kalendárnom roku
ZLEVšpecifická hodnota = $1 - [(\text{špecifické emisie} \times 0,5) / 50]$.

Pozmeňujúci návrh 64

Návrh nariadenia

Príloha I – časť A – bod 6 – bod 6.3 – odsek 4 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

neplatí

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 65

Návrh nariadenia

Príloha I – časť A – bod 6 – bod 6.3 – odsek 4 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

x je **15 % v rokoch 2025 až 2029 a 30 %** od roku 2030.

x je **20 %** od roku 2030.

Pozmeňujúci návrh 66

Návrh nariadenia

Príloha 4 – časť B – bod 4 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4. V kalendárnych rokoch 2021 až **2024** sa cieľová hodnota špecifických emisií výrobcu počíta takto:

4. V kalendárnych rokoch 2021 až **2029** sa cieľová hodnota špecifických emisií výrobcu počíta takto:

Pozmeňujúci návrh 67

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6 – bod 6.3 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6.3. Cieľové hodnoty špecifických emisií od roku **2025**

6.3. Cieľové hodnoty špecifických emisií od roku **2030**

Pozmeňujúci návrh 68

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6 – bod 6.3 – bod 6.3.1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

6.3.1. V rokoch 2025 až 2029

vypúšťa sa

*Cieľová hodnota špecifických emisií =
(referenčná cieľová hodnota špecifických
emisií - (\emptyset ciele₂₀₂₅)) · koeficient ZLEV*

kde:

*referenčná cieľová hodnota špecifických
emisií je referenčná cieľová hodnota
špecifických emisií pre výrobcu určená v
súlade s bodom 6.2.1;*

*\emptyset ciele je priemer (vážený počtom
novo evidovaných ľahkých úžitkových
vozidiel za každého jednotlivého výrobcu)
všetkých referenčných cieľových hodnôt
špecifických emisií určených v súlade s
bodom 6.2.1;*

*Koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$ s výnimkou
prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05
alebo nižší ako 1,0; vtedy sa koeficient
ZLEV stanoví na 1,05 alebo 1,0 (podľa
konkrétneho prípadu).*

kde:

*y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi
emisiami vo vozovom parku
novo evidovaných ľahkých úžitkových
vozidiel výrobcu, vypočítaný ako celkový
počet vozidiel s nulovými a nízkymi
emisiami, z ktorých sa každé započítava
ako $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$ podľa nižšie
uvedeného vzorca, vydelený celkovým
počtom ľahkých úžitkových vozidiel
zaevidovaných v relevantnom
kalendárnom roku.*

neplatí

x 15 %

Pozmeňujúci návrh 69

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6 – bod 6.3 – bod 6.3.2 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Cieľová hodnota špecifických emisií =
(referenčná cieľová hodnota špecifických
emisií – (\emptyset_{ciele} – **cieľová hodnota pre celý
vozový park EÚ₂₀₃₀**)) · koeficient ZLEV

Pozmeňujúci návrh

Cieľová hodnota špecifických emisií =
referenčná cieľová hodnota špecifických
emisií · koeficient ZLEV

Pozmeňujúci návrh 70

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6 – bod 6.3 – bod 6.3.2 – odsek 3 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

***\emptyset_{ciele} je priemer (vážený počtom
novo evidovaných ľahkých úžitkových
vozidiel za každého jednotlivého výrobcu)
všetkých referenčných cieľových hodnôt
špecifických emisií určených v súlade s
bodom 6.2.2***

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 71

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6 – bod 6.3 – bod 6.3.2 – odsek 3 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$ s výnimkou
prípadu, keď je tento súčet vyšší ako **1,05**
alebo nižší ako **1,0**; vtedy sa koeficient
ZLEV stanoví na **1,05** alebo 1,0 (podľa
konkrétneho prípadu).

Pozmeňujúci návrh

Koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$ s výnimkou
prípadu, keď je tento súčet vyšší ako **1,15**
alebo nižší ako **1,0**; vtedy sa koeficient
ZLEV stanoví na **1,15** alebo 1,0 (podľa
konkrétneho prípadu).

Pozmeňujúci návrh 72

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6 – bod 6.3 – bod 6.3.2 – odsek 4 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

x je **30 %**

Pozmeňujúci návrh

x je **15 %**

Pozmeňujúci návrh 73

Návrh nariadenia

Príloha II – časť A – bod 1 – odsek 1 – písmeno t a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ta) emisie CO₂ radu vozidiel za životný cyklus, ak sú k dispozícii.

POSTUP VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO

Názov	Emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá (prepracované znenie)
Referenčné čísla	COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD)
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 5.2.2018
Výbor požiadaný o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 5.2.2018
Spravodajkyňa výboru požiadaného o stanovisko dátum vymenovania	Karima Delli 16.1.2018
Prerokovanie vo výbore	25.4.2018
Dátum prijatia	10.7.2018
Výsledok záverečného hlasovania	+: 23 -: 18 0: 2
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Jakop Dalunde, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Evžen Tošenovský, Henna Virkkunen
Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	Anna Hedh

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

23	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Peter van Dalen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

18	-
ECR	Peter Lundgren
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Marie-Christine Arnautu
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

2	0
ENF	Georg Mayer
S&D	Maria Grapini

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania

POSTUP – GESTORSKÝ VÝBOR

Názov	Emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá (prepracované znenie)		
Referenčné čísla	COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD)		
Dátum predloženia v EP	8.11.2017		
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 5.2.2018		
Výbory požiadané o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	ITRE 5.2.2018	IMCO 5.2.2018	TRAN 5.2.2018
Bez predloženia stanoviska dátum rozhodnutia	IMCO 4.12.2017		
Spravodajcovia dátum vymenovania	Miriam Dalli 16.1.2018		
Prerokovanie vo výbore	16.5.2018	20.6.2018	
Dátum prijatia	10.9.2018		
Výsledok záverečného hlasovania	+: -: 0:	38 23 7	
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Margrete Auken, Pilar Ayuso, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Lynn Boylan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Peter Liese, Lukas Mandl, Jiří Maštálka, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, John Procter, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli		
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Dominique Bilde, Michel Dantin, Jørn Dohrmann, Eleonora Evi, Eleonora Forenza, Elena Gentile, Christophe Hansen, Rebecca Harms, Martin Häusling, Jan Huitema, Norbert Lins, Christel Schaldemose		
Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	Jacques Colombier, Karine Gloanec Maurin, John Howarth, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Kathleen Van Brempt, Julie Ward, Joachim Zeller		
Dátum predloženia	18.9.2018		

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE

38	+
ALDE	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Anneli Jäätteenmäki, Frédérique Ries, Nils Torvalds
ECR	Mark Demesmaecker, Jørn Dohrmann
EFDD	Evi Eleonora, Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Lynn Boylan, Stefan Eck, Eleonora Forenza
PPE	José Inácio Faria
S&D	Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Elena Gentile, Karine Gloanec Maurin, John Howarth, Karin Kadenbach, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Kathleen Van Brempt, Julie Ward, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Margrethe Auken, Bas Eickhout, Rebecca Harms, Martin Häusling, Michèle Rivasi, Davor Škrlec

23	-
ECR	Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter, Jadwiga Wiśniewska
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Birgit Collin Langen, Michel Dantin, Angélique Delahaye, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Christophe Hansen, György Hölvényi, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Lukas Mandl, Miroslav Mikolášik, Adina Ioana Vălean, Joachim Zeller

7	0
ENF	Dominique Bilde, Jacques Colombier, Sylvie Goddyn
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Jiří Maštálka
PPE	Karl Heinz Florenz, Annie Schreijer Pierik

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania