

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku

2007/0297(COD)

3. 9. 2008

STANOVISKO

Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel (KOM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Zpravodaj (*): Werner Langen

(*) Přidružené výbory – článek 47 jednacího řádu

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Od roku 1995 existuje společná strategie EU na snižování emisí CO₂ osobních automobilů. Tato strategie spočívá na třech pilířích: na dobrovolných závazcích výrobců vozidel snížit emise CO₂, na podpoře automobilů s vysokou účinností paliva prostřednictvím daňových opatření a na zlepšování informovanosti spotřebitelů. V letech 1995–2007 bylo v oblasti techniky motorů dosaženo významného pokroku při zvyšování účinnosti paliv. Část přínosu vzniklého zvýšením účinnosti paliv však byla eliminována rostoucí poptávkou po větších vozidlech. Emise CO₂ v odvětví osobních automobilů v Evropě se na celkovém objemu emisí podílejí asi 12 %. Osobní automobily se na celkovém výkonu osobní dopravy v Evropské unii podílejí asi 78 %.

1. Cíle návrhu nařízení

Předloženým návrhem nařízení chce Evropská komise dosáhnout toho, aby od roku 2012 byla jednotná a závazná hranice u emisí CO₂, a to 130 g CO₂/km. Při dosažení tohoto společného cíle bude spolupracovat také Evropský parlament. Evropský parlament podporuje všeobecné cíle, které Komise sleduje. V nařízení, které schválí Rada a Parlament, se musí usilovat o konkurenčně neutrální, sociálně ušnosné a trvale udržitelné cíle snížení, které budou spravedlivé vůči rozmanitosti evropských automobilových výrobců a jejich postavení v mezinárodní hospodářské soutěži.

2. Možnosti a míra růstu (Slope)

Sporným bodem je zejména spravedlivé rozdělení cílů snižování u malých a větších vozidel. Větší vozidla, která jsou z hlediska světové produkce z 80 % vyráběna evropskými výrobci, mají v nových technologiích vedoucí postavení. Rozhodující je limitní hodnota určovaná podle hmotnosti vozidla. Nejlepším vyměřovacím základem je cíl emisí CO₂ pro průměr nového vozového parku výrobce na základe průměrné hmotnosti vozidla. Podstatně větší podíl větších vozidel v porovnání s malými vozidly se projeví v míře stoupání limitní hodnoty.

Komisí navrhovaná 60% míra stoupání limitní hodnoty se podporuje. Cíle snížení pro větší vozidla jsou podstatně vyšší než pro malá vozidla. 60% míra stoupání limitní hodnoty vede k tomu, že emise CO₂ nestoupají paralelně se zvyšováním hmotnosti, ale stoupají v míře mnohem menší než podprůměrné. Hmotnost vozidla (hmotnost) je vhodným parametrem pro specifické cíle snižování CO₂. Hmotnost vozidla je z hlediska hospodářské soutěže méně zkreslující než jiné parametry. V Japonsku a Číně se hmotnosti již využívá pro základ legislativy o emisích CO₂. Vývoj lze snadno sledovat, údaje jsou k dispozici. Automobiloví výrobci vyvíjejí platformové koncepce, a proto není „stopa“ jako parametr vhodným kritériem. Využívání „stopy“ jako parametru by vedlo k tomu, že by všem vozidlům na stejné platformě byla určena stejná cílová hodnota emisí CO₂, nezávisle na jejich vybavení a jejich celkové hmotnosti. Kromě toho by „stopa“ velmi znevýhodňovala malé a z hlediska emisí CO₂ úsporné městské automobily.

3. Doplnková opatření integrovaného přístupu

Limitní hodnota 120 g CO₂/km v rámci integrovaného přístupu předpokládá snížení emisí o 10 g/km prostřednictvím doplňkových opatření, jež zahrnují lehké pneumatiky, zmenšení valivého odporu, kontrolní systémy hustoty pneumatik, účinná klimatizační zařízení a přeřazovací senzory, které mohou dohromady uspořit asi 5 g CO₂/km. Navíc se začala používat biopaliva, která produkují také asi 5 g CO₂/km. S cílem uplatňovat nové technologie a opatření na úsporu energie je účelné uznat ekologické inovace jako opatření na snižování emisí CO₂. Vzhledem k tomu, že ne všechny ekologické inovace lze zahrnout do zkušebního postupu, resp. že změny platného a mezinárodně harmonizovaného postupu jsou časově náročné a zdlouhavé, navrhuje se dodatečně zavést postup podle článku 6 a přílohy IIa. Za ekologické inovace se mohou kromě zkušebního postupu považovat technická opatření týkající se vozidla, opatření při údržbě, školení řidičů, navigační infrastruktura a také energeticky účinná světla, více solární techniky ve vozidle a využívání odpadního tepla. Cílem je podporovat všechna opatření, která umožňují zlepšení ekologické bilance.

4. Zaváděcí fáze

Vzhledem k tomu, že pro vývoj nových druhů a nových platforem je zapotřebí alespoň 5–8 let, je účelné, aby nebyl cíl dosáhnout snížení emisí na 120 g CO₂/km stanoven k určitému datu, ale aby se pro jeho splnění využilo víceletého přechodného období. Proto se navrhuje, aby bylo v roce 2012 dosaženo čtvrtiny, v roce 2013 poloviny, v roce 2014 tři čtvrtin cílových hodnot nového vozového parku a aby v roce 2015 cílovou hodnotu 120 g CO₂/km včetně doplňkových opatření splňovala všechna vozidla daného výrobce. Toto zpružnění je nutné proto, aby se výrobcům poskytl potřebný prostor pro vývoj a aby bylo zároveň umožněno zavedení alternativních postupů.

5. Sankce

Pokuty navržené Evropskou komisí ve výši 100 až 475 EUR za tunu CO₂ podstatně přesahují všechny představitelné obchodní ceny za certifikáty na CO₂ v odvětví průmyslu a energetiky. Smyslem postihů nesmí být oslabení inovativní síly průmyslu, ale poskytnutí podnětu k prosazování opatření, popř. financování náhradních opatření, která zabezpečí zamýšlené snížení CO₂. To by bylo možné zaručit prostřednictvím navrhovaných postihů ve výši 10 až 40 EUR za gram CO₂ a nově registrovaných osobních automobilů (to odpovídá ceně až 200 EUR za tunu CO₂). Musí se vycházet z toho, že díky informovanosti zákazníků a díky hospodářské soutěži mezi výrobci stejně vzniká mnohem větší tlak na výrobce, aby dodržovali předepsané limitní hodnoty.

6. Výjimky

V návrhu Komise se předpokládá několik výjimek, které je zapotřebí jednotlivě přezkoumat. Evropskou komisí navrhovaná hranice méně než 10 000 prodaných nových automobilů za rok se snižuje na 5 000 automobilů ročně a zavádí se dodatečná regulace omezená na dobu 5 let pro ty výrobce, kteří by stěží mohli dosáhnout hodnot uvedených v nařízení a jejichž nové registrace nepřekročí 1 % objemu registrací nových osobních vozidel v EU.

7. Dlouhodobé cíle

V roce 2014 by měly Parlament a Rada schválit dlouhodobé cíle stanovené na základě zjištěného stavu a příslušného návrhu Komise. Do této doby je také možné získat přehled o nových technologiích včetně zavedení alternativních modelů pohonu, jako jsou např. vozidla na elektrický pohon. U dlouhodobých cílů je nutno vzít také v úvahu, že je možné, že v současné době nově vyvinuté motory a hybridní pohonné systémy budou mít relativně krátkou životnost, protože už po 10 letech od jejich uvedení na trh by mohla být k dispozici nová generace lokálních pohonných systémů bez emisí CO₂. Politika proto musí nechat otevřený prostor pro přechod k novým technologiím. Už požadavek 120 g CO₂/km pro průměr vozového parku, který je uveden v tomto nařízení, vede k tomu, že průměrná spotřeba vozového parku musí u automobilů s benzinovým motorem klesnout na asi 5 litrů na 100 km a automobilů s naftovým motorem asi 4,5 litru na 100 km. Dosažení těchto hodnot je vzhledem k současnému stavu velmi ambiciózním cílem.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil tyto pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

(4) Jedním z důsledků těchto závazků je, že **všechny členské státy** musí podstatně snížit emise z osobních automobilů. **Aby se dosáhlo nutného podstatného snížení emisí, je třeba politiky a opatření provádět na úrovni členských států a na úrovni Společenství ve všech odvětvích hospodářství Společenství, a ne pouze v odvětvích průmyslu a energetiky.** Silniční doprava je druhým největším odvětvím EU produkujícím emise skleníkových plynů a emise, které z ní pocházejí, se dále zvyšují. Pokud by se **dopady silniční dopravy na změnu klimatu** nadále **zvětšovaly**, značně by to oslabilo snížení, kterého v boji se změnou klimatu dosáhla jiná odvětví.

Pozměňovací návrh

(4) Jedním z důsledků těchto závazků je, že **se** musí podstatně snížit **také** emise z osobních automobilů. **K tomu jsou zapotřebí předpisy týkající se emisí platné pro výrobce a dovozce nových automobilů. Pouze regulace v rámci Společenství zajistí, že nově registrovaná motorová vozidla budou ve všech členských státech podléhat stejným podmínkám. Mají-li členské státy a Společenství dosáhnout celkového cíle snížení CO₂, nestačí, aby opatření přijala pouze odvětví průmyslu a energetiky, ale zapojit se musí také odvětví dopravy a domácnosti.** Silniční doprava je druhým největším odvětvím EU produkujícím emise skleníkových plynů a emise, které z ní pocházejí, se dále zvyšují. Pokud by se **emise CO₂ v silniční dopravě**

nadále **zvyšovaly**, značně by to oslabilo snížení, kterého v boji se změnou klimatu dosáhla jiná odvětví.

Odůvodnění

It is not the Member States which must reduce emissions according to this regulation, but car manufacturers and importers. It is not the 'climate change impact' that threatens to increase further, but greenhouse gas emissions, particularly CO2.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí

(5) Přijetí cílů Společenství pro nové osobní automobily je nezbytné, aby se zabránilo roztržitosti vnitřního trhu v důsledku přijetí různých opatření na úrovni členských států. Cíle Společenství poskytnou výrobcům více jistoty při plánování a více flexibility při plnění požadavků na snížení emisí CO₂ **než oddělené vnitrostátní cíle** snížení. Při stanovení emisních norem je důležité vzít v úvahu důsledky pro trhy a konkurenceschopnost výrobců, přímé a nepřímé náklady uložené podnikům a výhody, které vznikají v podobě podpory inovace a snížení spotřeby energie.

Pozměňovací návrh

(5) Přijetí cílů Společenství pro nové osobní automobily je nezbytné, aby se zabránilo roztržitosti vnitřního trhu v důsledku přijetí různých opatření na úrovni členských států. Cíle Společenství poskytnou výrobcům více jistoty při plánování a více flexibility při plnění požadavků na snížení emisí CO₂ **a zabrání, aby mezi členskými státy došlo k narušení hospodářské soutěže z důvodu oddělených vnitrostátních cílů** snížení. **Takováto narušení hospodářské soutěže by byla zcela v rozporu s cílem vytvoření jednotného vnitřního trhu.** Při stanovení emisních norem je důležité vzít v úvahu důsledky pro trhy a konkurenceschopnost výrobců, přímé a nepřímé náklady uložené podnikům a výhody, které vznikají v podobě podpory inovace a snížení spotřeby energie.

Odůvodnění

Only a unified European rule on the basis of Article 95 ECT can prevent distortions of competition, countries taking unilateral action, and special arrangements.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(5a) Vozový park EU rychle stárne. Vysoký podíl, který zaujímají ve vozovém parku EU vozidla starší 10 let, ohrožuje jakoukoli novou právní úpravu týkající se emisí CO₂. Zvláštní pozornost je proto nutno věnovat obnově vozového parku motivováním k nákupu nových vozidel.

Odůvodnění

To make sure the regulation is effective it is essential to promote the purchase of new vehicles. If consumers continue to favour second-hand vehicles, particularly those that are older than 10 years, there will be no tangible drop in CO₂ emissions.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10) Ve sděleních byl navržen integrovaný přístup s ohledem na dosažení cíle Společenství ve výši 120 g CO₂/km do roku 2012 a oznámeno, že Komise navrhne legislativní rámec pro dosažení cíle Společenství, přičemž se zaměří na závazné snížení emisí CO₂ za účelem dosažení cíle 130 g CO₂/km u průměrného nového vozového parku zlepšováním technologií automobilových motorů. V souladu s přístupem v rámci dobrovolných závazků přijatých výrobci, to pokrývá ty prvky, které jsou zohledněny v měření emisí CO₂ z nových osobních automobilů v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o

(10) Ve sděleních byl navržen integrovaný přístup s ohledem na dosažení cíle Společenství ve výši 120 g CO₂/km do roku 2012 a oznámeno, že Komise navrhne legislativní rámec pro dosažení cíle Společenství, přičemž se zaměří na závazné snížení emisí CO₂ za účelem dosažení cíle 130 g CO₂/km u průměrného nového vozového parku zlepšováním technologií automobilových motorů. **Cíl snížit emise CO₂ zdokonalením technologie motorů by měl mít podpořen rozvojem ekologických technologií v osobních automobilech a také zlepšením silniční infrastruktury, lepším řízením dopravního provozu, opatřeními podněcujícími k používání biopaliv a vhodnými daňovými podmínkami.** V souladu s přístupem v rámci dobrovolných závazků přijatých výrobci, to pokrývá ty prvky, které jsou zohledněny

opravách a údržbě vozidla. Dalšího snížení ve výši 10 g CO₂/km, nebo jejího ekvivalentu se docílí, bude-li to z technického hlediska možné, jinými technickými zlepšeními a zvýšeným používáním biopaliv. Spotřebitelské chování má navíc vliv na celkové emise z osobních automobilů, a proto by spotřebitelé měli být vybaveni informacemi, zda nové osobní automobily splňují cíle v oblasti emisí stanovené tímto nařízením.

v měření emisí CO₂ z nových osobních automobilů v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla. Dalšího snížení ve výši 10 g CO₂/km, nebo jejího ekvivalentu se docílí, bude-li to z technického hlediska možné, jinými technickými zlepšeními a zvýšeným používáním biopaliv. Spotřebitelské chování má navíc vliv na celkové emise z osobních automobilů, a proto by spotřebitelé měli být vybaveni informacemi, zda nové osobní automobily splňují cíle v oblasti emisí stanovené tímto nařízením. ***S ohledem na nadcházející přezkum směrnice 1999/94/ES týkající se dostupnosti informací pro spotřebitele ohledně hospodárnosti paliva a emisí CO₂ v souvislosti s uváděním nových osobních automobilů na trh je rovněž důležité, aby byla vytvořena jasná klasifikace vozidel podle jejich účinnosti z hlediska spotřeby paliva a produkce emisí CO₂.***

Odůvodnění

Je velmi důležité, aby byly spotřebitelům poskytovány jasné informace. Zároveň je důležité, aby byla při přezkumu směrnice 1999/94/ES stanovena jasná klasifikace vozidel (např. třída A, A+, třída B atd.).

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

(11) Legislativní rámec k provedení cíle průměrných emisí pro nový vozový park by měl zajistit, aby byly cíle snižování zcela neutrální z hlediska konkurenceschopnosti a sociálně

Pozměňovací návrh

(11) Legislativní rámec k provedení cíle průměrných emisí pro nový vozový park by měl zajistit, aby byly cíle snižování zcela neutrální z hlediska konkurenceschopnosti a sociálně

spravedlivé a udržitelné, aby byly nestranné vůči všem evropským výrobcům automobilů a bránily jakémukoli **neoprávněnému** narušování hospodářské soutěže mezi výrobci automobilů. Legislativní rámec by měl být slučitelný s celkovým cílem dosažení kjótských cílů EU a měly by ho doplňovat další nástroje, které více souvisejí s používáním, jako např. rozlišení daně z automobilu a energie.

spravedlivé a udržitelné, aby byly nestranné vůči všem evropským výrobcům automobilů a bránily jakémukoli narušování hospodářské soutěže mezi výrobci automobilů. Legislativní rámec by měl být slučitelný s celkovým cílem dosažení kjótských cílů EU a měly by ho doplňovat další nástroje, které více souvisejí s používáním, jako např. rozlišení daně z automobilu a energie. **Daně z osobních automobilů by měly souviset s jejich emisemi znečišťujících látek a jejich výše by měla být dohodnuta na úrovni EU, aby se zabránilo další fragmentaci vnitřního trhu z důvodu odlišného zdanění v jednotlivých členských státech.**

Odůvodnění

Je zbytečné, aby Komise definovala „oprávněná“ narušení hospodářské soutěže. Aby se zabránilo další fragmentaci vnitřního trhu z důvodu rozdílného uplatňování předpisů v členských státech, je důležité, aby byla na evropské úrovni dosažena dohoda o daních na osobní automobily, jež by souvisely s jejich znečišťujícími emisemi.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(11a) Má-li být dosaženo výroby automobilů s nulovými emisemi, je třeba radikálně navýšit položky v sedmém rámcovém programu pro výzkum a vývoj, jež jsou vyčleněny na technologie usilující o to, aby byla výroba tohoto druhu automobilů vůbec možná.

Odůvodnění

Je důležité investovat větší prostředky do výzkumu a vývoje, konkrétně do technologií, které by umožnily výrobu automobilů s nulovými emisemi.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

(12) S cílem zachovat rozmanitost na trhu s automobily a jeho schopnost uspokojovat různé potřeby spotřebitelů by měly být cíle CO₂ pro osobní automobily stanoveny lineárně v závislosti na užítkovosti automobilů. Pro vyjádření této užítkovosti je **nejvhodnějším** parametrem hmotnost, **protože** umožňuje **dostatečnou** korelaci se stávajícími emisemi a poskytla by tedy realističtější a z hlediska konkurenceschopnosti neutrální cíle a protože údaje o hmotnosti jsou snadno dostupné. **Nicméně údaje o alternativním parametru** užítkovosti, **stopě** (rozchod kol krát rozvor), by mohly být rovněž shromažďovány s cílem usnadnit dlouhodobější hodnocení přístupu založeného na užítkovosti. **Při stanovování cílů by měl být zohledněn plánovaný vývoj hmotnosti nových automobilů až do roku 2012 a vyloučeny možné pobídky ke zvyšování hmotnosti vozidel pouze s cílem získat výhodu z následného zvýšení cíle snížení CO₂. Proto by při stanovování cílů pro rok 2012 měl být zohledněn možný budoucí vývoj autonomního přírůstku hmotnosti vozidel vyráběných výrobci a prodávaných na trhu EU. Rozlišení cílů by mělo podpořit snižování emisí u všech kategorií automobilů, přičemž se uznává, že u vozidel s vyšší hmotností je možno dosáhnout vyššího snížení emisí.**

Pozměňovací návrh

(12) S cílem zachovat rozmanitost na trhu s automobily a jeho schopnost uspokojovat různé potřeby spotřebitelů by měly být cíle CO₂ pro osobní automobily stanoveny lineárně v závislosti na užítkovosti automobilů. Pro vyjádření této užítkovosti je **vhodným** parametrem hmotnost, **kteřá** umožňuje korelaci se stávajícími emisemi a poskytla by tedy realističtější a z hlediska konkurenceschopnosti neutrální cíle a protože údaje o hmotnosti jsou snadno dostupné. **Údaje o alternativních parametrech** užítkovosti, **jako je např. stopa** (rozchod kol krát rozvor), by mohly být rovněž shromažďovány s cílem usnadnit dlouhodobější hodnocení přístupu založeného na užítkovosti. **Komise by do roku 2014 měla přezkoumat dostupnost údajů a případně upravit parametr užítkovosti.**

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

(13) Cílem tohoto nařízení je vytvořit pobídky pro automobilový průmysl, aby investoval do nových technologií. Nařízení **aktivně podporuje ekologické inovace a bere v úvahu budoucí technologický vývoj. Takto se posiluje konkurenceschopnost evropského průmyslu a vytváří více vysoce kvalifikovaných pracovních míst.**

Pozměňovací návrh

(13) Cílem tohoto nařízení je vytvořit pobídky pro automobilový průmysl **(výrobce automobilů a dodavatele)**, aby investovali do nových technologií. Nařízení proto musí být koncipováno tak, aby byly oceněny a započteny ekologické inovace snižující emise skleníkových plynů, což podpoří vedoucí postavení automobilového průmyslu EU a jeho dodavatelů na trhu, a tím se v dostatečné míře vezme v úvahu budoucí technologický vývoj. **To dlouhodobě podpoří konkurenceschopnost průmyslu EU a zajistí vysoce kvalifikovaná pracovní místa v Evropské unii.**

Odůvodnění

This draft regulation limits ecological innovations that can be considered for concessions to those that are best demonstrated by the existing testing procedure. A limitation to only 5 g CO₂/km or, including biofuels, to 10 g CO₂/km for the 'complementary measures' taken as a whole, is insufficient. It is far less than what is technologically and economically possible.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13a) V rámci integrovaného přístupu ke snižování emisí CO₂ u lehkých užitkových vozidel musí být pomocí vyčíslitelných norem definovány a zaručeny ekologické inovace. Stávající evropský systém schvalování typu nepokrývá všechny technické možnosti, které jsou k dosažení pokroku v oblasti emisí CO₂ k dispozici. Je proto nezbytné stanovit metodu posouzení potenciálu snižování emisí CO₂

zaváděním technologických opatření. Měla by být věnována pozornost technologiím, které v opatřeních na základě nařízení (ES) č. 715/2007 a jeho prováděcích opatření nejsou vůbec zohledněny nebo jsou zohledněny nedostatečně. Schvalování ekologických inovací bude způsobem, jak poskytnout výrobcům další pobídky prostřednictvím započítání těchto přínosů k dosažení jejich konkrétních cílů týkajících se snížení CO₂. Mimoto i když mohou být nové technologie pro automobilový průmysl nákladné, měla by je přesto Komise podporovat prostřednictvím systému zvláštních kreditů.

Pozměňovací návrh 10

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13 b (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13b) Aby byla u tohoto odvětví zajištěna dlouhodobá předvídatelnost a aby byl současně zohledněn budoucí technologický vývoj, měly by být u nových osobních automobilů stanoveny dlouhodobé cíle pro emise CO₂, které by braly v úvahu posouzení dopadu vypracované Komisí. Smyslem těchto cílů by mělo být dosáhnout v roce 2020 průměrných emisí ve výši 95 g CO₂/km.

Pozměňovací návrh 11

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13 c (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13c) Toto nařízení zahrnuje zvláštní ustanovení zaměřená na podporu dalšího rozšíření vozidel poháněných alternativním palivem, vozidel s nízkými emisemi a vozidel s nulovými emisemi na

trhu EU.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 13 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13d) V zájmu dosažení cílů v oblasti životního prostředí a boje proti změně klimatu je obzvláště důležité, aby byl automobilový průmysl EU i nadále konkurenceschopný na světovém trhu. Je proto důležité přijímat opatření, která jsou efektivní, zejména pokud jde o náklady pro celý automobilový průmysl EU, aby bylo zajištěno zachování jeho konkurenceschopnosti.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(19) Aby bylo zajištěno plnění cílů podle tohoto nařízení, je zapotřebí **důkladný** mechanismus **k zajištění souladu**.

(19) Aby bylo zajištěno plnění cílů podle tohoto nařízení, je zapotřebí **sankční** mechanismus **v souladu se smlouvou**.

Odůvodnění

Při stanovení sankcí je zapotřebí zohlednit všechny okolnosti a vzít v úvahu dosah článku 95 Smlouvy o ES.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(21) Směrnice 2007/46/ES stanoví, že výrobci vydávají prohlášení o shodě, jímž

(21) Směrnice 2007/46/ES stanoví, že výrobci vydávají prohlášení o shodě, jímž

musí být opatřeno každé nové osobní vozidlo a že členský stát může dovolit registraci a uvedení do provozu nového osobního vozidla, pouze pokud je opatřeno platným prohlášením o shodě. Údaje shromažďované členskými státy by měly být v souladu s prohlášením o shodě vydaným výrobcem osobního automobilu.

musí být opatřeno každé nové osobní vozidlo a že členský stát může dovolit registraci a uvedení do provozu nového osobního vozidla, pouze pokud je opatřeno platným prohlášením o shodě. Údaje shromažďované členskými státy by měly být v souladu s prohlášením o shodě vydaným výrobcem osobního automobilu **a zakládat se pouze na těchto údajích. Pokud by členské státy z podložených důvodů nepoužívaly prohlášení o shodě za účelem ucelení postupu registrace a zahájení užití nového osobního automobilu, měly by provést nutná opatření, a zajistit tak odpovídající přesnost v rámci postupu monitorování. Měla by existovat společná databáze EU sdružující údaje z prohlášení o shodě. Ta by měla sloužit jako jediný zdroj, který členskými státy umožní jednodušším způsobem uchovávat údaje o registraci v případě nové registrace vozidla. Komise by měla zajistit, aby členské státy používaly elektronické sítě jako např. síť u projektu kulturního dědictví v regionálních sítích (REGNET), jež by zajistily další zjednodušení výměny registračních údajů, jako jsou údaje o emisích CO₂, a docílily tak přesného monitorování. Komise by kromě toho měla k 30. srpnu každého sledovaného roku poskytnout všem výrobcům v daném roce předběžnou zprávu o monitorování, aby mohli reagovat na vývoj na trhu.**

Odůvodnění

Všechny členské státy by měly být povinny založit své sledování na prohlášení o shodě jako hlavním referenčním dokumentu (např. u hodnot CO₂) – v současné době tento dokument nepoužívá přibližně 12 členských států EU. Proto je třeba vytvořit centrální evropskou databázi pro shromažďování takových údajů. To by umožnilo výrobcům provádět včasné aktualizace v případě technických změn jejich vozidel. Nejdůležitější je, aby výrobci znali včas oficiální hodnotu CO₂, a proto musí být předběžné výpočty a zpráva Komise k dispozici každého půlroku.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí

(22) Dosahování souladu s cíli podle tohoto nařízení ze strany výrobců by mělo být hodnoceno na úrovni Společenství. Výrobci, jejichž průměrné specifické emise CO₂ přesahují emise povolené v rámci tohoto nařízení, by měli uhradit poplatek za překročení emisí za každý kalendářní rok počínaje rokem 2012. Poplatek by měl být stanoven podle toho, v jakém rozsahu výrobci nesplnili svůj cíl. Měl by se postupem času zvyšovat. S cílem poskytnout dostatečný podnět k přijetí opatření na snížení specifických emisí CO₂ z osobních automobilů by poplatek měl zohlednit technické náklady. Částky poplatků za překročení emisí by měly být považovány za příjem pro rozpočet Evropské unie.

Pozměňovací návrh

(22) Dosahování souladu s cíli podle tohoto nařízení ze strany výrobců by mělo být hodnoceno na úrovni Společenství. Výrobci, jejichž průměrné specifické emise CO₂ přesahují emise povolené v rámci tohoto nařízení, by měli uhradit poplatek za překročení emisí za každý kalendářní rok počínaje rokem 2012. Poplatek by měl být stanoven podle toho, v jakém rozsahu výrobci nesplnili svůj cíl. ***Měl by být úměrný a v souladu s jinými nástroji snižování CO₂, jako je např. systém obchodování s emisemi EU.*** S cílem poskytnout dostatečný podnět k přijetí opatření na snížení specifických emisí CO₂ z osobních automobilů by poplatek měl zohlednit technické náklady. Částky poplatků za překročení emisí by měly být ***určeny na podporu udržitelných způsobů dopravy, které neprodukují emise CO₂, zejména na dopravní síť, výzkum v oblasti zvyšování energetické účinnosti a využívání obnovitelné energie v odvětví dopravy, a na podporu obnovy vozového parku.***

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení Článek 1

Znění navržené Komisí

Předmět a cíle

Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO₂ pro nové osobní automobily s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu a dosáhnout celkového cíle EU, jímž je ***úroveň průměrných*** emisí CO₂ ve výši 120 g CO₂/km u nového vozového

Pozměňovací návrh

Předmět, účel a cíle

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO₂ pro nové osobní automobily s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu a dosáhnout celkového cíle EU, jímž je ***snížení*** emisí CO₂ v EU, ***včetně odvětví dopravy.*** Nařízení stanoví

parku. Nařízení stanoví průměrné emise CO₂ pro nové osobní automobily ve výši 130 g CO₂/km prostřednictvím zdokonalení technologií automobilových motorů, jak jsou změřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a jeho prováděcími opatřeními. Toto nařízení bude doplněno o dodatečná opatření odpovídající 10 g/km v rámci integrovaného přístupu Společenství.

průměrné emise CO₂ ve výši 120 g CO₂/km u nového vozového parku.
Nařízení také stanoví cíl dosažení průměrných emisí ve výši 95 g CO₂/km pro nový vozový park od 1. ledna 2020.

2. Toto nařízení stanoví průměrné emise CO₂ pro nové osobní automobily ve výši 130 g CO₂/km pomocí zlepšení technologií automobilových motorů, jak jsou změřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a jeho prováděcími opatřeními.

3. Toto nařízení bude doplněno o dodatečná opatření odpovídající **alespoň** 10 g CO₂/km v rámci integrovaného přístupu Společenství.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Komise předloží návrh komplexního postupu pro stanovení všech opatření vedoucích ke snížení emisí CO₂. Cílem tohoto návrhu je zabránit rozlišování mezi opatřeními týkajícími se pohonu nebo palubních částí vozidla a dodatečnými opatřeními na jedné straně a ekologickými inovacemi na straně druhé.

Odivodnění

In order to promote technological progress in the automobile sector and provide motor manufacturers and suppliers with long-term investment security, it makes sense to set long-term objectives on the basis of a detailed account of current measures and a careful regulatory impact assessment, and thus to promote alternative technologies. These objectives should be set by means of a legislative procedure in the near future. The proposal must contain a comprehensive procedure so as to cover all CO₂ reduction measures.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Toto nařízení se použije na motorová vozidla kategorie M1 definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES o referenční hmotnosti nepřesahující 2 610 kg a vozidla, na něž bylo schválení typu rozšířeno v souladu s čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 („osobní automobily“), která jsou ve Společenství registrována poprvé **a která nebyla předtím registrována mimo Společenství** („nové osobní automobily“).

Pozměňovací návrh

1. Toto nařízení se použije na motorová vozidla kategorie M1 definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES o referenční hmotnosti nepřesahující 2 610 kg a vozidla, na něž bylo schválení typu rozšířeno v souladu s čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 („osobní automobily“), která jsou ve Společenství registrována poprvé („nové osobní automobily“).

Odůvodnění

Mají-li být evropští výrobci automobilů motivováni k tomu, aby investovali do nových technologií, které mají zvýšit energetickou účinnost a snížit emise CO₂, je nutné vyhnout se zavádění zvláštních výhod pro nové automobily dovážené ze zemí mimo Společenství.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Předchozí registrace mimo Společenství před méně než třemi měsíci před registrací ve Společenství se nezohledňuje.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Odůvodnění

Mají-li být evropští výrobci automobilů motivováni k tomu, aby investovali do technologií, které mají zvýšit energetickou účinnost a snížit emise CO₂, je nutné vyhnout se zavádění zvláštních výhod pro nové automobily dovážené ze zemí mimo Společenství.

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Nařízení se nevztahuje na vozidla pro speciální sociální účely podle čl. 3 odst. 1 písm. fd).

Odůvodnění

The number of such vehicles is relatively small, so that a derogation is justified to meet the requirement for social acceptability of these rules on CO2.

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(da) „stopou“ rozumí rozchod kol násobený rozvorem uvedeným v prohlášení o shodě a definovaným v oddílu 2.1 a 2.3 přílohy I směrnice 2007/46/ES;

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. 1 – písm. f a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(fa) „vozidlem poháněným alternativním palivem“ rozumí vozidlo, jak je definováno v nařízení (ES) č. 715/2007 a v jeho prováděcích opatřeních;

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. f b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(fb) „vozidlem s nulovými emisemi“ rozumí vozidlo, které při zkoušce na CO₂ podle nařízení (ES) č. 715/2007 neprodukuje v klidu ani při jízdě žádné emise CO₂;

Odůvodnění

Tato úprava nemění význam odstavce, přispívá však k lepší srozumitelnosti.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. f c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(fc) „ekologickou inovací“ rozumí všechna technologická opatření či inovace, jež mají prokazatelně vyčíslitelný přínos pro snižování emisí CO₂ a jež nejsou zahrnuty do zkušebního postupu na CO₂ podle nařízení (ES) č. 715/2007 či v tomto postupu nejsou dostatečně brány v potaz, ani nejsou z právního hlediska vyžadovány dodatečnými opatřeními uvedenými v článku 1. Měl by být sestaven jednotný omezený, ale upravitelný seznam opatření;

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. f d (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(fd) „vozidla, která mají zvláštní sociální funkci“ rozumí tato vozidla kategorie M₁;

i) vozidla, která mají zvláštní sociální funkci podle směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností přesahující 2 000 kg,

ii) vozidla s referenční hmotností přesahující 2000 kg a určená pro sedm nebo více osob včetně řidiče, s výjimkou vozidel kategorie M₁G podle směrnice 2007/46/ES,

iii) vozidla s referenční hmotností přesahující 1760 kg vyrobená výhradně pro komerční účely, v nichž lze používat invalidní vozík v souladu s politikou Společenství týkající se postižených osob.

Odůvodnění

The number of such vehicles is relatively small, so that a derogation is justified to meet the requirement for social acceptability of these rules on CO₂.

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – pododstavec 1 – návětí

Znění navržené Komisí

2. Pro účely tohoto nařízení se **výrobci považují za spojené, pokud jsou spojenými podniky**. „Spojenými podniky“ se rozumí:

Pozměňovací návrh

2. Pro účely tohoto nařízení se **několik výrobců, kteří tvoří spojený podnik, považuje za spojené výrobce**. „Spojenými podniky“ se rozumí:

Odůvodnění

Tato úprava nemění význam odstavce, přispívá však k lepší srozumitelnosti.

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení

Článek 4

Znění navržené Komisí

Na kalendářní rok začínající dnem 1. ledna 2012 a každý následující kalendářní

Pozměňovací návrh

Počínaje dnem 1. ledna 2012 zajistí každý výrobce osobních automobilů, aby v roce

rok zajistí každý výrobce osobních automobilů, aby **jeho průměrné specifické emise CO₂ nepřekročily jeho** cíl pro specifické emise určený v souladu s přílohou I, nebo pokud je výrobcí udělena výjimka podle článku 9, cíl určený v souladu s uvedenou odchylkou.

2012 60 % jeho vozového parku, v roce 2013 70 % jeho vozového parku, v roce 2014 80 % jeho vozového parku a v roce 2015 a v každém následujícím roce 100 % jeho vozového parku nepřekročilo cíl pro specifické emise CO₂ určený **pro vozový park výrobce** v souladu s přílohou I, nebo pokud je výrobcí udělena výjimka podle článku 9, cíl určený v souladu s uvedenou odchylkou.

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Pro výpočet průměrných specifických emisí CO₂ se započte každý nový osobní automobil se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 50 g CO₂/km a každé vozidlo poháněné alternativním palivem jedenapůlkrát a každé vozidlo s nulovými emisemi třikrát, a to až do roku 2015 včetně.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Při výpočtu specifických emisí CO₂ se zohlední snížení emisí CO₂ pomocí ekologických inovací.

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení
Čl. 5 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Výrobci mohou vytvořit sdružení, aby splnili své závazky, pokud jde o představení vozidel s nulovými emisemi, jak je stanoveno v odstavci 2a přílohy I.

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení
Čl. 5 – odst. 2 – návrh

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Dohoda o vytvoření sdružení se může vztahovat na jeden či více kalendářních roků, **pokud celková doba trvání každé dohody nepřekračuje pět kalendářních let**, a musí být uzavřena nejpozději do 31. prosince prvního kalendářního roku, ve kterém by emise měly být sdíleny. Výrobci, kteří tvoří sdružení, podají Komisi informace:

2. Dohoda o vytvoření sdružení se může vztahovat na jeden či více kalendářních roků a musí být uzavřena nejpozději do 31. prosince prvního kalendářního roku, ve kterém by emise měly být sdíleny. Výrobci, kteří tvoří sdružení, podají Komisi informace:

Odůvodnění

Nejsou žádné důvody k tomu, aby vytvoření sdružení bylo omezeno na 5 let. Tato změna se navíc nedotkne obecného průměrného cíle snížení emisí na 130 g/km.

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení
Čl. 5 – odst. 5 – návrh

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5. Výrobci mohou uzavřít dohody o vstupu do sdružení, za předpokladu, že jejich dohody jsou v souladu s články 81 a 82 Smlouvy **a že umožňují za obchodně přiměřených podmínek otevřenou, transparentní a nediskriminační účast všech výrobců, kteří požádají o to stát se**

5. Výrobci mohou uzavřít dohody o vstupu do sdružení, za předpokladu, že jejich dohody jsou v souladu s články 81 a 82 Smlouvy. Aniž je omezena všeobecná použitelnost pravidel EU o hospodářské soutěži na tato sdružení, všichni členové sdružení zajistí zejména, aby v souvislosti

členem sdružení. Aniž je omezena všeobecná použitelnost pravidel EU o hospodářské soutěži na tato sdružení, všichni členové sdružení zajistí zejména, aby v souvislosti s jejich dohodou o sdružení nedocházelo ke sdílení údajů ani výměně informací, s výjimkou těchto:

s jejich dohodou o sdružení nedocházelo ke sdílení údajů ani výměně informací, s výjimkou těchto:

Odůvodnění

Vytvoření sdružení, v jehož rámci by se každý externí výrobce mohl bez diskriminace připojit k dohodnutým podmínkám, by v konečném důsledku znamenalo, že by byl pro celé odvětví zaveden uzavřený systém obchodování s emisemi. V rámci svobody vytváření podniků a zohlednění pravidel hospodářské soutěže v EU je proto nutné tuto polovinu věty vypustit. Podniky se mohou vytvářet pouze na základě dobrovolnosti bez vynuceného přistoupení externích konkurentů.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. S výjimkou případu, kdy je učiněno oznámení podle odstavce 3, výrobci ve sdružení, o němž byly podány informace Komisi, jsou považováni pro účely tohoto nařízení za jednoho výrobce.

Pozměňovací návrh

7. S výjimkou případu, kdy je učiněno oznámení podle odstavce 3, výrobci ve sdružení, o němž jsou podávány informace Komisi, jsou považováni pro účely **splnění svých povinností podle článku 4** tohoto nařízení za jednoho výrobce. **Informace o kontrole a hlášení budou zaznamenávány a oznamovány v centrálním registru, do něhož budou mít přístup jednotliví výrobci i sdružení.**

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Za **rok** začínající dnem **1. ledna 2010** a každý následující **rok** zaznamená každý členský stát u každého nového osobního automobilu registrovaného na jeho území

Pozměňovací návrh

1. Za **měsíc** začínající dnem **1. ledna 2012** a každý následující **měsíc** zaznamená každý členský stát u každého nového osobního automobilu registrovaného na

informace v souladu s částí A přílohy II.

jeho území informace v souladu s částí A přílohy II. **Tyto informace budou k dispozici výrobcům a jejich jmenovitě uvedeným dovozcům nebo zástupcům v každém členském státě. Členské státy se v maximálně míře vynasnaží zajistit, aby orgány předávající tyto informace pracovaly transparentně a nebyrokraticky.**

Odůvodnění

Aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže, je třeba začít s kontrolou a hlášením průměrných emisí zároveň se zavedením regulace. Opatření by proto neměla být zavedena před rokem 2012, měla by se provádět měsíčně a údaje by měly být k dispozici výrobcům vozidel proto, aby výrobci a zákazníci měli motivaci více se podílet na dosažení cílů. Tento pozměňovací návrh se snaží zajistit, aby vnitrostátním orgánům předávajícím tyto informace nevznikaly zbytečné provozní náklady a aby pracovaly co nejúčinněji a co nejméně byrokraticky.

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Do dne **28. února 2011** a každého následujícího **roku** členský stát určí a předloží Komisi informace uvedené v části B přílohy II týkající se předchozího kalendářního roku. Údaje se předávají ve formátu podle části C přílohy II.

Pozměňovací návrh

2. Do dne **31. července 2012** a každého následujícího **půlroku** členský stát určí a předloží Komisi informace, **ověřené oprávněným auditorem**, uvedené v části B přílohy II týkající se předchozího kalendářního roku. Údaje se předávají ve formátu podle části C přílohy II.

Odůvodnění

Kontrola a hlášení by měly být zahájeny spolu s prováděním nařízení v roce 2012, aby se zabránilo narušování hospodářské soutěže a diskriminaci mezi výrobci. Je zásadní, aby výrobci byli brzy obeznámeni s tím, jaká bude oficiální hodnota CO₂, proto Komise musí provádět prozatímní výpočty každý půlrok. Ověření údajů členských států oprávněným auditorem by mělo zajistit, aby členské státy shromažďovaly a sledovaly hodnoty CO₂ z prohlášení o shodě a aby modely automobilů byly přiřazeny správným výrobcům.

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 4 – pododstavec 1 – návětí

Znění navržené Komisí

4. Komise povede centrální registr údajů hlášených členskými státy podle tohoto článku a do **30. června 2011** a každého následujícího **roku** předběžně vypočítá pro každého výrobce:

Pozměňovací návrh

4. Komise povede centrální registr údajů hlášených členskými státy podle tohoto článku a do **30. srpna 2012** a každého následujícího **půlroku** předběžně vypočítá pro každého výrobce:

Odůvodnění

Aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže, je třeba začít s kontrolou a hlášením průměrných emisí zároveň se zavedením regulace. Opatření by proto neměla být uplatněna před rokem 2012. Včasná informace o hodnotách CO₂ registrovaných v každém pololetí je proto pro výrobce z důvodu jistoty plánování nutná.

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Výrobci mohou do **dvou** měsíců ode dne, kdy jim byl oznámen předběžný výpočet podle odstavce 4, oznámit Komisi případné chyby v údajích, přičemž upřesní v jakém členském státě mělo k chybě dojít.

Komise posoudí veškerá oznámení výrobců a do **30. září** předběžné výpočty podle odstavce 4 buď potvrdí, anebo pozmění.

Pozměňovací návrh

5. Výrobci mohou do **tří** měsíců ode dne, kdy jim byl oznámen předběžný výpočet podle odstavce 4, oznámit Komisi případné chyby v údajích, přičemž upřesní v jakém členském státě mělo k chybě dojít.

Komise posoudí veškerá oznámení výrobců a do **31. března následujícího roku** předběžné výpočty podle odstavce 4 buď potvrdí, anebo pozmění.

Odůvodnění

Přesnost dat získaných od členských států má pro exaktní výpočet specifických cílových hodnot snížení má pro jednotlivé výrobce velký význam. Proto by se měla lhůta, v níž mohou výrobci na nesouměrnosti databáze upozornit, prodloužit na minimálně tři měsíce.

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. Pokud se bude Komisi na základě výpočtů podle odstavce 5 týkajících se kalendářního roku 2010 anebo 2011 jevit, že průměrné specifické emise CO₂ výrobce v daném roce překračují jeho cíl pro specifické emise pro daný rok, oznámí danou skutečnost výrobci.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Odivodnění

Aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže, je třeba začít s kontrolou a hlášením průměrných emisí zároveň se zavedením regulace. Opatření by proto neměla být uplatněna před rokem 2012.

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Členské státy určí orgán odpovědný za shromažďování a sdělování údajů za účelem sledování v souladu s tímto nařízením a informují o něm Komisi nejpozději 6 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost.

Pozměňovací návrh

7. Členské státy určí příslušný orgán odpovědný za shromažďování a sdělování sledovaných údajů v souladu s tímto nařízením a o určeném příslušném orgánu informují **Evropský parlament, Radu a** Komisi nejpozději 6 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost.

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení Čl. 7 odst. 2 až 5

Znění navržené Komisí

2. Poplatek za překročení emisí podle odstavce 1 se vypočítá pomocí tohoto vzorce:

Pozměňovací návrh

2. Poplatek za překročení emisí podle odstavce 1 se vypočítá pomocí tohoto vzorce:

Překročení emisí x počet nových osobních automobilů x poplatek za překročení emisí stanovený v odstavci 3.

kde:

„překročením emisí“ se rozumí kladný počet gramů na kilometr, o které průměrné specifické emise výrobce překročily jeho cíl pro specifické emise v daném kalendářním roce, zaokrouhlené na tři desetinná místa; a

„počtem nových osobních automobilů“ se rozumí počet nových osobních automobilů, **jehož je** výrobcem a **jenž byl zaregistrován** v **daném** roce.

3. Poplatek za překročení emisí je:

(a) ve vztahu k překročení emisí za kalendářní rok 2012: 20 EUR;

(b) ve vztahu k překročení emisí za kalendářní rok 2013: 35 EUR;

(c) ve vztahu k překročení emisí za kalendářní rok 2014: 60 EUR; a

(d) ve vztahu k překročení emisí za kalendářní rok 2015 a následující kalendářní roky: 95 EUR.

4. Komise stanoví způsoby vybírání poplatků za překročení emisí podle odstavce 1.

Uvedená opatření, jejichž předmětem je změna jiných než podstatných prvků tohoto

Překročení emisí x počet nových osobních automobilů, **kteřé v průměru nesplňují cíl výrobce pro specifické emise**, x poplatek za překročení emisí stanovený v odstavci 3.

kde:

„překročením emisí“ se rozumí kladný počet gramů na kilometr, o které průměrné specifické emise výrobce překročily jeho cíl pro specifické emise v daném kalendářním roce, zaokrouhlené na tři desetinná místa; a

„počtem nových osobních automobilů, **kteřé v průměru nesplňují cíl výrobce pro specifické emise**“ se rozumí počet nových osobních automobilů **vyrobených** výrobcem a **zaregistrovaných** v **příslušném** roce, **jejichž specifické emise CO₂ překračují stanovené cíle pro specifické emise a nemohou být nahrazeny jinými zaregistrovanými vozidly výrobce, jejichž emise CO₂ jsou nižší než stanovené cíle pro specifické emise.**

3. Poplatek za překročení emisí **za kalendářní rok 2012 a následující kalendářní roky** je **srovnatelný s jinými nástroji na snižování emisí CO₂, jako je systém obchodování s emisemi EU, ale nanejvýš 40 EUR.**

4. Komise stanoví způsoby vybírání poplatků za překročení emisí podle odstavce 1.

Uvedená opatření, jejichž předmětem je změna jiných než podstatných prvků tohoto

nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 3.

5. Částky poplatku za překročení emisí *se považují za příjem pro rozpočet Evropské unie.*

nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 3.

5. Částky poplatku za překročení emisí *jsou určeny na podporu udržitelných způsobů dopravy, které neprodukují emise CO₂, zejména na dopravní síť, výzkum v oblasti zvyšování energetické účinnosti a využívání obnovitelné energie v odvětví dopravy, a na podporu obnovy vozového parku.*

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 4 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

4. Komise stanoví způsoby vybírání poplatků za překročení emisí podle *odstavce 1.*

Pozměňovací návrh

4. Komise stanoví způsoby vybírání poplatků za překročení emisí podle *odstavců 1, 2 a 3.*

Odůvodnění

Společenství přísluší, aby v právních aktech stanovilo sankce. Se sankcemi však musí souhlasit členské státy.

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 1 – věta

Znění navržené Komisí

1. Do dne **31. října 2011** a každého následujícího roku Komise zveřejní seznam, ve kterém se u každého výrobce uvedou:

Pozměňovací návrh

1. Do dne **30. června 2013** a *ke stejnému datu* každého následujícího roku Komise zveřejní, *a to i na svých webových stránkách*, seznam, ve kterém se u každého výrobce uvedou:

Odůvodnění

The publication of manufacturers' data should begin as and when the regulation is introduced, to avoid market distortions and discrimination against manufacturers. So

publication of the data should not start until 2013.

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Ode dne 31. října 2013 seznam zveřejňovaný podle odstavce 1 rovněž uvede, zda výrobce splnil pro předchozí kalendářní rok požadavky uvedené v článku 4.

Pozměňovací návrh

2. Seznam zveřejňovaný podle odstavce 1 rovněž uvede, zda výrobce splnil pro předchozí kalendářní rok požadavky uvedené v článku 4.

Odivodnění

Datum zahájení již bylo stanoveno úpravou týkající se čl. 8 odst. 1.

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Čl. 9 – nadpis a odst. 1

Znění navržené Komisí

Speciální **výjimka** pro **nezávislé** výrobce malých sérií

1. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočteného v souladu s přílohou I může podat výrobce, který:

(a) je odpovědný za méně než **10 000** nových osobních automobilů registrovaných ve Společenství za kalendářní rok; a

(b) není spojen s dalším výrobcem.

Pozměňovací návrh

Speciální **cíl** pro **specializované** výrobce malých sérií

1. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočteného v souladu s přílohou I může podat výrobce, který:

(a) je odpovědný za méně než **0,1 %** nových osobních automobilů registrovaných ve Společenství za kalendářní rok; a

(b) není spojen s dalším výrobcem; **nebo**

(c) je-li spojen, je výrobcem specifických modelů s vlastními vývojovými a výrobními zařízeními a byl takovým výrobcem i v době vstupu tohoto nařízení v platnost.

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 7 a a 7 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

7a. Výrobce může Komisi požádat o náhradní cíl, jímž je 25% snížení průměrných specifických emisí ve srovnání s rokem 2006, namísto cíle vypočítaného podle přílohy I, pod podmínkou, že

a) nemá spojený podnik a jeho roční objem registrací nových vozidel v EU se pohybuje mezi hodnotou stanovenou v odstavci 1 a 1 % celkového trhu EU, nebo

b) má spojené podniky a jeho roční objem registrací nových vozidel v EU se dohromady se spojenými podniky pohybuje mezi hodnotou stanovenou v odstavci 1 a 1 % celkového trhu EU.

7b. Spojené podniky mohou Komisi požádat o náhradní cíl, jímž je 25% snížení průměrných specifických emisí ve srovnání s rokem 2006, namísto cíle vypočítaného podle přílohy I, pokud se jejich roční objem registrací nových vozidel v EU dohromady se spojenými podniky pohybuje mezi hodnotou stanovenou v odstavci 1 a 1 % celkového trhu EU.

Odůvodnění

The target of a greater reduction in emissions (25%) will offer manufacturers of specific models a greater incentive to make more efforts in this area than fleet manufacturers. Since manufacturers of specific models are not generally covered by the derogation under Article 9(1), on grounds of fairness these additional provisions should be incorporated into the Commission proposal.

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení
Čl. 10 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. V roce 2010 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o přezkumu pokroku v provádění integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel.

Pozměňovací návrh

1. V roce 2010 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o přezkumu pokroku v provádění integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel. ***V rámci téže zprávy Komise navrhne doporučení k systému kreditů a vydávání osvědčení za účelem zavádění ekologických inovací.***

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení
Čl. 10 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Kdykoli Komise navrhne nový právní předpis postihující lehká užitková vozidla a jejich pohonné hmoty způsobem, který povede přímo či nepřímo k zvýšení emisí CO₂, zdůrazní tuto skutečnost ve svém návrhu předkládaném Evropskému parlamentu a Radě a poskytne informace o jakémkoli negativním dopadu na výrobce, pokud jde o plnění cíle v oblasti specifických emisí CO₂ stanoveného tímto nařízením.

Odůvodnění

Automobilový průmysl by v případě legislativních návrhů, v jejichž důsledku se zvyšují emise CO₂, měl mít nárok na kompenzaci. Tato náhrada je v souladu s dohodnutými zásady CARS 21: stabilitou, předvídatelností a dosažením cílů co nejúčinnějším způsobem. Je proto třeba pokaždé jasně uvést, zda navrhované nařízení negativně ovlivňuje cíl na snížení CO₂.

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení
Čl. 10 – odst. 3 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3b. Komise přezkoumá technologický vývoj a v případě potřeby zavede limitní hodnoty odpovídající limitním hodnotám CO₂ pro další typy energie využívané pro osobní automobily. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 3.

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení
Čl. 10 – odst. 3 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3c. V zájmu lepšího zobrazení skutečných úniků emisí CO₂ z vozidel a potenciálu, který představují dodatečná opatření a ekologické inovace, Komise pravidelně zhodnotí zkušební cykly používané na měření emisí CO₂, jak to stanovuje nařízení (ES) č. 715/2007, a přiměřeně je upraví.

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení
Čl. 10 – odst. 3 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3d. Po posouzení dopadu zveřejní Komise do roku 2014 zprávu o dostupnosti údajů týkajících se stopy, která je parametrem užitkovosti zaměřeným na určení cílových hodnot specifických emisí, a v případě potřeby přílohu I změní a doplní v souladu s regulativním postupem

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení

Článek 11

Znění navržené Komisí

Informace pro spotřebitele

Výrobci ode dne 1. ledna 2010 zajistí, aby štítky, plakáty nebo propagační literatura a materiály uvedené v článcích 3, 5 a 6 směrnice 1999/94/ES uváděly, do jaké míry se specifické emise CO₂ z osobního automobilu nabízeného k prodeji liší od cíle pro specifické emise pro daný osobní automobil podle přílohy I.

Pozměňovací návrh

Prováděcí opatření

Opatření nezbytná pro provedení čl. 3 odst. 1 písm. fa), jejichž předmětem je změna jiných než podstatných prvků tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 3.

Odůvodnění

Schvalování ekologických inovací na úrovni EU prostřednictvím postupu projednávání ve výborech zajišťuje harmonizovaný přístup. Postup projednávání ve výborech je zavedený postup v rámci právních předpisů Společenství, který Komise pravidelně používá k dosažení společných rozhodnutí, jejichž účelem je změna stávajících právních předpisů nebo zavedení nových v souladu s pravomocemi Komise v oblasti konstrukce motorových vozidel.

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení

Příloha I – bod 1

Znění navržené Komisí

1. Pro každý nový osobní automobil se povolené specifické emise CO₂, měřené v gramech na kilometr, určí v souladu s tímto vzorcem:

$$\text{Povolené specifické emise CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

Pozměňovací návrh

1. Pro každý nový osobní automobil se povolené specifické emise CO₂, měřené v gramech na kilometr, určí v souladu s tímto vzorcem:

$$\text{Povolené specifické emise CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

$$M_0 = 1289,0$$

$$f = (1 + AMI)6$$

autonomní přírůstek hmotnosti (AMI) = 0
%

a = 0,0457

a = 0,0457

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení

Příloha I – bod 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Každý výrobce zajistí, aby počínaje dnem 1. ledna 2020 se v daném i v každém následujícím roce nejméně u 8 % všech jím vyrobených osobních automobilů jednalo o automobily s nulovými emisemi. K dosažení tohoto cíle mohou výrobci využít ustanovení o sdružování uvedená v čl. 5 odst. 1a).

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení

Příloha II – část A – bod 1 – návětí

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Za **rok** začínající dnem **1. ledna 2010** a každý následující **rok** zaznamenají členské státy u každého nového osobního automobilu registrovaného na jeho území tyto údaje:

1. Za **měsíc** začínající dnem **1. ledna 2012** a každý následující **měsíc** zaznamená každý členský stát u každého nového osobního automobilu registrovaného na jeho území tyto údaje:

Odůvodnění

Aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže, je třeba začít s kontrolou a hlášením průměrných emisí zároveň se zavedením regulace. Opatření by proto neměla být uplatněna před rokem 2012. Pro výrobce je z důvodu jistoty plánování zapotřebí, aby měli každý měsíc údaje o nových osobních automobilech a o výsledcích monitorování CO₂.

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení
Příloha II – část A – bod 3 – návětí

Znění navržené Komisí

3. Za **rok** začínající dnem **1. ledna 2010** a každý následující **rok** určí členské státy v souladu s metodami popsányými v části B pro každého výrobce:

Pozměňovací návrh

3. Za **měsíc** začínající dnem **1. ledna 2012** a každý následující **měsíc** určí členské státy v souladu s metodami popsányými v části B u každého výrobce:

POSTUP

Název	Výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily		
Referenční údaje	KOM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD)		
Příslušný výbor	ENVI		
Výbor, který zaujal stanovisko Datum oznámení na zasedání	ITRE 17.1.2008		
Užší spolupráce – datum oznámení na zasedání	10.4.2008		
Navrhovatel Datum jmenování	Werner Langen 4.3.2008		
Projednání ve výboru	8.4.2008	27.5.2008	16.7.2008
Datum přijetí	1.9.2008		
Výsledek závěrečného hlasování	+: 31	–: 19	0: 2
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Dragoș Florin David, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Adam Gierek, Umberto Guidoni, David Hammerstein, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Amalia Sartori, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Dominique Vlasto		
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Alexander Alvaro, Pilar Ayuso, Dorette Corbey, Christian Ehler, Göran Färm, Robert Goebbels, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Gunnar Hökmark, Marie-Noëlle Lienemann, Pierre Pribetich, Vittorio Prodi, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Ţicău		
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Alessandro Foglietta, Umberto Pirilli		