



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

*Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku*

**2012/0190(COD)**

20. 3. 2013

## **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 mění nařízení (ES) č. 443/2009 za účelem vymezení způsobů, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů do roku 2020 (COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Navrhovatelka(\*): Fiona Hall

(\*): Přidružený výbor – článek 50 jednacího řádu

PA\_Legam

## KRÁTKÉ ODŮVODNĚNÍ

Dne 11. července 2012 Komise předložila svůj návrh na revizi nařízení (ES) č. 443/2009, které stanoví rámec pro snížení emisí CO<sub>2</sub> pro nový vozový park do roku 2020. Tato revize zavádí nezbytné způsoby, bez nichž by cíle 95 g CO<sub>2</sub>/km pro druhé období do roku 2020 nemohlo být dosaženo.

Způsoby dosažení cíle jsou aspekty provádění, které mají vliv na to, jakým způsobem se cílových emisí dosáhne. Návrh Komise ponechává většinu těchto způsobů nezměněnu, s následujícími výjimkami:

- Pro osobní automobily, které vypouštějí méně emisí než 35 g CO<sub>2</sub>/km, budou mezi lety 2020 a 2023 zavedeny superkredity s multiplikátorem 1,3, které budou během doby trvání tohoto režimu omezeny celkovým počtem 20 000 vozidel na výrobce;
- Aktualizuje se cíl v rámci výjimky pro specializované výrobce pro rok 2020 a výrobci, kteří jsou odpovědní za méně než 500 registrací nových osobních automobilů za rok, jsou vyňati z povinnosti splnit cíl pro CO<sub>2</sub>;
- Ekologické inovace se ponechají, jakmile bude proveden revidovaný zkušební postup.

Kromě toho jsou ustanovení o postupu projednávání ve výboru aktualizována tak, aby byla slučitelná s Lisabonskou smlouvou.

Navrhovatelka revidované nařízení vřele vítá. Jelikož většina výrobců automobilů je na cestě k dosažení svých cílů dohodnutých v roce 2009 pro rok 2015 a 2020, pokud jde o emise CO<sub>2</sub>, bylo by nežádoucí provádět v této fázi výrazné změny způsobů pro dosažení cíle 95 g CO<sub>2</sub>/km pro rok 2020. Některé důležité otázky však Komise ve svém návrhu náležitě neřeší.

Významným bodem vzbuzujícím znepokojení je rostoucí rozdíl mezi typově schválenými a skutečnými emisemi nových osobních automobilů, jež podle odhadů Komise činí 15–30 %. Tento rozdíl je z velké části způsoben metodami, jež výrobci automobilů používají při měření emisí CO<sub>2</sub> v souladu se stávajícím postupem zkušebního cyklu. Vyřešit tento nesoulad je zásadní, a to v neposlední řadě proto, že snižování emisí CO<sub>2</sub> se přímo promítá do úspory paliva pro spotřebitele a do nižšího dovozu ropy.

Navrhovatelka si proto přeje, aby Komise do roku 2014 přezkoumala regulační zkušební postup pro měření specifických emisí CO<sub>2</sub> stanovený na základě nařízení (ES) č. 715/2007 a prováděcího opatření k němu. Komise by měla být schopna zkušební cyklus EU aktualizovat do ledna 2015. Mělo by k tomu dojít bez ohledu na to, zda bude do té doby dokončen celosvětově harmonizovaný zkušební cyklus pro lehká vozidla (WLTP), neboť úspora paliva je v zájmu evropských spotřebitelů bez ohledu na mezinárodní pokrok. Nové postupy WLTP by následně mohly být začleněny do rámce zkušebního cyklu EU a cílové hodnoty CO<sub>2</sub> jednotlivých výrobců automobilů by mohly být přizpůsobeny. Možnost měření ekologických inovací mimo zkušební cyklus by při aktualizaci zkušebního cyklu EU v roce 2015 neměla být zachována.

Slabinou návrhu Komise je chybějící vize pro období po roce 2020. Ačkoli mohou existovat oblasti, ve kterých nebude možné předpovědět přesný vývoj technologických zlepšení do roku 2025, může být pro průmysl přínosem jistota jednoznačného politického signálu. Cíl v oblasti emisních hodnot CO<sub>2</sub> pro rok 2025 by tudíž měl být v tomto nařízení stanoven. Takový cíl poskytne průmyslovým podnikům dostatečnou lhůtu a bude podléhat přezkumu za účelem zajištění, aby byl dosažitelný sociálně i hospodářsky spravedlivým způsobem.

V USA byl cíl pro rok 2025 již stanoven. V rámci tohoto cíle je po výrobcích automobilů požadováno, aby mezi lety 2011 a 2025 snížili spotřebu paliva průměrného automobilu o polovinu. Vzhledem k tomu, že by si Evropa měla v celosvětové soutěži v oblasti čistších vozidel udržet přední místo, měla by přijmout stejně ambiciózní rychlost zlepšování. Snížení o 50 % ve srovnání s úrovněmi roku 2011 by znamenalo cílové emise nižší než 70 g CO<sub>2</sub> na kilometr. Nejnovější studie z roku 2012 vypracovaná společností AEA-Ricardo dochází k závěru, že cíl 70 g CO<sub>2</sub>/km je pro rok 2025 nejvhodnější a odhaduje, že tohoto cíle lze dosáhnout již se 7 % vozidel s mimořádně nízkými emisemi a přibližně s 20 % hybridních vozidel.

Cíl 70 g CO<sub>2</sub>/km v roce 2025 by zajistil, že investice do vývoje hnacích ústrojí na alternativní pohon budou pokračovat a že povedou k urychlení hospodářského růstu a ke vzniku dalších pracovních míst pro vysoce kvalifikované pracovníky v Evropě. Společnost McKinsey odhaduje, že do roku 2030 bude v oblasti výroby a výzkumu a vývoje v EU v důsledku potřeby vyrábět automobily s nižší spotřebou paliva vytvořeno 110 000 nových pracovních míst. Komise uznala výhody používání stopy jako parametru užítkovosti místo hmotnosti a bylo by vhodné změnit parametr užítkovosti pro cíl pro rok 2025 na stopu a umožnit výrobcům volbu mezi měřením hmotnosti a stopy mezi roky 2015 a 2020.

Navrhovatelka v neposlední řadě navrhuje změnit článek týkající se superkreditů. Slabinou superkreditů je, že ačkoli motivují výrobce automobilů k výrobě většího počtu vozidel s mimořádně nízkými emisemi, umožňují jim zároveň prodávat větší množství více znečišťujících vozidel, čímž oslabují cílové hodnoty CO<sub>2</sub>. Navrhovatelka místo toho navrhuje zavést flexibilní nástroj podobný nástroji pro nízkouhlíkové automobily v Kalifornii (low-carbon vehicle mandate). Urychlí to vývoj a zavádění alternativních hnacích ústrojí, jako jsou elektrické baterie a palivové články, a zajistí přiměřené investice do technologií s mimořádně nízkými emisemi. Budou tak poskytnuty pobídky prvním účastníkům, neboť se zmírní jejich průměrné cíle emisí CO<sub>2</sub> pro rok 2025, a zároveň bude zajištěno, že výrobci, kteří se rozhodnou nepřispět k brzkému zavedení automobilů s mimořádně nízkými emisemi, provedou po roce 2020 dodatečná zlepšení svého konvenčního vozového parku.

Na Komisi, členské státy a regionální a místní orgány je kladen požadavek, aby zjistily a šířily osvědčené postupy v oblasti stimulace poptávky po automobilech s mimořádně nízkými emisemi tak, aby byl zdravý růst prodeje v některých evropských zemích napodoben ve všech členských státech.

## POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví

a bezpečnost potravin jako věcně příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil tyto pozměňovací návrhy:

## **Pozměňovací návrh 1**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 1 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(1a) Jsou-li cíle měněny příliš často, vede to k nejistotě automobilového průmyslu a má to dopad na jeho globální konkurenceschopnost.***

## **Pozměňovací návrh 2**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 2**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(2) Je vhodné upřesnit, že pro účely ověření dodržování cíle 95 g CO<sub>2</sub>/km by měly být emise CO<sub>2</sub> i nadále měřeny 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 a jeho prováděcími předpisy i pomocí inovativních technologií.

(2) Je vhodné upřesnit, že pro účely ověření dodržování cíle 95 g CO<sub>2</sub>/km by měly být emise CO<sub>2</sub> i nadále měřeny 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 a jeho prováděcími předpisy i pomocí inovativních technologií. ***Studie vypracované Komisí však ukázaly, že zkušební postupy používané pro měření emisí CO<sub>2</sub> podle zmíněného nařízení nezabránilly zvýšenému využívání flexibilních možností ze strany výrobců, což vedlo k údajnému snížení emisí CO<sub>2</sub>, jež nelze přisoudit technologickému zlepšení a nelze jej dosáhnout ve skutečném provozu. Je proto třeba přezkoumat nařízení (ES) č. 715/2007 s cílem zajistit, aby zkušební postupy***

*náležitě zohledňovaly skutečné emise CO<sub>2</sub> z osobních automobilů.*

**Pozměňovací návrh 3**  
**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 2 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(2a) Vysoké a stále rostoucí ceny fosilních paliv a zejména ceny ropy jsou hrozbou pro hospodářské oživení, energetickou bezpečnost a cenovou dostupnost energie v Evropě. Ropné krize mohou vést k hlubokým recesím, poklesu konkurenceschopnosti a nárůstu nezaměstnanosti. Snížení naší závislosti na ropě, mimo jiné prostřednictvím zvýšení účinnosti a udržitelnosti nových osobních a nákladních automobilů, je proto prioritou.*

**Pozměňovací návrh 4**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 3**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(3) S ohledem na vysoké náklady na výzkum a vývoj a náklady na jednotkovou výrobu prvních generací vozidel s výrazně nízkouhlíkovými technologiemi je vhodné dočasně a v omezeném rozsahu urychlit a zjednodušit proces jejich uvádění na trh Unie v počátečních fázích jejich komercializace.

(3) S ohledem na vysoké náklady na výzkum a vývoj a náklady na jednotkovou výrobu prvních generací vozidel s výrazně nízkouhlíkovými technologiemi je vhodné dočasně a v omezeném rozsahu urychlit a zjednodušit proces jejich uvádění na trh Unie v počátečních fázích jejich komercializace. **Komise, členské státy a regionální a místní orgány by měly určit a šířit osvědčené postupy v oblasti stimulace poptávky po vozidlech s mimořádně nízkými emisemi tak, aby byl zdravý růst prodeje v některých evropských zemích napodoben ve všech členských státech.**

## Pozměňovací návrh 5

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 4

##### *Znění navržené Komisí*

(4) Vzhledem k nepřiměřeným dopadům, které vyplývají pro nejmenší výrobce z dodržování cílů pro specifické emise vymezených na základě užítkovosti vozidel, vysoké administrativní zátěži spojené s postupem pro udělení výjimky a pouze okrajovému přínosu, pokud jde o nevypuštěné emise CO<sub>2</sub> z vozidel prodávaných těmito výrobci, jsou výrobci, kteří jsou odpovědní za méně než **500** nových osobních automobilů ročně, vyňati z působnosti cíle pro specifické emise a poplatku za překročení emisí.

##### *Pozměňovací návrh*

(4) Vzhledem k nepřiměřeným dopadům, které vyplývají pro nejmenší výrobce z dodržování cílů pro specifické emise vymezených na základě užítkovosti vozidel, vysoké administrativní zátěži spojené s postupem pro udělení výjimky a pouze okrajovému přínosu, pokud jde o nevypuštěné emise CO<sub>2</sub> z vozidel prodávaných těmito výrobci, jsou výrobci, kteří jsou odpovědní za méně než **1000** nových osobních automobilů ročně, vyňati z působnosti cíle pro specifické emise a poplatku za překročení emisí.

##### *Odůvodnění*

*Malovýrobci požádali o odchylky prostřednictvím složitého procesu, který vyžaduje značné zdroje, a to i ze strany Komise. V hodnocení dopadů Komise se uvádí, že tito výrobci mají na klima nepatrný vliv. Kromě toho brání limit 500 automobilů hospodářskému rozvoji těchto malých podniků, jejichž finanční životaschopnost je pravděpodobněji při výrobě až do 1 000 automobilů, zejména za situace hospodářské krize.*

## Pozměňovací návrh 6

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 7

##### *Znění navržené Komisí*

(7) Aby automobilový průmysl mohl uskutečňovat dlouhodobé investice a inovace, je žádoucí poskytnout informace **o tom, jak by toto nařízení mělo být změněno** pro období po roce 2020. **Tyto informace by měly** vycházet z posouzení nezbytné míry snížení emisí v souladu s dlouhodobými cíli Unie v oblasti ochrany klimatu a **z důsledků vývoje** nákladově

##### *Pozměňovací návrh*

(7) Aby automobilový průmysl mohl uskutečňovat dlouhodobé investice a inovace, je žádoucí poskytnout informace pro období po roce 2020. **Mělo by se tak učinit stanovením cíle pro rok 2025. Tento cíl by měl** vycházet z nezbytné míry snížení emisí, aby byl v souladu s dlouhodobými cíli Unie v oblasti ochrany klimatu, a **měl by podpořit vývoj** nákladově

efektivní technologie pro snížení CO<sub>2</sub> u osobních automobilů. Je proto žádoucí, aby *byly tyto aspekty přezkoumány*, Komise vypracovala zprávu a *případně i návrhy cílů po roce 2020*.

efektivní technologie pro snížení CO<sub>2</sub> u osobních automobilů. Je proto žádoucí, aby Komise vypracovala zprávu a *navrhla cíle, které jsou v souladu s nákladově efektivní cestou k dosažení dlouhodobých cílů Unie v oblasti klimatu pro rok 2050 a které nadále zajistí Unii vedoucí postavení v oblasti hospodárnější spotřeby paliva a emisí CO<sub>2</sub>. Tato zpráva by měla vzít v úvahu emise CO<sub>2</sub> v průběhu celého životního cyklu automobilů (včetně výroby a konce životnosti)*.

## **Pozměňovací návrh 7** **Návrh nařízení**

### **Bod odůvodnění 7 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(7a) S vědomím časové náročnosti výzkumu a vývoje pro výrobce a s cílem zajistit investorům jistotu, kterou potřebují, je důležité stanovit cíl pro rok 2025.*

## **Pozměňovací návrh 8** **Návrh nařízení**

### **Bod odůvodnění 7 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(7b) Jelikož správné a pravdivé informace o emisích CO<sub>2</sub> a spotřebě paliva, jež mají přímou vzájemnou souvislost, jsou pro spotřebitele zásadní, aby se mohli informovaně rozhodovat, měla by být maximální pozornost věnována předvídaní těchto parametrů. V dnešní době se však skutečné emise osobních a nákladních automobilů v provozu značně liší od hodnot stanovených během stávajícího zkušebního cyklu. Proto je zapotřebí urychleně vyvinout lepší*



## Pozměňovací návrh 9

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

#### *Znění navržené Komisí*

(8) Nařízení vyžaduje, aby Komise provedla posouzení dopadů za účelem přezkumu zkušebních postupů, jehož cílem je náležitě zohlednit skutečné emise CO<sub>2</sub> z osobních automobilů. **Tato práce** pokračuje vývojem světového zkušebního postupu pro lehká užitková vozidla v rámci Evropské hospodářské komise OSN, ale ještě není dokončena. S ohledem na tuto skutečnost **stanoví příloha I** nařízení (ES) č. 443/2009 emisní limity pro rok 2020, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a přílohou XII nařízení (ES) č. 692/2008. **Jakmile se zkušební postupy** změny, měly by být limity uvedené v příloze I upraveny tak, aby se zajistila srovnatelná přísnost pro výrobce a třídy vozidel.

#### *Pozměňovací návrh*

(8) Nařízení **(ES) č. 443/2009** vyžaduje, aby Komise provedla posouzení dopadů za účelem přezkumu zkušebních postupů, jehož cílem je náležitě zohlednit skutečné emise CO<sub>2</sub> z osobních automobilů. **Stávající uplatňování regulačního postupu Unie na měření specifických emisí CO<sub>2</sub> vede k tomu, že jsou zaznamenávány nižší úrovně emisí, než jaké jsou produkovány při skutečném provozu automobilů na silnicích. Postupy měření uvedené v nařízením (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 a v jeho prováděcích předpisech je tudíž naléhavě nutné změnit.**

**Přezkum zkušebních postupů v současné době** pokračuje vývojem světového zkušebního postupu pro lehká užitková vozidla v rámci Evropské hospodářské komise OSN, ale ještě není dokončen. S ohledem na tuto skutečnost **a vzhledem k tomu, že stávající zkušební cyklus nezohledňuje dostatečně emise osobních a nákladních automobilů ve skutečném provozu na silnicích, je zásadní vyvinout lepší zkušební cyklus. Aby výrobci mohli plánovat při plné znalosti ustanovení, budou muset splňovat současný zkušební postup až do jeho nahrazení světovým zkušebním postupem pro lehká užitková vozidla. Jakmile se stávající zkušební postupy uvedené v příloze I** nařízení (ES)

č. 443/2009, *kteřa stanoví* emisní limity pro rok 2020, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a přílohou XII nařízení (ES) č. 692/2008, změny, měly by být limity uvedené v příloze I upraveny tak, aby se zajistila srovnatelná přesnost pro výrobce a třídy vozidel.

## **Pozměňovací návrh 10** **Návrh nařízení**

### **Bod odůvodnění 12**

#### *Znění navržené Komisí*

(12) Na Komisi by měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie za účelem doplnění pravidel o výjimkách z cílů pro specifické emise, změny požadavků na údaje pro účely monitorování emisí CO<sub>2</sub> a přizpůsobení vzorců pro výpočet specifických emisí CO<sub>2</sub> uvedených v příloze I změnám hodnoty hmotnosti vozidla a regulačního zkušební postupu měření specifických emisí CO<sub>2</sub> *podle nařízení (ES) č. 715/2007*. Je zvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Komise by při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci měla zajistit souběžné, včasné a vhodné předání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.

## **Pozměňovací návrh 11** **Návrh nařízení**

### **Bod odůvodnění 12 a (nový)**

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

(12) Na Komisi by měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie za účelem doplnění pravidel o výjimkách z cílů pro specifické emise, změny požadavků na údaje pro účely monitorování emisí CO<sub>2</sub> a přizpůsobení vzorců pro výpočet specifických emisí CO<sub>2</sub> uvedených v příloze I změnám hodnoty hmotnosti vozidla a regulačního zkušební postupu měření specifických emisí CO<sub>2</sub>. Je zvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Komise by při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci měla zajistit souběžné, včasné a vhodné předání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.

***(12a) Je vhodné posoudit potřebu zrušit cíle pro emise CO<sub>2</sub> a nahradit je cíli týkajícími se účinnosti paliva, neboť cíle***

*pro emise CO<sub>2</sub> nezohledňují škodlivé emise z moderních spalovacích motorů. Komise je proto vyzvána k předložení zprávy k této otázce.*

## Pozměňovací návrh 12

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 14

#### *Znění navržené Komisí*

(14) Komise posoudila dostupnost údajů o stopě a jejich použití jako parametru užítkovosti ve vzorcích uvedených v příloze I. Tyto údaje jsou k dispozici a jejich potenciální využití bylo hodnoceno v posouzení dopadů. Na základě uvedeného posouzení byl vyvozen závěr, že parametrem užítkovosti použitým ve vzorci pro rok 2020 by měla být hmotnost. ***V budoucím přezkumu by se však měly zvážít nižší náklady a výhody přechodu na stopu jako parametr užítkovosti.***

#### *Pozměňovací návrh*

(14) Komise posoudila dostupnost údajů o stopě a jejich použití jako parametru užítkovosti ve vzorcích uvedených v příloze I ***nařízení (ES) č. 443/2009***. Tyto údaje jsou k dispozici a jejich potenciální využití bylo hodnoceno v posouzení dopadů. Na základě uvedeného posouzení byl vyvozen závěr, že parametrem užítkovosti použitým ve vzorci pro rok 2020 by měla být hmotnost, ***neboť změna parametru užítkovosti by nesplňovala cíle jistoty plánování, protože výrobci již zahájili své plány do roku 2020 na základě pokračování stávajícího parametru. Vzhledem k nižším nákladům a výhodám přechodu na stopu jako parametru užítkovosti by však stopa mohla být využívána jako parametr užítkovosti pro cíl stanovený pro rok 2025 a výrobcům by mohla být dána možnost používat stopu od roku 2020.***

## Pozměňovací návrh 13 Návrh nařízení

### Čl. 1 – bod 1

Nařízení (ES) č. 443/2009

Čl. 1 – odst. 2

#### *Znění navržené Komisí*

S účinkem od roku 2020 stanoví toto nařízení cíl pro průměrné emise z nového vozového parku cíl ve výši 95 g CO<sub>2</sub>/km, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES)

#### *Pozměňovací návrh*

S účinkem od roku 2020 stanoví toto nařízení cíl pro průměrné emise z nového vozového parku cíl ve výši 95 g CO<sub>2</sub>/km, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES)

č. 715/2007, přílohou XII nařízení (ES)  
č. 692/2008 *a jeho prováděcími  
opatřeními a pomocí inovativních  
technologií.*

č. 715/2007, přílohami III a XII nařízení  
(ES) č. 692/2008, *ECE R83-06 a ECE  
R101, a to vždy podle stavu k ...*<sup>+</sup>.

---

<sup>+</sup> *Úř. věst.: vložte prosím datum přijetí  
tohoto nařízení.*

#### *Odůvodnění*

*Znění stávajícího nařízení Euro 6 (NEDC/ECE R83 a ECE R101) by mělo být aktualizováno, aby zajistilo stejnou míru přísnosti cílů stanovených v současné době, bez ohledu na plánované změny postupů a cyklu jako takového.*

#### **Pozměňovací návrh 14** **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – bod 2**

Nařízení (ES) č. 443/2009

Čl. 2 – odst. 4

##### *Znění navržené Komisí*

4. Článek 4, čl. 8 odst. 4 písm. b) a c),  
článek 9 a čl. 10 odst. 1 písm. a) a c) se  
nevztahují na výrobce, který je spolu se  
všemi svými spojenými podniky  
odpovědný za méně než **500** nových  
osobních automobilů registrovaných v EU  
v předchozím kalendářním roce.

##### *Pozměňovací návrh*

4. Článek 4, čl. 8 odst. 4 písm. b) a c),  
článek 9 a čl. 10 odst. 1 písm. a) a c) se  
nevztahují na výrobce, který je spolu se  
všemi svými spojenými podniky  
odpovědný za méně než **1000** nových  
osobních automobilů registrovaných v EU  
v předchozím kalendářním roce.

#### *Odůvodnění*

*Malovýrobci požádali o odchylky prostřednictvím složitého procesu, který vyžaduje značné zdroje, a to i ze strany Komise. V hodnocení dopadů Komise se uvádí, že tito výrobci mají na klima nepatrný vliv. Kromě toho brání limit 500 automobilů hospodářskému rozvoji těchto malých podniků, jejichž finanční životaschopnost je pravděpodobnějši při výrobě až do 1 000 automobilů, zejména za situace hospodářské krize.*

#### **Pozměňovací návrh 15** **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – bod 2 a (nový)**

Nařízení (ES) č. 443/2009

Čl. 3 – odst. 1 – písm. f

2a) V čl. 3 odst. 1 se písmeno f) nahrazuje tímto:

„f) „specifickými emisemi CO<sub>2</sub>“ emise CO<sub>2</sub> z osobního automobilu měřené v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a určené jako hmotnostní emise CO<sub>2</sub> (kombinace) v prohlášení o shodě. V případě osobních automobilů, které nemají schválení typu v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, se „specifickými emisemi CO<sub>2</sub>“ rozumějí emise CO<sub>2</sub> měřené stejným měřicím postupem, jaký pro osobní automobily stanoví nařízení (ES) č. 692/2008, nebo postupy, které přijala Komise za účelem stanovení emisí CO<sub>2</sub> pro takové osobní automobily; pro účely tohoto nařízení veškeré úpravy přijaté v nařízeních (ES) č. 715/2007 a nařízeních (ES) č. 692/2008, jakož i v normách ECE R83 a R101, jež jsou považovány za základ a které vstoupí v platnost dnem 1. ledna 2013, vstoupí v platnost až od 1. ledna 2021.“

## Pozměňovací návrh 16

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – bod 4

Nařízení (ES) č. 443/2009

Článek 5 a (nový)

#### Znění navržené Komisí

1. Při výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> se každý nový osobní automobil se specifickými emisemi CO<sub>2</sub> **nižšími** než 35 g CO<sub>2</sub>/km započítá v období 2020–2023 jako 1,3 osobního automobilu a v období po roce 2024 jako 1 osobní automobil.

2. **Maximální počet nových osobních automobilů, které se pro období 2020–2023 zohlední při použití multiplikátorů**

#### Pozměňovací návrh

1. Při výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> se každý nový osobní automobil se specifickými emisemi CO<sub>2</sub>, **jež jsou nižší** než 50 g CO<sub>2</sub>/km, započítá v období 2016–2023 jako 1,5 osobního automobilu a v období po roce 2024 jako 1 osobní automobil.

2. **Zvýšení cíle pro emise pro jednotlivé výrobce odvozené z výpočtu superkreditů činí 2,5 g CO<sub>2</sub> na kilometr ročně.**

*uvedených v odstavci 1, nepřekročí celkový počet 20 000 nových registrací osobních automobilů na výrobce.*

**Pozměňovací návrh 17**  
**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 4 a (nový)**  
Nařízení (ES) č. 443/2009  
Článek 6

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**4a) Článek 6 se nahrazuje tímto:**

**„S cílem určit, zda výrobce osobních automobilů plní svůj cíl pro specifické emise CO<sub>2</sub> uvedený v článku 4, se cíle pro specifické emise CO<sub>2</sub> pro každé vozidlo [...] mohlo používat alternativní paliva v souladu s normami EU, snižují o 5 % do 31. prosince 2015, aby mohl být zohledněn jejich větší potenciál pro inovativní palivové technologie a schopnost snižovat emise při používání biopaliv. Toto snížení se uplatní pouze v případě, že alespoň 30 % čerpacích stanic v členském státě, v němž je vozidlo registrováno, zajišťuje tento druh alternativního paliva, včetně biopaliv, v souladu s kritérii udržitelnosti stanovená v příslušných právních předpisech Unie.**

*Odůvodnění*

*Bonus 5% snížení emisí CO<sub>2</sub> by se měl vztahovat na všechna alternativní paliva, včetně bioesterů, a nikoli pouze na bioetanol.*

**Pozměňovací návrh 18**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 1 – bod 4 b (nový)**  
Nařízení (ES) č. 443/2009  
Čl. 8 – odst. 4 a (nový)

4b) V článku 8 se vkládá nový odstavec, který zní:

„4a. Jestliže členský stát v důsledku ověření shodnosti výroby a v souladu s čl. 12 odst. 3 směrnice 2007/46/ES určí, že emise CO<sub>2</sub> vozidla ze sériové výroby se od schváleného typu liší o více než 4 %, nahlásí se tato odchylka Komisi spolu s podrobnými údaji stanovenými v příloze II tohoto nařízení.

Specifické emise CO<sub>2</sub> pro typ vozidla, u něž byla zjištěna odchylka, se ve výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> na následující kalendářní rok příslušným způsobem upraví.“

#### **Pozměňovací návrh 19** **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – bod 9**

Nařízení (ES) č. 443/2009

Čl. 12 – odst. 2 – první věta

#### *Znění navržené Komisí*

Komise přijme prováděcí pravidla pro postup schvalování inovativních technologií uvedených v odstavci 1 prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2 tohoto nařízení.

#### **Pozměňovací návrh 20** **Návrh nařízení**

##### **Čl. 1 – bod 9 a (nový)**

Nařízení (ES) č. 443/2009

Čl. 12 – odst. 4 a (nový)

#### *Pozměňovací návrh*

Komise přijme prováděcí pravidla pro postup schvalování inovativních technologií **nebo souborů inovativních technologií** uvedených v odstavci 1 prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2 tohoto nařízení.

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**9a) V článku 12 se vkládá nový odstavec, který zní:**

**„4a. Komise předloží Radě a Parlamentu jednou ročně zprávu o schválených a zamítnutých inovativních technologiích a souborech inovativních technologií.“**

## **Pozměňovací návrh 21**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 9 b (nový)**

Nařízení (ES) č. 443/2009

Čl. 12 – odst. 4 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**9b) V článku 12 se vkládá nový odstavec, který zní:**

**„4b. Do 31. prosince 2013 Komise dokončí přezkum prováděcích ustanovení pro inovativní technologie uvedené v tomto článku s cílem zjednodušit postupy pro podávání a schvalování žádostí.“**

## **Pozměňovací návrh 22**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 10 – písm. b**

Nařízení (ES) č. 443/2009

Čl. 13 – odst. 3

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

b) V odstavci 3 se **zrušuje druhý** pododstavec.

b) V odstavci 3 se **první** pododstavec **nahrazuje tímto:**

**„3. S cílem provést do roku 2014 v souladu s čl. 14 odst. 3 nařízení (ES) č. 715/2007 přezkum postupů pro měření emisí CO<sub>2</sub> podle uvedeného nařízení a dále s cílem používat co**



*nejdříve přepracovaný postup pro měření provádí Komise od roku 2012 posuzování dopadu. Komise zejména předloží vhodné návrhy na úpravu postupů tak, aby náležitě zohledňovaly skutečné emise CO<sub>2</sub> z automobilů, a zejména návrhy na začlenění schválených inovativních technologií definovaných v článku 12, které by mohly být zohledněny ve zkušebním cyklu. Komise zajistí, aby tyto postupy byly následně pravidelně přezkoumávány.“*

**Pozměňovací návrh 23**  
**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 10 – písm. b a (nové)**  
Nařízení (ES) č. 443/2009  
Čl. 13 – odst. 3 – pododstavec 2 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*ba) V čl. 13 odst. 3 se za pododstavec 2 doplňuje nový pododstavec, který zní:*

*„Pro účely ověření toho, že emise CO<sub>2</sub> vyráběných vozidel odpovídají hodnotám schváleného typu, členské státy odpovědné za kontroly shodnosti výroby provedou audit hodnot aerodynamického a valivého odporu u reprezentativního vzorku vozidel ze sériové výroby, včetně zkoušek doběhu, a podají zprávu o jakékoli odchylce od hodnot schváleného typu v souladu s čl. 8 odst. 4a.“*

**Pozměňovací návrh 24**  
**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 10 – písm. b b (nové)**  
Nařízení (ES) č. 443/2009  
Čl. 13 – odst. 3 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*bb) V článku 13 se vkládá nový odstavec,*

*který zní:*

*„3a. Komise posoudí, zda je možné nahradit přístup opírající se o hodnoty výfukových plynů, v jehož rámci jsou započítávány pouze emise související s výrobou a užíváním paliv, přístupem na základě životního cyklu, který zohledňuje emise ve všech fázích životního cyklu vozidla, tj. od výroby materiálu až po likvidaci či recyklaci na konci doby životnosti.“*

## Pozměňovací návrh 25

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – bod 10 – písm. c

Nařízení (ES) č. 443/2009

Čl. 13 – odst. 5

#### *Znění navržené Komisí*

5. Do 31. prosince 2014 **přezkoumá** Komise **cíle** pro specifické emise, způsoby jejich dosažení a další aspekty tohoto nařízení s cílem stanovit cíle emisí CO<sub>2</sub> u nových osobních automobilů pro **období po roce 2020**.

#### *Pozměňovací návrh*

5. Do 31. prosince 2014 **dokončí** Komise **přezkum cílů** pro specifické emise, způsoby jejich dosažení a další aspekty tohoto nařízení s cílem stanovit cíle emisí CO<sub>2</sub> u nových osobních automobilů pro **rok 2025 a následující období**. **Tyto cíle budou v souladu s nákladově efektivní strategií pro dosažení dlouhodobých cílů Unie v oblasti klimatu pro rok 2050.**

**Komise posoudí:**

**a) na základě posouzení dopadu a technické a hospodářské proveditelnosti způsoby, jak dosáhnout dlouhodobého cíle pro rok 2025;**

**b) aspekty plnění uvedeného cíle, včetně poplatku za překročení emisí.**

**Komise podle potřeby předloží na základě tohoto přezkumu a svého posouzení dopadu, které zahrne celkové posouzení dopadu na automobilový průmysl a na něm závislá odvětví, návrh na změnu tohoto nařízení, a to v souladu s řádným legislativním postupem a způsobem, který bude v co nejvyšší míře nestranný**

**Pozměňovací návrh 26**  
**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 10 – písm. d**  
Nařízení (ES) č. 443/2009  
Čl. 13 – odst. 7

*Znění navržené Komisí*

7. Komise je zmocněna k přijímání aktů **v přenesené pravomoci** v souladu s **článkem 14a** za účelem úpravy vzorců v příloze I, aby byly zohledněny veškeré změny v regulačním zkušebním postupu pro měření specifických emisí CO<sub>2</sub> podle nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 692/2008 a zároveň se zajistilo, že v rámci starých a nových zkušebních postupů jsou požadavky na snížení emisí kladené na výrobce a vozidla pro různý užitek srovnatelně přísné.

*Pozměňovací návrh*

7. Komise je zmocněna k přijímání **prováděcích** aktů v souladu s **přezkumným postupem uvedeným v čl. 14 odst. 2** za účelem úpravy vzorců v příloze I, aby byly zohledněny veškeré změny v regulačním zkušebním postupu pro měření specifických emisí CO<sub>2</sub> podle nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 692/2008 a zároveň se zajistilo, že v rámci starých a nových zkušebních postupů jsou požadavky na snížení emisí kladené na výrobce a vozidla pro různý užitek srovnatelně přísné.

*Odůvodnění*

*Stávající návrh umožňuje pouze následnou kontrolu ze strany Evropského parlamentu a členských států. Jelikož jsou členské státy odpovědné za uplatňování práva Unie a Komisi je svěřena úloha výkonná, je nezbytná existence jednotných podmínek uplatňování. Z pohledu průmyslových podniků musí mít členské státy dohled nad Komisí. Měl by se proto použít příslušný postup projednávání ve výboru.*

**Pozměňovací návrh 27**  
**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – bod 12**  
Nařízení (ES) č. 443/2009  
Čl. 14 a – odst. 2

*Znění navržené Komisí*

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 8 odst. 9 druhém pododstavci, čl. 11 odst. 8, čl. 13 odst. 2

*Pozměňovací návrh*

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 8 odst. 9 druhém pododstavci, čl. 11 odst. 8 **a** čl. 13 odst. 2

třetím pododstavci **a čl. 13 odst. 7** je svěřena Komisi na dobu **neurčitou** počínaje [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].

třetím pododstavci je svěřena Komisi na dobu **pěti let** počínaje [datum vstupu tohoto nařízení v platnost]. **Komise předloží zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud se Evropský parlament či Rada proti tomuto prodloužení nevysloví nejpozději tři měsíce před uplynutím každého období.**

## Pozměňovací návrh 28

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – bod 13

Nařízení (ES) č. 443/2009

Příloha I – bod 1 – písm. c

#### *Znění navržené Komisí*

c) Od roku 2020:

Specifické emise CO<sub>2</sub> = 95 + a × (M – M<sub>0</sub>),

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M<sub>0</sub> = hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 2

a = 0,0333.

#### *Pozměňovací návrh*

c) Od roku 2020:

***Pro účely stanovení „průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub>“ vozového parku se použije jeden z následujících vzorců:***

***i) Specifické emise CO<sub>2</sub> = 95 + a × (M – M<sub>0</sub>),***

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M<sub>0</sub> = hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 2

a = 0,0333.

***ii) Specifické emise CO<sub>2</sub> = 95 + b × (F – F<sub>0</sub>),***

***kde:***

***F = stopa vozidla v metrech čtverečních (m<sup>2</sup>)***

***F<sub>0</sub> = hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 2***

***b = 60% sklon křivky limitních hodnot.***

## POSTUP

<b>Název</b>	Způsoby, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO <sub>2</sub> z nových osobních automobilů do roku 2020
<b>Referenční údaje</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)
<b>Věcně příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	ENVI 11.9.2012
<b>Výbor, který vypracoval stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	ITRE 11.9.2012
<b>Přidružený(é) výbor(y) - datum oznámení na zasedání</b>	17.1.2013
<b>Navrhovatel(ka)</b> Datum jmenování	Fiona Hall 23.10.2012
<b>Projednání ve výboru</b>	23.1.2013                      20.2.2013
<b>Datum přijetí</b>	19.3.2013
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+:                      51 -:                      5 0:                      0
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Amelia Andersdotter, Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	António Fernando Correia de Campos, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Holger Krahmer, Bernd Lange, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek
<b>Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Oldřich Vlasák