



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

*Výbor pro dopravu a cestovní ruch*

**2012/0191(COD)**

28. 3. 2013

## **STANOVISKO**

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) č. 510/2011 za účelem vymezení způsobů, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> z nových lehkých užitkových vozidel do roku 2020 (COM(2012) 394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Navrhovatelka: Eider Gardiazábal Rubial

PA\_Legam

## KRÁTKÉ ODŮVODNĚNÍ

Osobní automobily a užitková vozidla způsobují více než polovinu emisí skleníkových plynů, které produkuje evropské odvětví dopravy. Zatímco emise skleníkových plynů v jiných odvětvích spíše klesají, emise z dopravy se od roku 1990 o 23 % zvýšily.

Cíl pro rok 2020 činí 147 g CO<sub>2</sub>/km, což představuje roční snížení spotřeby paliva o 17 % v porovnání s cílem 175 g pro rok 2017. Očekává se povzbuzení výzkumu a inovací v automobilovém odvětví, podpora zeleného růstu a zelených pracovních míst a zlepšení mezinárodní konkurenceschopnosti průmyslu v EU za současného snižování závislosti EU na dovozu ropy.

Podle odborné analýzy, která byla provedena pro posouzení dopadů, jsou technologie nezbytné ke splnění cíle 147 g CO<sub>2</sub>/km k dispozici a požadovaného snížení emisí lze dosáhnout za nižší náklady, než se odhadovalo v předcházející analýze provedené před přijetím nařízení (EU) č. 510/2011. Rozdíl mezi současnými průměrnými specifickými emisemi CO<sub>2</sub> z nových lehkých užitkových vozidel a hodnotami stanovenými výše uvedeným cílem se kromě toho rovněž zmenšil.

Vzhledem k široké podpoře pro cíle tohoto legislativního návrhu navrhovatelka předkládá jen omezený počet pozměňovacích návrhů, jejichž celkovým úkolem je tyto cíle posílit:

### **i) Cíl po roce 2020**

Slabinou návrhu Komise je chybějící vize pro období po roce 2020. Nemusí být sice možné přesně předpovědět, kam se bude technologický pokrok do roku 2025 ubírat, avšak stanovení cíle do roku 2025 by a) přineslo jistotu pro plánování a investice v automobilovém průmyslu; b) povzbudilo trh s vozidly s výrazně nízkouhlíkovými technologiemi; c) zachovalo celosvětové prvenství EU ve výrobě čistějších automobilů s nižší spotřebou; a d) vyslalo jasný politický signál o potřebě dalšího snižování emisí. Evropský parlament má příležitost řídit debatu o období po roce 2020.

Zpravodaj navrhuje cíl pro rok 2025 v rozmezí 100 g CO<sub>2</sub>/km až 115 g CO<sub>2</sub>/km. Komise by měla s ohledem na očekávaný nárůst trhu s nízkoemisními technologiemi v legislativním návrhu navrhnout přesný cíl, který by předložila do konce roku 2014. Je třeba poznamenat, že v USA byl cíl pro rok 2025 již stanoven.

### **ii) Nesrovnalosti mezi typově schválenými a skutečnými emisemi (zkušební cyklus)**

Významné znepokojení vzbuzuje narůstající propast mezi typově schválenými a skutečnými emisemi z užitkových vozidel. Z dostupné literatury a informací od orgánů schvalujících typ a od zkušeben jasně vyplývá, že pro snižování emisí CO<sub>2</sub>/km v nových vozidlech se čím dál častěji využívá pružných opatření. U užitkových vozidel se odhaduje, že používání pružných opatření v posledních deseti letech vedlo ke snížení registrovaných typově schválených emisí

CO<sub>2</sub> o zhruba 7 % (rozmezí 3,5–10,5 %), což odpovídá nejméně 1/3 odhadovaných snížení dosažených v období od roku 2002 do roku 2010 (12,5 g/km z snížení ve výši 35,5 g/km).<sup>1</sup>

Možný dopad zvýšeného používání pružných opatření není významný pouze z regulačního hlediska. Snížení ve zkouškách schválení typu, jež nejsou výsledkem technologických zlepšení vozidel, ve skutečném silničním provozu nepřináší snížení spotřeby paliva. Znamená to, že vozidla u koncových spotřebitelů nespĺňují slíbené snížení spotřeby paliva, což vede k tomu, že spotřebitelé dostávají zkreslené informace. Zklamání spotřebitelů ze skutečné spotřeby může v konečném důsledku vést ke snížení podpory pro evropskou politiku snižování emisí CO<sub>2</sub>. Odlišné úrovně využívání pružných opatření různými výrobci také může způsobit nekalou hospodářskou soutěž.

Zpravodaj zdůrazňuje, že nařízení (ES) č. 715/2007<sup>2</sup> je třeba pozměnit, aby se zajistilo, že zkušební postupy odpovídajícím způsobem odrážejí emise způsobené skutečným silničním provozem. K řešení této otázky se předkládá řada pozměňovacích návrhů.

## POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch 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 – pozměňující akt Bod odůvodnění 2

##### *Znění navržené Komisí*

(2) Je vhodné upřesnit, že pro účely ověření dodržování cíle 147 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

##### *Pozměňovací návrh*

(2) Je vhodné upřesnit, že pro účely ověření dodržování cíle 147 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

<sup>1</sup> Viz studie provedené pro Komisi:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf)

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note_2012_en.pdf)

<sup>2</sup> Nařízení 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.

pomocí inovativních technologií.

pomocí inovativních technologií. *Studie vypracované Komisí však ukázaly, že zkušební postupy používané pro měření emisí CO<sub>2</sub> podle zmíněného nařízení nezabránily zvýšenému využívání pružných opatření ze strany výrobců, což má za následek údajná snížení emisí CO<sub>2</sub>, která nelze přisoudit technologickému pokroku a nelze jich dosáhnout ve skutečném provozu na silnicích. Je proto naléhavě nutné, aby nařízení (ES) č. 715/2007 bylo nejpozději do konce roku 2014 přezkoumáno, a bylo tak zajištěno, že zkušební postupy poskytnou přesnou představu o emisích CO<sub>2</sub> vznikajících při skutečném provozu na silnicích.*

## **Pozměňovací návrh 2**

**Návrh nařízení – pozměňující akt**  
**Bod odůvodnění 2 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(2a) S ohledem na to, že většina průmyslových odvětví v Evropské unii vyvinula velké úsilí za účelem snížení emisí CO<sub>2</sub> a zvýšení účinnosti, měli by být i výrobci lehkých užitkových vozidel efektivnější, má-li se podařit dosáhnout ambiciózních evropských cílů, jež byly stanoveny v oblasti klimatu.*

## **Pozměňovací návrh 3**

**Návrh nařízení – pozměňující akt**  
**Bod odůvodnění 2 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(2b) Je možné dosáhnout i ambicióznějších cílů, pokud jde o*

*snížení emisí CO<sub>2</sub>, ale k tomu, aby mohli výrobci investovat do ekologických a energeticky účinných technologií, aniž by se znevýhodnili oproti konkurenci, potřebují právní pokyny.*

#### **Pozměňovací návrh 4**

##### **Návrh nařízení – pozměňující akt 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 snížení CO<sub>2</sub> z vozidel prodávaných těmito výrobci, jsou výrobci, kteří jsou odpovědní za méně než **500** nových lehkých užitkových vozidel 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 snížení CO<sub>2</sub> z vozidel prodávaných těmito výrobci, jsou výrobci, kteří jsou odpovědní za méně než **1 000** nových lehkých užitkových vozidel ročně, vyňati z působnosti cíle pro specifické emise a poplatku za překročení emisí.

#### **Pozměňovací návrh 5**

##### **Návrh nařízení – pozměňující akt Bod odůvodnění 4 a (nový)**

###### *Znění navržené Komisí*

###### *Pozměňovací návrh*

*(4a) Vzhledem k tomu, že Evropská unie většinu ropy využívané v dopravním odvětví dováží, stěžejním problémem evropských podniků se stává rostoucí cena pohonných hmot. Snížení spotřeby pohonných hmot by napomohlo podnikům i Unii, jelikož by vedlo k omezení závislosti na ropě.*

## Pozměňovací návrh 6

### Návrh nařízení – pozměňující akt Bod odůvodnění 6 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(6a) Aby se zrychlilo zavádění vozidel s výrazně nízkouhlíkovými technologiemi na trh, je třeba vybudovat napříč Unií odpovídající infrastrukturu pro čerpání alternativních pohonných hmot a odběr elektřiny, včetně husté sítě dobíjecích stanic na všech vhodných místech, jako jsou obytné čtvrti, pracoviště, nákupní zóny a hlavní silnice.**

## Pozměňovací návrh 7

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(9) 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 možné využití bylo hodnoceno v posouzení dopadů, na jehož základě se dospělo k závěru, že parametrem užítkovosti použitým ve vzorci pro rok 2020 by měla být hmotnost.**

(9) Komise **by měla posoudit další dostupnost údajů o jiných parametrech užítkovosti, než je hmotnost, a o jejich použití jako parametru užítkovosti ve vzorcích uvedených v příloze I.**

#### *Odůvodnění*

*Využití jiných parametrů užítkovosti, než je hmotnost, by zastavilo tendenci vyrábět stále těžší vozidla a podpořilo by výrobu lehčích vozidel, pro niž v současné době neexistují žádné motivační pobídky.*

## Pozměňovací návrh 8

### Návrh nařízení – pozměňující akt Bod odůvodnění 10

#### *Znění navržené Komisí*

(10) 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 změní, měly by být limity uvedené v příloze I upraveny tak, aby se zajistila srovnatelná přísnost pro výrobce a třídy vozidel.

## Pozměňovací návrh 9

### Návrh nařízení – pozměňující akt Bod odůvodnění 10 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

(10) 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 (***World Light Duty Test, WLTP***) v rámci Evropské hospodářské komise OSN, ***který by měl být po svém dokončení co nejdříve začleněn do právních předpisů Unie. Komise by měla zvážit, zda při zavádění WLTP do právních předpisů Unie není třeba tento postup doplnit o dodatečná ustanovení, a zajistit tak, aby zkušební postupy odpovídajícím způsobem odrážely emise vznikající při skutečném provozu na silnicích***. 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 změní, měly by být limity uvedené v příloze I upraveny tak, aby se zajistila srovnatelná přísnost pro výrobce a třídy vozidel.

#### *Pozměňovací návrh*

***(10a) Emise skleníkových plynů produkované v souvislosti s dodávkami energie a výrobou vozidel a jejich***



*likvidace představují významné složky stávající celkové uhlíkové stopy silniční dopravy, jejichž význam se v budoucnu pravděpodobně ještě zvýší. Je tedy zapotřebí učinit opatření, jež výrobce povedou k hledání optimálních řešení zohledňujících zejména emise skleníkových plynů vznikající v důsledku výroby energie dodávané do vozidel a současně řešení, jež zajistí, aby tyto emise neoslabovaly výhody plynoucí z dokonalejšího využívání provozní energie vozidel, které si toto nařízení klade za cíl. Za tímto účelem je vhodné, aby Komise v budoucím přezkumu tohoto nařízení na období po roce 2020 zvažila zavedení regulačního přístupu, jež by zohledňoval emise skleníkových plynů vyprodukovaných v důsledku dodávek energie a životní cyklus vozidla.*

## **Pozměňovací návrh 10**

**Návrh nařízení – pozměňující akt**

**Čl. 1 – bod 1 a (nový)**

Nařízení (ES) č. 510/2011

Čl. 1. – odst. 2 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*1a) V článku 1 se doplňuje nový odstavec 2a, který zní:*

*„S účinkem od roku 2025 stanoví toto nařízení cíl pro průměrné emise z nových lehkých užitkových vozidel v orientačním rozmezí 100 g CO<sub>2</sub>/km až 115 g CO<sub>2</sub>/km, jak je uvedeno v čl. 13 odst. 1.“*

## **Pozměňovací návrh 11**

**Návrh nařízení – pozměňující akt**

**Čl. 1 – bod 2**

Nařízení (ES) č. 510/2011

Čl. 2 – odst. 4

*Znění navržené Komisí*

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 lehkých užitkových vozidel registrovaných v EU v předchozím kalendářním roce.

**Pozměňovací návrh 12**

**Návrh nařízení – pozměňující akt**

**Čl. 1 – bod 2 a (nový)**

Nařízení (ES) č. 510/2011

Článek 5

*Pozměňovací návrh*

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 **1 000** nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v EU v předchozím kalendářním roce.“

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2a) Článek 5 se nahrazuje tímto:**

**„Článek 5**

**Superkredity**

**Při výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> se každé nové lehké užitkové vozidlo se specifickými emisemi CO<sub>2</sub> nižšími než 50 g CO<sub>2</sub>/km započte jako:**

**– 3,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2014,**

**– 3,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2015,**

**– 2,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2016,**

**– 1,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2017,**

**– 1 lehké užitkové vozidlo od roku 2018.“**

*Odůvodnění*

*S cílem snížit provozní náklady vozidel a splnit environmentální cíle stanovené tímto návrhem je zapotřebí zajistit, aby superkredity fungovaly jako účinná motivace k rozvoji dalších druhů čistých vozidel (elektromobilů, hybridních vozidel atd.). Zrušení navrhovaného stropu bude výrobce stimulovat k tomu, aby uváděli na trh co nejvíce čistých vozidel, a bude řešením pro*

*problém podniků s cenami pohonných hmot.*

### **Pozměňovací návrh 13**

**Návrh nařízení – pozměňující akt**

**Čl. 1 – bod 2 b (nový)**

Nařízení (ES) č. 510/2011

Čl. 8. – odst. 4 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2b) V článku 8 se doplňuje nový odstavec 4a, 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 značně liší od schváleného typu, nahlásí se tato odchylka spolu s podrobnými údaji stanovenými v příloze II tohoto nařízení Komisi.**

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

### **Pozměňovací návrh 14**

**Návrh nařízení – pozměňující akt**

**Čl. 1 – bod 2 c (nový)**

Nařízení (ES) č. 510/2011

Čl. 8 – odst. 4 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2c) V článku 8 se doplňuje nový odstavec 4b, který zní:**

**„4b) Komise sleduje skutečné hlášené hodnoty emisí CO<sub>2</sub> podle typu vozidla a výrobce na základě nejlepších dostupných zdrojů informací a ve svých výročních monitorovacích zprávách zveřejní, jak se**

*liší od hodnot schváleného typu.“*

### *Odůvodnění*

*Informace o skutečné spotřebě paliva je obsažena v řadě zdrojů. Patří k nim: údaje, které o své spotřebě paliva nashromáždili a nahlásili jednotlivci; sledování spotřeby paliva u pronajatých vozidel; zkoušky prováděné spotřebitelskými nebo motoristickými organizacemi. Informace z těchto i dalších zdrojů je možné zkombinovat, a získat tak obrázek o tom, jak se mění rozdíly mezi skutečnou spotřebou paliva a spotřebou paliva při schvalování typu, a provést srovnání výkonnosti vozidel různých výrobců.*

### **Pozměňovací návrh 15**

#### **Návrh nařízení – pozměňující akt**

#### **Čl. 1 – bod 4 – písm. a**

Nařízení (ES) č. 510/2011

Čl. 13 – odst. 1

#### *Znění navržené Komisí*

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 lehkých užitkových vozidel pro období po roce 2020.

#### *Pozměňovací návrh*

Do 31. prosince **2015** přezkoumá Komise **na základě nového světového zkušebního postupu pro lehká užitková vozidla** cíle pro specifické emise, způsoby jejich dosažení a další aspekty tohoto nařízení s cílem stanovit cíle emisí CO<sub>2</sub> u nových lehkých užitkových vozidel pro období po roce 2020 **s cílem dosáhnout do roku 2025 hodnoty pohybující se v orientačním rozmezí od 100 g CO<sub>2</sub>/km do 115 g CO<sub>2</sub>/km, nebude-li díky používání technologií s nízkými emisemi a jejich přijetí na trhu pádny důvod tuto hodnotu snížit.**

**Komise na základě tohoto posouzení, které zahrne celkové posouzení vlivu na automobilový průmysl a na něm závislých odvětví, případně navrhne změnu tohoto nařízení, a to tak, aby byla nákladově efektivní a co nejvíce neutrální z hlediska hospodářské soutěže a aby zajistila dosažení dlouhodobých cílů Unie v boji proti změně klimatu.**

## **Pozměňovací návrh 16**

**Návrh nařízení – pozměňující akt**

**Čl. 1 – bod 4 – písm. b a (nové)**

Nařízení (ES) č. 510/2011

Čl. 13 – odst. 6 – pododstavec 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*V čl. 13 odst. 6 se doplňuje nový pododstavec 1a, který zní:*

*„S cílem zajistit, aby byly skutečné emise náležitě zohledňovány a aby byly naměřené hodnoty CO<sub>2</sub> přísně srovnatelné, zajistí Komise v souladu s čl. 14 odst. 3 nařízení (ES) č. 715/2007, aby prvky zkušebního postupu, jež mají výrazný vliv na měřené emise CO<sub>2</sub>, byly striktně vymezeny a aby se tak předešlo používání pružných opatření pro zkušební cykly ze strany výrobců.“*

## **Pozměňovací návrh 17**

**Návrh nařízení – pozměňující akt**

**Čl. 1 – bod 4 – písm. b b (nové)**

Nařízení (ES) č. 510/2011

Čl. 13 – odst. 6 – pododstavec 1 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*V čl. 13 odst. 3 se doplňuje nový pododstavec 1b, který zní:*

*„Pro účely ověření, zda emise CO<sub>2</sub> vyráběných vozidel splňují hodnoty schváleného typu, je nezbytné zajistit, aby byly hodnoty aerodynamického a valivého odporu zjištěny u vozidla, u něhož je prověřována shodnost výroby.“*

## *Odůvodnění*

*Je zásadní, aby u vozidel, u nichž se ověřuje shodnost výroby, byla provedena zkouška doběhu za účelem stanovení jejich hodnot aerodynamiky a valivého odporu a získání hodnot, jež se použijí při zkoušce na dynamometru, která je součástí zkoušky na shodnost výroby. Tím by došlo ke změně stávající situace, kdy se používají nastavení dynamometru z původního zkušebního vozidla. Důvodem je skutečnost, že experimentální důkazy ukazují, že s vozidlem ze sériové výroby mnohdy není možné opětovně dosáhnout původních hodnot zkoušky doběhu.*

### **Pozměňovací návrh 18**

#### **Návrh nařízení – pozměňující akt**

##### **Čl. 1 – bod 4 – písm. b c (nové)**

Nařízení (ES) č. 510/2011

Čl. 13. – odst. 6 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

*V článku 13 se doplňuje nový odstavec 6a, který zní:*

*„6a) Komise zváží, jakých výhod se dosáhne, pokud je zajištěno, aby hodnoty emisí CO<sub>2</sub> schváleného typu zahrnovaly emise vznikající při používání zařízení ve vozidle, která spotřebují nejvíce energie, a případně navrhne, aby toto opatření nabylo účinku po roce 2020.“*

## *Odůvodnění*

*Během zkušebního postupu se v současné době nespouští zařízení spotřebovávající energii, například klimatizace či světla jsou vypnuté.*

## POSTUP

<b>Název</b>	Způsoby, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO <sub>2</sub> z nových lehkých užitkových vozidel do roku 2020
<b>Referenční údaje</b>	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)
<b>Věcně příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	ENVI 11.9.2012
<b>Výbor, který vypracoval stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	TRAN 11.9.2012
<b>Navrhovatel(ka)</b> Datum jmenování	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012
<b>Projednání ve výboru</b>	19.2.2013                      25.3.2013
<b>Datum přijetí</b>	26.3.2013
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+:                      36 -:                      5 0:                      0
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto
<b>Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování</b>	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils