



18.9.2018

## **STANOVISKO**

Výboru pre dopravu a cestovný ruch

pre Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Spravodajkyňa výboru požiadaneho o stanovisko: Karima Delli

PA\_Legam

## POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

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

### Pozmeňujúci návrh 1

#### Návrh nariadenia Odôvodnenie 3

*Text predložený Komisiou*

(3) V Európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu<sup>16</sup> sa stanovuje jasný cieľ: dosiahnuť, aby emisie skleníkových plynov z dopravy boli do roku 2050 aspoň o 60 % nižšie než v roku 1990, a nekompromisne sa usilovať o ich úplné odstránenie. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré škodia nášmu zdraviu, sa musia bezodkladne výrazne znížiť. Emisie z konvenčných spaľovacích motorov sa budú musieť po roku 2020 ďalej znižovať. Budú sa musieť zavádzať vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami a tieto musia do roku 2030 získať významný podiel na trhu.

*Pozmeňujúci návrh*

(3) V Európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu<sup>16</sup> sa stanovuje jasný cieľ: dosiahnuť, aby emisie skleníkových plynov z dopravy boli do roku 2050 aspoň o 60 % nižšie než v roku 1990, a nekompromisne sa usilovať o ich úplné odstránenie. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré škodia nášmu zdraviu, sa musia bezodkladne výrazne znížiť. Emisie z konvenčných spaľovacích motorov sa budú musieť po roku 2020 ďalej znižovať. Budú sa musieť zavádzať vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami a tieto musia do roku 2030 získať významný podiel na trhu, ***zohľadňujúc pritom aj politiky na podporu automobilového priemyslu. S cieľom splniť záväzky Únie prijaté na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC), ktorá sa konala v Paríži v roku 2015, je potrebné urýchliť dekarbonizáciu odvetvia dopravy a emisie skleníkových plynov z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel sa musia stabilne znižovať tak, aby v polovici tohto storočia dosiahli nulové hodnoty. Ambície by sa mali udržať na realistickej úrovni, aby mal automobilový priemysel možnosť prispôsobiť sa a aby sa nezvyšovali náklady výrobcov automobilov, čo by odrádzalo od výroby a nákupu nových osobných automobilov v Únii a ovplyvnilo okrem iného aj zamestnanosť. Podobne, ak budú navrhnuté príliš ambiciózne ciele***

***a emisie z dopravy sa dostatočne neznížia, vzniká riziko, že ciele týkajúce sa zníženia emisií skleníkových plynov stanovené v Parížskej dohode nebudú dosiahnuté.***

---

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

---

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

## **Pozmeňujúci návrh 2**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 4**

*Text predložený Komisiou*

(4) V oznámeniach Komisie Európa v pohybe<sup>17</sup> a Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou: Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov<sup>18</sup> sa zdôrazňuje, že emisné normy CO<sub>2</sub> pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá sú silnými hnacími silami inovácií a efektívnosti, ktoré prispievajú k posilneniu konkurencieschopnosti automobilového priemyslu a vytvoria podmienky pre technologicky neutrálne zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami.

*Pozmeňujúci návrh*

(4) V oznámeniach Komisie Európa v pohybe<sup>17</sup> a Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou: Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov<sup>18</sup> sa zdôrazňuje, že emisné normy CO<sub>2</sub> pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá sú silnými hnacími silami inovácií a efektívnosti, ktoré prispievajú k posilneniu konkurencieschopnosti automobilového priemyslu a vytvoria podmienky pre technologicky neutrálne zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami. ***Podiel ekologických vozidiel na trhu však zostáva malý a veľká väčšina automobilov v Únii je ešte vždy poháňaná benzínovými alebo dieselovými motormi. Preto si poskytovanie udržateľných a cenovo dostupných možností pre spotrebiteľov Únie bude vyžadovať komplexný prístup, zahŕňajúci podporu nárastu využívania ekologických vozidiel v súkromnom aj verejnom sektore, ako aj urýchlenie zavádzania alternatívnej infraštruktúry.***

---

<sup>17</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu

---

<sup>17</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu

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

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

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

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

### **Pozmeňujúci návrh 3**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 4 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(4a) Štrukturálny prechod na alternatívne pohony bude spojený so štrukturálnymi zmenami v hodnotových reťazcoch automobilového priemyslu. To vyvoláva otázky, kde sa budú vyrábať komponenty, aké zdroje sa budú pri tom využívať a ako si dodávatelia Únie zachovávajú konkurencieschopnosť. V tejto súvislosti sú vítané iniciatívy Komisie, ako je Aliancia EÚ pre batérie, ktoré si ale vyžadujú trvalé monitorovanie vývoja zo strany Komisie.**

### **Pozmeňujúci návrh 4**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 7 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(7a) S ohľadom na neistotu spojenú s budúcim technologickým a sociologickým vývojom v tomto odvetví je vhodnejšie skúmať potenciál a možné synergie rôznych v súčasnosti dostupných technológií než predčasne a radikálne uprednostňovať jednu alebo viaceré technické možnosti, ktoré sa v budúcnosti**

*môžu ukázať ako menej významné. V tejto súvislosti je vhodné pripomenúť základnú zásadu technologickej neutrality, ktorou je Únia viazaná a ktorú je povinná dodržiavať.*

## Pozmeňujúci návrh 5

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 10

*Text predložený Komisiou*

(10) Preto je vhodné sledovať ciele uvedených nariadení stanovením nových cieľov znižovania emisií CO<sub>2</sub> celého vozového parku EÚ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá na obdobie do roku 2030. Pri vymedzovaní úrovni zníženia sa zohľadnila ich účinnosť, pokiaľ ide o ich nákladovo efektívny príspevok k znižovaniu emisií do roku 2030 v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje nariadenie o spoločnom úsilí [.../...], výsledné náklady a úspory pre spoločnosť, výrobcov a používateľov vozidiel, ako aj ich priamy a nepriamy vplyv na zamestnanosť, konkurencieschopnosť, inovácie a súvisiace prínosy z hľadiska zníženého znečistenia ovzdušia a energetickej bezpečnosti.

*Pozmeňujúci návrh*

(10) Preto je vhodné sledovať ciele uvedených nariadení stanovením nových cieľov znižovania emisií CO<sub>2</sub> celého vozového parku EÚ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá na obdobie do roku 2030. Pri vymedzovaní úrovni zníženia sa zohľadnila ich účinnosť, pokiaľ ide o ich nákladovo efektívny príspevok k znižovaniu emisií do roku 2030 v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje nariadenie o spoločnom úsilí [.../...], výsledné náklady a úspory pre spoločnosť, výrobcov a používateľov vozidiel, ako aj ich priamy a nepriamy vplyv na zamestnanosť, konkurencieschopnosť, inovácie a súvisiace prínosy z hľadiska zníženého znečistenia ovzdušia a energetickej bezpečnosti. ***Využívanie obnoviteľných palív zbavených fosílnych zložiek (dôraz na syntetické palivá podľa vymedzení v článku 2 druhej smernice o obnoviteľných zdrojoch energie (RED II) s pokročilými obnoviteľnými palivami (príloha IX smernice RED II) v súlade s kritériami udržateľnosti) môže priniesť výrazné zníženie emisií CO<sub>2</sub> podľa prístupu well-to-wheel (od zdroja ku kolesám) v novom aj existujúcom vozovom parku. V záujme podpory technologického rozvoja a zvýšenia podielu týchto palív na trhu by sa malo využívanie obnoviteľných palív zbavených fosílnych zložiek v prípade dobrovoľného záväzku výrobcu zohľadňovať v cieľovej***

*hodnote špecifických emisií pre výrobcov.*

## **Pozmeňujúci návrh 6**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 10 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

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

## **Pozmeňujúci návrh 7**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 11 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(11a) Hoci v porovnaní s novým európskym jazdným cyklom (NEDC) by zavedenie nového celosvetového harmonizovaného skúšobného postupu pre ľahké vozidlá (skúšobný postup WLTP) malo umožniť zníženie rozdielu medzi deklaroványmi hodnotami emisií CO<sub>2</sub> a skutočnými hodnotami emisií CO<sub>2</sub> z vozidiel, bude tento rozdiel napriek tomu ďalej pretrvávajúť; Preto je klúčové pokračovať v úsilí o vytvorenie a zavedenie testov uskutočňovaných v laboratóriách, ako aj mimo nich, ktoré by čo najviac zodpovedali realite a merali skutočnú spotrebu energie a emisie v podmienkach skutočnej jazdy. Z tohto**

*dôvodu by mala Komisia zaviesť takéto testy do regulačného rámca ihneď po ich vytvorení.*

## **Pozmeňujúci návrh 8**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 12**

*Text predložený Komisiou*

(12) Je *dôležité*, aby *stanovovanie požiadaviek na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> bolo v rámci Únie i naďalej pre výrobcov motorových vozidiel a pre ich nový vozový park osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v celej Únii predvídateľné a bezpečné z hľadiska plánovania.*

*Pozmeňujúci návrh*

(12) Je *všeobecne známe*, že *rozdiely medzi deklarovanými úrovňami emisií CO<sub>2</sub> a emisiami v podmienkach skutočnej jazdy sa od nadobudnutia účinnosti prvého právneho predpisu Únie o normách CO<sub>2</sub> pre ľahké vozidlá výrazne zväčšili, a aj keď by WLTP mal v porovnaní s NEDC lepšie zohľadňovať podmienky skutočnej jazdy, ešte vždy ide len o laboratórny skúšobný postup, čo znamená, že sa rozdiely môžu po niekoľkých rokoch opäť zväčšiť, pričom bude naďalej možné nezákonne používať rušiacie zariadenia, ktoré zostanú neodhalené.*

## **Pozmeňujúci návrh 9**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 12 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

(12a) Je *kľúčové*, aby sa *táto revízia, ktorou sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 o zavedení požiadaviek v oblasti znižovania emisií CO<sub>2</sub>, snažila o kontinuitu a o zachovanie istej stability a predvídateľnosti pre rôznych aktérov v rámci tohto odvetvia v Únii, najmä pre výrobcov automobilov, pokiaľ ide o celý ich vozový park nových automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel na území Únie. Cieľom by preto malo byť pokračovať v snahe o zlepšenie prvkov pôvodného nariadenia s ich súčasným*

*Pozmeňujúci návrh*



*prispôsobením environmentálnym potrebám a novému technologickému potenciálu tohto odvetvia tak, aby sa tým nenarušila rovnováha významných odvetví v Únii, ale naopak podporila konkurencieschopnosť Únie a inovácia.*

## **Pozmeňujúci návrh 10**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 13**

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

(13) *Je preto kľúčové nadalej sa usilovať o zavedenie ešte spoľahlivejších a realistickejších skúšok emisií CO<sub>2</sub>, a najmä o vypracovanie skúšobnej metodiky na meranie emisií počas skutočnej jazdy. Spoločné výskumné centrum by v záujme toho malo preskúmať a porovnať rôzne skúšobné metodiky so zameraním sa aj na možné rozdiely vo fyzických podmienkach a spôsobe jazdy. Je tiež dôležité skúšobný postup pravidelne preskúmať.*

## **Pozmeňujúci návrh 11**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 13 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

(13a) *Aby mohla Únia dosiahnuť svoje ciele v oblasti klímy na rok 2050, je potrebné úplne dekarbonizovať cestnú dopravu. Preto by sa nové automobily a ľahké úžitkové vozidlá produkujúce emisie CO<sub>2</sub> mali postupne do roku 2040 prestať používať. Komisia by mala posúdiť, ako zohľadniť aj vozidlá v prevádzke, a to prostredníctvom nástrojov dohľadu nad trhom, ale aj*

*Pozmeňujúci návrh*

*stimulov na dodatočné vybavenie vozidiel v prípadoch, keď je to efektívne a nákladovo konkurencieschopné. V tejto súvislosti by boli užitočné ďalšie prieskumné štúdie, ktoré by mohli pomôcť pri vytváraní rámca Únie pre technológie dodatočného vybavenia vozidiel. Kľúčovú úlohu pri znižovaní emisií skleníkových plynov z dopravy Únie zohráva aj energia z obnoviteľných zdrojov, a preto je nevyhnutné vziať do úvahy všetky formy obnoviteľnej energie a palív s nižším obsahom uhlíka a vytvoriť stimuly, ktoré účinne prispievajú k dekarbonizácii odvetvia dopravy v Únii a k dodatočnému vybaveniu vozidiel v prevádzke. Toto nariadenie nezohľadňuje obsah energie z obnoviteľných zdrojov používaných v kvapalných a/alebo plynných palivách v cestnej doprave, keďže sa vo fáze merania nerozlišuje medzi CO<sub>2</sub> pochádzajúcim z neobnoviteľných a obnoviteľných nosičov energie. Je potrebné vytvoriť metodiku zohľadňujúcu obsah energie z obnoviteľných zdrojov v kvapalných a/alebo plynných palivách v cestnej doprave pri určovaní konkrétnych emisií CO<sub>2</sub> v prípade nových automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel.*

## Pozmeňujúci návrh 12

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 14

*Text predložený Komisiou*

(14) Aj keď je Únia jedným z najvýznamnejších výrobcov motorových vozidiel na svete a udržiava si technologické prvenstvo v tomto odvetví, konkurencia rastie a svetový automobilový priemysel sa rýchlo mení v dôsledku nových inovácií v oblasti elektrických hnacích sústav a kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility. Ak si chce Únia zachovať svetovú konkurencieschopnosť a prístup k trhom,

*Pozmeňujúci návrh*

(14) Aj keď je Únia jedným z najvýznamnejších výrobcov motorových vozidiel na svete a udržiava si technologické prvenstvo v tomto odvetví, konkurencia rastie a svetový automobilový priemysel sa rýchlo mení v dôsledku nových inovácií v oblasti elektrických hnacích sústav a kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility. **Ak sa priemysel Únie oneskorí s nevyhnutnou energetickou transformáciou odvetvia**

potrebuje regulačný rámec vrátane osobitného stimulu v oblasti vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, vďaka ktorému vznikne veľký domáci trh a zaistí sa podpora technologického vývoja a inovácií.

*dopravy, stratí svoju vedúcu pozíciu.* Ak si chce Únia zachovať svetovú konkurencieschopnosť a prístup k trhom, potrebuje regulačný rámec vrátane osobitného stimulu v oblasti vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, vďaka ktorému vznikne veľký domáci trh a zaistí sa podpora technologického vývoja a inovácií.

## **Pozmeňujúci návrh 13**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 14 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

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

## **Pozmeňujúci návrh 14**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 14 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***(14b) Je mimoriadne dôležité vziať do úvahy sociálne a environmentálne účinky transformácie a iniciatívne riešiť***

*nevyhnutnú deštrukciu pracovných miest vplyvom hlbokaj priemyselnej transformácie. V tejto súvislosti by mali byť kľúčovými prioritami presun pracovných miest, rekvalifikácia a zvyšovanie zručností zamestnancov, vzdelávanie a iniciatívy zamerané na hľadanie zamestnania v dialógu so sociálnymi partnermi, a to skôr než dôjde k sociálnym škodám.*

## Pozmeňujúci návrh 15

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 15

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

## Pozmeňujúci návrh 16

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 17 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(17a) Rýchle a dostatočné zavedenie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc pre alternatívne palivá je kľúčové z hľadiska rozvoja trhu s vozidlami s nulovými a nízkymi emisiami, najmä v záujme budovania dôvery spotrebiteľov. Je nevyhnutné ďalej uskutočňovať a zvyšovať investície do jej zavádzania, a to prostredníctvom rôznych nástrojov podpory ako zo strany Únie, tak aj**

*členských štátov, aby sa podporilo vytvorenie celkového priaznivého prostredia vrátane spoľahlivých systémov označovania automobilov, silného presadzovania noriem týkajúcich sa kvality ovzdušia a zmierňovania zmeny klímy, ako aj výrazných systémov podpory pracovníkov v automobilovom priemysle. Problematika dopĺňania paliva je bytostne spätá s dojazdom vozidiel, pričom čím bude dojazd vyšší, tým menej bude potrebné dopĺňať palivo, a preto by Komisia mala zohľadňovať technologický vývoj, najmä s ohľadom na autonómnosť batérií, ktorá má vplyv na zavádzanie infraštruktúry.*

## **Pozmeňujúci návrh 17**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 17 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(17b) Lepšie navrhnuté označovanie motorových vozidiel, ktoré by spotrebiteľom poskytovalo porovnateľné, spoľahlivé a ľahko použiteľné informácie o výhodách nízkoemisných automobilov vrátane informácií týkajúcich sa látok znečisťujúcich ovzdušie a prevádzkových nákladov okrem emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva, by mohlo pomôcť pri zavádzaní palivovo najúčinnejších a najekologickejších automobilov v celej Únii. Komisia by preto mala najneskôr do 31. decembra 2019 preskúmať smernicu 1999/94/ES a predložiť príslušný legislatívny návrh.*

## **Pozmeňujúci návrh 18**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 19**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(19) Aby sa zachovala rozmanitosť na trhu s osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými vozidlami a jeho schopnosť uspokojovať rôzne potreby spotrebiteľov, mali by sa cieľové hodnoty CO<sub>2</sub> vymedziť ako funkcia úžitkovej hodnoty vozidiel na lineárnom základe. Zachovanie hmotnosti ako parametra úžitkovej hodnoty sa považuje za koherentné s existujúcim režimom. V záujme lepšieho zohľadnenia hmotnosti vozidiel na cestách by sa mal parameter hmotnosti v prevádzkovom stave vozidla s účinnosťou od roku **2025** zmeniť na skúšobnú hmotnosť vozidla, ako sa uvádza v nariadení (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017.

(19) Aby sa zachovala rozmanitosť na trhu s osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými vozidlami a jeho schopnosť uspokojovať rôzne potreby spotrebiteľov, mali by sa cieľové hodnoty CO<sub>2</sub> vymedziť ako funkcia úžitkovej hodnoty vozidiel na lineárnom základe. Zachovanie hmotnosti ako parametra úžitkovej hodnoty sa považuje za koherentné s existujúcim režimom. V záujme lepšieho zohľadnenia hmotnosti vozidiel na cestách by sa mal parameter hmotnosti v prevádzkovom stave vozidla s účinnosťou od roku **2030** zmeniť na skúšobnú hmotnosť vozidla, ako sa uvádza v nariadení (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017.

### **Pozmeňujúci návrh 19**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 20**

*Text predložený Komisiou*

(20) Malo by sa zabrániť zmene cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ v dôsledku zmien priemernej hmotnosti vozového parku. Zmeny priemernej hmotnosti by sa preto mali bezodkladne premietnuť do výpočtov cieľových hodnôt špecifických emisií a úpravy hodnoty priemernej hmotnosti, ktorá sa na tento účel používa, by sa následne mali uskutočňovať každé dva roky s účinnosťou od roku **2025**.

*Pozmeňujúci návrh*

(20) Malo by sa zabrániť zmene cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ v dôsledku zmien priemernej hmotnosti vozového parku. Zmeny priemernej hmotnosti by sa preto mali bezodkladne premietnuť do výpočtov cieľových hodnôt špecifických emisií a úpravy hodnoty priemernej hmotnosti, ktorá sa na tento účel používa, by sa následne mali uskutočňovať každé dva roky s účinnosťou od roku **2030**.

### **Pozmeňujúci návrh 20**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 21**

*Text predložený Komisiou*

(21) S cieľom rozdeliť úsilie o znižovanie emisií neutrálnym a spravodlivým spôsobom, v ktorom sa zohľadní rozmanitosť trhu s osobnými

*Pozmeňujúci návrh*

(21) S cieľom rozdeliť úsilie o znižovanie emisií neutrálnym a spravodlivým spôsobom, v ktorom sa zohľadní rozmanitosť trhu s osobnými

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

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

## Pozmeňujúci návrh 21

### Návrh nariadenia

### Odôvodnenie 22

*Text predložený Komisiou*

(22) Cieľom tohto nariadenia je **vytvoriť** stimuly pre automobilový priemysel, aby investoval do nových technológií. Týmto nariadením sa aktívne podporuje ekologická inovácia a vytvára mechanizmus, na základe ktorého by malo byť možné uznať budúci technický rozvoj. Zo skúseností vyplýva, že ekologické inovácie úspešne prispeli k nákladovej efektívnosti nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 a k zníženiu skutočných emisií CO<sub>2</sub>. Tento prístup by sa preto mal zachovať a rozsah pôsobnosti by sa mal rozšíriť s cieľom stimulovať zlepšenie účinnosti klimatizačných systémov.

*Pozmeňujúci návrh*

(22) Cieľom tohto nariadenia je **umožniť zníženie skutočných emisií prostredníctvom vytvorenia stimulov** pre automobilový priemysel, aby investoval do nových technológií **a znížil skutočné emisie, zachovajúc si pritom technologickú neutralitu**. Týmto nariadením sa aktívne podporuje ekologická inovácia a vytvára mechanizmus, na základe ktorého by malo byť možné uznať budúci technický rozvoj. Zo skúseností vyplýva, že ekologické inovácie úspešne prispeli k nákladovej efektívnosti nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 a k zníženiu skutočných emisií CO<sub>2</sub>. Tento prístup by sa preto mal zachovať a rozsah pôsobnosti by sa mal rozšíriť s cieľom stimulovať zlepšenie účinnosti klimatizačných

systemov a zníženie emisií CO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub>, pričom by mal vziať do úvahy dodatočné vybavenie motorov a zohľadniť materiál použitý pri výrobe, výrobu a konečné fázy životného cyklu vozidla.

## Pozmeňujúci návrh 22

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 22 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(22a) Emisie CO<sub>2</sub> v prípade nových automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel registrovaných v Únii sa merajú v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, bez akéhokoľvek rozlišovania vo fáze merania medzi CO<sub>2</sub> pochádzajúcim z neobnoviteľných a obnoviteľných nosičov energie. Mala by sa vytvoriť metodika zohľadňujúca obsah energie z obnoviteľných zdrojov v kvapalných a/alebo plyných palivách v cestnej doprave pri určovaní konkrétnych emisií CO<sub>2</sub> v prípade automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel.**

## Pozmeňujúci návrh 23

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 22 b (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(22b) Používanie určitých alternatívnych palív môže priniesť významné zníženie emisií CO<sub>2</sub> počítaných podľa princípu well-to wheel (od zdroja ku kolesám), hoci ešte nie je dostupná spoľahlivá metodika, ktorá by umožnila zohľadniť túto skutočnosť. Preto sa odporúča, aby Komisia v tomto smere podporila predbežný výskum, aby takúto metodiku bolo možné čo najskôr zahrnúť do regulačného rámca.**



## **Pozmeňujúci návrh 24**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 22 c (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(22c) Keďže cieľom tohto nariadenia je znížiť skutočné emisie CO<sub>2</sub>, Komisia by mala posúdiť a zohľadniť aj mimocyklové technológie, na ktoré sa nevzťahuje bežný skúšobný cyklus a ktoré nepatria do rámca mechanizmu ekologických inovácií, ak vykazujú merateľné, preukázateľné a overené zníženie emisií CO<sub>2</sub>.**

## **Pozmeňujúci návrh 25**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 22 d (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(22d) So zreteľom na neistotu týkajúcu sa úspešnosti vozidiel na alternatívny pohon na trhu, budovanie primeranej infraštruktúry a zmeny v dopyte zo strany spotrebiteľov je potrebné transparentne upraviť úroveň ambícií smerom nahor alebo smerom nadol. Komisiou predložený návrh smernice o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá obsahuje usmernenia týkajúce sa potrieb v oblasti alternatívnej infraštruktúry.**

## **Pozmeňujúci návrh 26**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 22 e (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(22e) Osobitne by sa mal podporiť vývoj inovačných technológií pohonu**

*automobilov, pretože vytvárajú výrazne nižšie množstvá emisií ako tradičné osobné automobily. Týmto spôsobom sa podporí dlhodobá konkurencieschopnosť priemyslu Únie a vytvorí sa viac vysokokvalitných pracovných miest.*

## **Pozmeňujúci návrh 27**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 23**

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

## **Pozmeňujúci návrh 28**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 28**

*Text predložený Komisiou*

(28) Postup udeľovania výnimiek z dosiahnutia cieľovej hodnoty 95 g CO<sub>2</sub>/km za vozový park pre špecializovaných výrobcov zabezpečuje, aby v súvislosti s uvedenou cieľovou hodnotou snaha o znižovanie emisií, ktorá sa požaduje od špecializovaných výrobcov, bola v súlade so snahou výrobcov s veľkým objemom výroby. **Zo skúseností však vyplýva, že špecializovaní výrobcovia majú rovnaký**

*Pozmeňujúci návrh*

(28) Postup udeľovania výnimiek z dosiahnutia cieľovej hodnoty 95 g CO<sub>2</sub>/km za vozový park pre špecializovaných výrobcov zabezpečuje, aby v súvislosti s uvedenou cieľovou hodnotou snaha o znižovanie emisií, ktorá sa požaduje od špecializovaných výrobcov, bola v súlade so snahou výrobcov s veľkým objemom výroby.

*potenciál dosiahnuť cieľové hodnoty CO<sub>2</sub> ako veľkí výrobcovia, a pokiaľ ide o cieľové hodnoty stanovené na obdobie po roku 2025, nepovažuje sa za vhodné rozlišovať medzi týmito dvomi kategóriami výrobcov.*

## **Pozmeňujúci návrh 29**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 29 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(29a) Alternatívne pohony, ktoré zahŕňajú hybridné pohony, sú tie, ktoré na účely mechanického pohonu čerpajú energiu zo spotrebovateľného paliva a/alebo batérie alebo iného zariadenia na uskladnenie elektrickej alebo mechanickej energie. Ich použitie pre ľahké úžitkové vozidlá môže viesť k zvýšeniu hmotnosti, ale znižuje znečistenie. Táto zvýšená hmotnosť by sa nemala započítavať ako súčasť užitočného zaťaženia vozidla, pretože by to viedlo k sankcionovaniu odvetvia cestnej dopravy z ekonomického hľadiska. Zvýšením hmotnosti by sa však nemala zvýšiť ani nosnosť vozidla. Komisia by preto mala zanalyzovať, ako by nové ľahké úžitkové vozidlá na alternatívne palivo (obsahujúce ťažšie pohony, než sú pohony používané vo vozidlách na konvenčné palivo) mohli tiež využiť povolenie dodatočnej hmotnosti bez toho, aby sa tým ohrozili celkové ciele v oblasti znižovania emisií CO<sub>2</sub> sledované týmto nariadením.*

## **Pozmeňujúci návrh 30**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 30 a (nové)**

**(30a) V záujme zabezpečenia reprezentatívnosti hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a palivovej úspornosti dokončovaných vozidiel by Komisia mala predložiť konkrétny postup a zväziť revíziu právnych predpisov týkajúcich sa typového schvaľovania a vytvorenie Európskej agentúry pre dohľad nad trhom v oblasti cestnej dopravy, ktorá by zodpovedala za činnosti dohľadu nad trhom, najmä pokiaľ ide o emisie CO<sub>2</sub>, a ktorá by v prípade potreby mala právomoc zabezpečovať celoeurópske programy stiahnutia vozidiel od používateľov a odoberania typového schválenia. Okrem toho by táto agentúra mala v prípade, že z predložených výsledkov overovacej skúšky od tretej strany vyplynú podozrivé emisné parametre, iniciovať skúšku alebo kontrolu.**

### **Pozmeňujúci návrh 31**

#### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 38**

(38) Dodržiavanie cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia výrobcami by sa malo hodnotiť na úrovni Únie. Výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> prekročia priemerné špecifické emisie povolené podľa tohto nariadenia, by mali za každý kalendárny rok zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem **všeobecného rozpočtu Únie.**

(38) Dodržiavanie cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia výrobcami by sa malo hodnotiť na úrovni Únie. Výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> prekročia priemerné špecifické emisie povolené podľa tohto nariadenia, by mali za každý kalendárny rok zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem, **ktorý sa v prvom rade vyčlení pre odvetvie cestnej dopravy Únie s cieľom umožniť spravodlivý prechod na nízkouhlíkovú mobilitu a podporiť výskum a vývoj v automobilovom priemysle v oblasti technológií, ako sú nové hnacie sústavy,**

*palivá, skúšky a bezpečnosť cestnej premávky. Mali by byť tiež použité na proaktívne riešenie nevyhnutných sociálnych dôsledkov prechodu na nízkouhlíkové hospodárstvo v automobilovom priemysle, ktoré budú výrazné najmä v určitých najviac postihnutých regiónoch. Preto je mimoriadne dôležité, aby súčasné opatrenia na uľahčenie prechodu na nízkouhlíkové hospodárstvo boli sprevádzané aj cieľovými programami prerozdelenia, rekvalifikácie a zvyšovania kvalifikácie pracovníkov, ako aj iniciatívami na vzdelávanie a hľadanie zamestnania vykonávanými v úzkej spolupráci so sociálnymi partnermi.*

## Pozmeňujúci návrh 32

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 41

*Text predložený Komisiou*

(41) Účinnosť cieľových hodnôt stanovených v tomto nariadení pri znižovaní emisií CO<sub>2</sub> v skutočnosti do veľkej miery závisí od reprezentatívosti oficiálneho skúšobného postupu. V súlade so stanoviskom mechanizmu vedeckého poradenstva (SAM)<sup>23</sup> a odporúčaním Európskeho parlamentu v nadväznosti na jeho vyšetovanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle<sup>24</sup> by sa mal zaviesť mechanizmus na posúdenie skutočnej reprezentatívosti hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a spotreby energie vozidiel určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. Komisia by mala mať právomoci na zabezpečenie verejnej dostupnosti takýchto údajov a v prípade potreby vypracovať postupy potrebné na identifikáciu a zber údajov požadovaných na vykonanie takýchto posúdení.

*Pozmeňujúci návrh*

(41) Účinnosť cieľových hodnôt stanovených v tomto nariadení pri znižovaní emisií CO<sub>2</sub> v skutočnosti do veľkej miery závisí od reprezentatívosti oficiálneho skúšobného postupu. V súlade so stanoviskom mechanizmu vedeckého poradenstva (SAM)<sup>23</sup> a odporúčaním Európskeho parlamentu v nadväznosti na jeho vyšetovanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle<sup>24</sup> by sa mal zaviesť mechanizmus na posúdenie skutočnej reprezentatívosti hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a spotreby energie vozidiel určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. ***Najspol'ahlivejším spôsobom, ako zaručiť skutočnú reprezentatívosť hodnôt typového schvaľovania, je zaviesť skúšku skutočných emisií CO<sub>2</sub>, a preto by Spoločné výskumné centrum malo dostať mandát začať pracovať na jej uskutočniteľnosti, aby sa takéto skúšanie mohlo čo najskôr zahrnúť do***

*regulačného rámca. Skutočné emisie vozidiel by mali vyhovovať maximálnemu limitu na úrovni 15 % nad hodnotami stanovenými pre typové schvaľovanie nameranými v roku 2021 pomocou skúšky WLTP pre každého výrobcu v roku 2021 v súlade s jeho cieľovými hodnotami emisií na roky 2025 a 2030.* Komisia by mala mať právomoci na zabezpečenie verejnej dostupnosti takýchto údajov, ako aj údajov z *meračov spotreby paliva a* v prípade potreby vypracovať postupy potrebné na identifikáciu a zber údajov požadovaných na vykonanie takýchto posúdení.

---

<sup>23</sup> Skupina vedeckých poradcov na vysokej úrovni, vedecké stanovisko 1/2016 Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (Odstránenie rozdielov medzi skutočnými emisiami CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel a emisiami nameranými pri laboratórnom testovaní)

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

---

<sup>23</sup> Skupina vedeckých poradcov na vysokej úrovni, vedecké stanovisko 1/2016 Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing (Odstránenie rozdielov medzi skutočnými emisiami CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel a emisiami nameranými pri laboratórnom testovaní)

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

### **Pozmeňujúci návrh 33**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 41 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(41a) Hoci cieľom tohto nariadenia je znížiť emisie CO<sub>2</sub> z ľahkých vozidiel, nemožno strácať zo zreteľa celkovú uhlíkovú bilanciu cyklu výroba – používanie – demontáž týchto vozidiel, ani cyklu ťažba/výroba – doprava – spotreba používaného paliva (princíp well-to-wheel, „od zdroja ku kolesám“). Preto by Komisia mala zaviesť harmonizovanú metodiku umožňujúcu**

*zohľadňovať uhlíkovú bilanciu týchto vozidiel počas ich životného cyklu a spotrebovanú energiu, aby sa získal celkový pohľad na ich environmentálne dôsledky, a to s cieľom zaistiť jednotné používanie prostriedkov pri plnení cieľov Únie v oblasti klímy.*

## Pozmeňujúci návrh 34

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 42

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

(42) Plánuje sa, že v roku 2024 sa preskúma pokrok dosiahnutý v rámci [nariadenia o spoločnom úsilí a smernice o systéme obchodovania s emisiami]. **V roku 2023 nadobudne účinnosť nový postup skúšky emisií pre všetky ľahké úžitkové vozidlá od dvoch rokov.** Preto je *možné a* vhodné v tom istom roku posúdiť účinnosť tohto nariadenia **a potvrdiť cieľovú hodnotu emisií CO<sub>2</sub> pre celý vozový park na rok 2030 spolu s referenčnou hodnotou pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami** s cieľom umožniť koordinované a jednotné posúdenie opatrení, ktoré sa vykonávajú v rámci všetkých týchto nástrojov, **a čo najskôr zohľadniť emisie v počiatočných článkoch reťazca a viazané emisie.** *Výpočet vplyvu na životné prostredie každého vozidla by mal zohľadniť druh nákladu, ktorý je spojený s množstvom emisií, a Komisia by mala zvážiť vytvorenie harmonizovanej metodiky typu „x gramov CO<sub>2</sub>/km na cestujúceho/na tonu tovaru“ s cieľom znížiť počet jazd naprázdno ľahkých vozidiel, či už pri doprave tovaru, alebo cestujúcich.*

## Pozmeňujúci návrh 35

### Návrh nariadenia

## Článok 1 – odsek 1

*Text predložený Komisiou*

1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové emisné požiadavky v oblasti emisií CO<sub>2</sub> pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá s cieľom zabezpečiť **riadne fungovanie vnútorného trhu**.

*Pozmeňujúci návrh*

1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové emisné požiadavky v oblasti emisií CO<sub>2</sub> pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá s cieľom zabezpečiť **splnenie záväzkov a cieľov Únie v oblasti klímy**.

## Pozmeňujúci návrh 36

### Návrh nariadenia Článok 1 – odsek 3

*Text predložený Komisiou*

3. V rámci integrovaného prístupu Únie, ktorý sa uvádza v oznámení Komisie Rade a Európskemu parlamentu z roku 2007 doplnia toto nariadenie **do 31. decembra 2024** dodatočné opatrenia zodpovedajúce zníženiu o 10 g CO<sub>2</sub>/km<sup>27</sup>.

*Pozmeňujúci návrh*

3. V rámci integrovaného prístupu Únie, ktorý sa uvádza v oznámení Komisie Rade a Európskemu parlamentu z roku 2007 doplnia toto nariadenie dodatočné opatrenia zodpovedajúce zníženiu o 10 g CO<sub>2</sub>/km<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu zo 7. februára 2007 - Výsledky preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel [COM(2007) 19 final].

---

<sup>27</sup> Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu zo 7. februára 2007 - Výsledky preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel [COM(2007) 19 final].

## Pozmeňujúci návrh 37

### Návrh nariadenia Článok 2 – odsek 1 – písmeno b

*Text predložený Komisiou*

b) kategórie N<sub>1</sub>, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a kategórie N<sub>1</sub>, v prípade ktorých sa typové schválenie rozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 (ďalej len „ľahké úžitkové

*Pozmeňujúci návrh*

b) kategórie N<sub>1</sub>, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a kategórie N<sub>1</sub>, v prípade ktorých sa typové schválenie rozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 (ďalej len „ľahké úžitkové



vozidlá“), ktoré sú po prvýkrát evidované v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (ďalej len „nové ľahké úžitkové vozidlá“).

vozidlá“), ktoré sú po prvýkrát evidované v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (ďalej len „nové ľahké úžitkové vozidlá“). *Komisia je v súlade s cieľmi tohto nariadenia splnomocnená v prípade potreby aktualizovať obmedzenie referenčnej hmotnosti (2 610 kg) v prípade ľahkých úžitkových vozidiel používajúcich alternatívne palivá, ktoré si vyžadujú dodatočnú hmotnosť, pretože využívajú ťažšie pohony a systémy uskladňovania energie (napr. batérie), než aké sa používajú v konvenčných vozidlách.*

### **Pozmeňujúci návrh 38**

#### **Návrh nariadenia**

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

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*na) „dodatočné vybavenie“ je úprava častí motora vozidla pomocou technológií znižujúcich znečistenie a/alebo technológií pre úsporu paliva. Patria sem technológie na úsporu paliva, ako napríklad hybridizácia alebo rozsiahlejšie úpravy elektrických alebo iných technológií s použitím alternatívnych palív, ako sa vymedzuje v článku 2 ods. 1 bode 1 smernice 2014/94/EÚ.“*

### **Pozmeňujúci návrh 39**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 4 – odsek 1 – úvodná časť**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

1. Výrobca zabezpečí, aby jeho priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> neprekročili tieto cieľové hodnoty špecifických emisií:

1. *Na účely zisťovania plnenia cieľovej hodnoty špecifických emisií daného výrobcu uvedenej v tomto článku týmto výrobcom sa priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> znižujú, ak tento výrobca v roku registrácie nových vozidiel uviedol*

*na trh s palivami obnoviteľné palivá zbavené fosílnej zložky znižujúce emisie CO<sub>2</sub>. Znižovanie emisií CO<sub>2</sub> sa má zdokumentovať podľa vymedzenia v príslušnej verzii mechanizmu uvedeného v smernici o obnoviteľných zdrojoch energie. Výrobca oznamuje orgánu, ktorý určuje Komisia, za daný prevádzkový rok energetickú hodnotu rôznych dodaných palív zbavených fosílnej zložky (Palivo<sub>i</sub><sup>1a</sup>), ktoré boli uvedené na trh. Palivo zbavené fosílnej zložky nemožno započítať na účely plnenia cieľovej hodnoty v oblasti CO<sub>2</sub> podľa iného nariadenia (RED II či ETS), aby sa zabránilo akémukoľvek dvojitému započítavaniu. Výrobca zabezpečí, aby jeho priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> neprekročili tieto cieľové hodnoty špecifických emisií:*

---

*<sup>1a</sup> Oznamované hodnoty: Palivo<sub>i</sub> = energetická hodnota obnoviteľného paliva zbaveného fosílnych zložiek uvedeného na trh (v MJ)*

## **Pozmeňujúci návrh 40**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 4 – odsek 1 – písmeno b**

*Text predložený Komisiou*

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

## **Pozmeňujúci návrh 41**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 4 – odsek 1 – písmeno c**

*Pozmeňujúci návrh*

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

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

### **Pozmeňujúci návrh 42**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 6 – odsek 2 – písmeno d**

*Text predložený Komisiou*

d) vozidlá evidované v kategórii M<sub>1</sub> *alebo* N<sub>1</sub>, ktorých sa združenie týka.

*Pozmeňujúci návrh*

d) vozidlá evidované v kategórii M<sub>1</sub> *a* N<sub>1</sub>, ktorých sa združenie týka.

### **Pozmeňujúci návrh 43**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 6 – odsek 8 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**8a.** *Na určenie priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> z vozidiel kategórie M1 a N1 každého výrobcu, keď výrobca presiahne cieľovú hodnotu pre emisie CO<sub>2</sub> z vozidiel kategórie M1 alebo N1, sa jeho výkonnosť zohľadňuje pri tom istom výrobcovi alebo pri iných výrobcoch. V tomto prípade sa od špecifických cieľových hodnôt priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> z vozidiel kategórie M1 alebo N1 daného výrobcu, vážených podľa objemu registrácií, odpočíta rozdiel medzi cieľovými hodnotami špecifických emisií z vozidiel kategórie M1 alebo N1 daného výrobcu a jeho priemernými špecifickými emisiami. Celkový príspevok týchto presunov kreditov medzi výrobcami vozidiel kategórie M1 alebo N1 môže byť až 10 g CO<sub>2</sub>/km na výrobcu.*

## Pozmeňujúci návrh 44

### Návrh nariadenia

#### Článok 7 – odsek 4 – pododsek 3

*Text predložený Komisiou*

Register sa verejne sprístupní.

*Pozmeňujúci návrh*

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

## Pozmeňujúci návrh 45

### Návrh nariadenia

#### Článok 7 – odsek 8 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**8a. Od roku 2025 výrobcovia nahlasujú Komisii emisie CO<sub>2</sub> za celý životný cyklus tých typov vozidiel, ktoré uvedú na trh po 1. januári 2025, a to na základe harmonizovanej metodiky Únie na účely podávania správ a monitorovania do roku 2030. Na tento účel Komisia najneskôr 1. januára 2022 vytvorí prostredníctvom delegovaných aktov spoľahlivú a reprezentatívnu harmonizovanú metodiku merania emisií CO<sub>2</sub> všetkých typov palív a pohonov vozidiel na trhu Únie za celý životný cyklus. Táto metodika by mala byť tiež v súlade s príslušnými normami ISO a zohľadňovať potenciál globálneho otepľovania (GWP) emisií vozidla pri jeho výrobe a získavaní surovín, emisií počítaných „od zdroja ku kolesám“ a emisií pri recyklovaní a demontáži vozidla.**

## Pozmeňujúci návrh 46

### Návrh nariadenia

#### Článok 7 – odsek 9 a (nový)

**9a. Počas fázy monitorovania a nahlasovania sa zohľadňuje množstvo pokročilých kvapalných a plyných biopalív, ktoré sa predávajú na staniciach, a odpočíta od emisií CO<sub>2</sub> nahlásených vo fáze typového schválenia. Tieto hodnoty sa použijú na výpočet uhlíkového korekčného koeficientu (UKK). Uhlíkový korekčný koeficient (UKK) sa vypočíta podľa tohto vzorca:  
UKK = národný podiel využívaných pokročilých kvapalných a plyných biopalív.  
Opravený výpočet CO<sub>2</sub> vozového parku je preto nasledovný:  
CO<sub>2</sub> vozového parku = (CO<sub>2</sub> podľa typového schválenia)\*(1-UKK)**

#### **Pozmeňujúci návrh 47**

##### **Návrh nariadenia Článok 8 – odsek 4**

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

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

#### **Pozmeňujúci návrh 48**

##### **Návrh nariadenia Článok 9 – odsek 3 – písmeno a**

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

**Pozmeňujúci návrh 49**

**Návrh nariadenia**

**Článok 9 – odsek 3 – písmeno b**

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

**Pozmeňujúci návrh 50**

**Návrh nariadenia**

**Článok 11 – odsek 1 – pododsek 1**

*Text predložený Komisiou*

Na základe žiadosti dodávateľa alebo výrobcu sa zohľadnia úspory emisií CO<sub>2</sub>, ktoré sa dosiahli využitím inovačných technológií alebo kombináciou inovačných technológií (ďalej len „balík inovačných technológií“).

*Pozmeňujúci návrh*

Na základe žiadosti dodávateľa alebo výrobcu sa zohľadnia úspory emisií CO<sub>2</sub>, ktoré sa dosiahli využitím inovačných technológií (**ako je dodatočné vybavenie**) alebo kombináciou inovačných technológií (ďalej len „balík inovačných technológií“).

**Pozmeňujúci návrh 51**

**Návrh nariadenia**

**Článok 11 – odsek 1 – pododsek 3**

*Text predložený Komisiou*

Celkový príspevok týchto technológií k zníženiu priemerných špecifických emisií výrobcu môže predstavovať najviac **7 g** CO<sub>2</sub>/km.

*Pozmeňujúci návrh*

Celkový príspevok týchto technológií k zníženiu priemerných špecifických emisií výrobcu môže predstavovať najviac **9 g** CO<sub>2</sub>/km.

## Pozmeňujúci návrh 52

### Návrh nariadenia

#### Článok 11 – odsek 1 – pododsek 4

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

## Pozmeňujúci návrh 53

### Návrh nariadenia

#### Článok 11 – odsek 2 – písmeno d

*Text predložený Komisiou*

d) inovačné technológie nesmú byť kryté povinnými ustanoveniami na základe doplňujúcich opatrení na zníženie o dodatočnú hodnotu 10 g CO<sub>2</sub>/km uvedenú v článku 1, ani nie sú povinné podľa iných ustanovení právnych predpisov Únie. Toto kritérium sa **s účinnosťou od 1. januára 2025 nebude uplatňovať** v súvislosti so zvýšením efektívnosti klimatizačných systémov.

*Pozmeňujúci návrh*

d) inovačné technológie nesmú byť kryté povinnými ustanoveniami na základe doplňujúcich opatrení na zníženie o dodatočnú hodnotu 10 g CO<sub>2</sub>/km uvedenú v článku 1, ani nie sú povinné podľa iných ustanovení právnych predpisov Únie. Toto kritérium sa neuplatňuje v súvislosti so zvýšením efektívnosti klimatizačných systémov.

## Pozmeňujúci návrh 54

### Návrh nariadenia

#### Článok 12 – odsek 1

*Text predložený Komisiou*

1. Komisia monitoruje a posudzuje skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. Zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o spôsobe, akým sa uvedená reprezentatívnosť časom vyvíja.

*Pozmeňujúci návrh*

1. Komisia monitoruje a posudzuje skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. Zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o spôsobe, akým sa uvedená reprezentatívnosť časom vyvíja, **a začne ďalšie vyšetrovanie niektorých výrobcov, ak zistí výrazné prekročenie noriem emisií CO<sub>2</sub>**.

## Pozmeňujúci návrh 55

### Návrh nariadenia Článok 12 – odsek 2

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

## Pozmeňujúci návrh 56

### Návrh nariadenia Článok 12 – odsek 2 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**2a. V záujme zaistenia skutočného zníženia emisií CO<sub>2</sub>, ako je uvedené v článku 1 tohto nariadenia, sa na určenie úrovne emisií používajú skúšky WLTP, kým Komisia nevytvorí skúšky v podmienkach skutočnej jazdy ešte viac zodpovedajúce realite, ktorými ich nahradí.**

## Pozmeňujúci návrh 57

### Návrh nariadenia Článok 14 – odsek 1

*Text predložený Komisiou*

1. Komisia v roku **2024** predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o účinnosti tohto nariadenia, podľa potreby s návrhom na jeho zmenu. V tejto správe sa

*Pozmeňujúci návrh*

1. Komisia v roku **2023** predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o účinnosti tohto nariadenia, podľa potreby s návrhom na jeho zmenu. **Komisii môžu**



okrem iného posúdi skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií  $CO_2$  a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151, zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie a rozšírenie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ<sup>29</sup>.

*pomáhať nezávislí experti, ktorí posúdia všetky hlavné parametre ovplyvňujúce nárast alternatívnych pohonov. Táto správa okrem iného posúdi:*

- skutočná reprezentatívnosť hodnôt emisií  $CO_2$  a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151, *a to aj so zahrnutím posúdenia životného cyklu vozidiel a vplyvu emisií v prípade palív z hľadiska prístupu well-to-wheel (od zdroja ku kolesám);*

- zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie a rozšírenie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ<sup>29</sup>.

*Pri tejto správe Komisia stanoví po zvážení nasledovných ukazovateľov:*

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

- ceny ropy, paliva a energie.

---

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

---

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

## Pozmeňujúci návrh 58

### Návrh nariadenia Článok 14 – odsek 2

#### *Text predložený Komisiou*

2. Komisia zohľadňuje posúdenia vykonané podľa článku 12 a v prípade potreby môže preskúmať postupy merania

#### *Pozmeňujúci návrh*

2. Komisia zohľadňuje posúdenia vykonané podľa článku 12 a v prípade potreby môže preskúmať postupy merania

emisíí CO<sub>2</sub> ustanovené podľa nariadenia (ES) č. 715/2007. Komisia najmä predloží príslušné návrhy na úpravu týchto postupov tak, aby primerane odrážali skutočné emisie CO<sub>2</sub> automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel.

emisíí CO<sub>2</sub> ustanovené podľa nariadenia (ES) č. 715/2007. Komisia najmä predloží príslušné návrhy na úpravu týchto postupov tak, aby primerane odrážali skutočné emisie CO<sub>2</sub> automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel **vrátane použitia prenosného systému merania emisíí a diaľkového snímania.**

## **Pozmeňujúci návrh 59**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 14 – odsek 3 – pododsek 2 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***Komisia do 31. decembra 2019 vykoná revíziu smernice 1999/97/ES a v prípade potreby predloží príslušný návrh s cieľom poskytnúť spotrebiteľom presné, spoľahlivé a porovnateľné informácie o spotrebe paliva, emisiách CO<sub>2</sub> a emisiách látok znečisťujúcich ovzdušie z nových osobných automobilov uvedených na trh.***

## **Pozmeňujúci návrh 60**

### **Návrh nariadenia**

#### **Príloha I – časť A – bod 6 – bod 6.3 – odsek 1**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

Cieľová hodnota špecifických emisíí od roku **2025**

Cieľová hodnota špecifických emisíí od roku **2030**

## **Pozmeňujúci návrh 61**

### **Návrh nariadenia**

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

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisíí je referenčná cieľová hodnota špecifických emisíí CO<sub>2</sub> určená v súlade s

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisíí je referenčná cieľová hodnota špecifických emisíí CO<sub>2</sub> určená v súlade s

bodom **6.2.1 na roky 2025 až 2029 a bodom 6.2.2** na obdobie od roku 2030.

bodom **6.2** na obdobie od roku 2030.

### **Pozmeňujúci návrh 62**

#### **Návrh nariadenia**

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

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

### **Pozmeňujúci návrh 63**

#### **Návrh nariadenia**

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

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku novoevidovaných osobných automobilov výrobcu, vypočítaný ako celkový počet vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako  $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$  podľa nižšie uvedeného vzorca, vydelený celkovým počtom osobných automobilov zaevidovaných v relevantnom kalendárnom roku  
 **$ZLEV_{\text{špecifická hodnota}} = 1 - [(\text{špecifické emisie} \times 0,5) / 50]$ .**

### **Pozmeňujúci návrh 64**

#### **Návrh nariadenia**

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

*Text predložený Komisiou*

*neplatí*

*Pozmeňujúci návrh*

*vypúšťa sa*

## Pozmeňujúci návrh 65

### Návrh nariadenia

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

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

## Pozmeňujúci návrh 66

### Návrh nariadenia

#### Príloha 4 – časť B – bod 4 – úvodná časť

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

## Pozmeňujúci návrh 67

### Návrh nariadenia

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

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

## Pozmeňujúci návrh 68

### Návrh nariadenia

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

*Text predložený Komisiou*

**6.3.1. V rokoch 2025 až 2029**

**Cieľová hodnota špecifických emisií =**  
**(referenčná cieľová hodnota špecifických**  
**emisií - ( $\emptyset$  ciele<sub>2025</sub>)) · koeficient ZLEV**

**kde:**

**referenčná cieľová hodnota špecifických**  
**emisií je referenčná cieľová hodnota**

*Pozmeňujúci návrh*

**vypúšťa sa**

*špecifických emisií pre výrobcu určená v súlade s bodom 6.2.1;*

*$\emptyset_{\text{ciele}}$  je priemer (vážený počtom novoevidovaných ľahkých úžitkových vozidiel za každého jednotlivého výrobcu) všetkých referenčných cieľových hodnôt špecifických emisií určených v súlade s bodom 6.2.1;*

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

*kde:*

*y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku novoevidovaných ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu, vypočítaný ako celkový počet vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako ZLEV<sub>špecifická hodnota</sub> podľa nižšie uvedeného vzorca, vydelený celkovým počtom ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v relevantnom kalendárnom roku.*

*neplatí*

*x 15 %*

## **Pozmeňujúci návrh 69**

### **Návrh nariadenia**

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

*Text predložený Komisiou*

*Cieľová hodnota špecifických emisií = (referenčná cieľová hodnota špecifických emisií – ( $\emptyset_{\text{ciele}}$  – **cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2030</sub>**)) · koeficient ZLEV*

*Pozmeňujúci návrh*

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

## **Pozmeňujúci návrh 70**

### **Návrh nariadenia**

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

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***Ø*** ***ciele je priemer (vážený počtom novoevidovaných ľahkých úžitkových vozidiel za každého jednotlivého výrobcu) všetkých referenčných cieľových hodnôt špecifických emisií určených v súlade s bodom 6.2.2***

***vypúšťa sa***

### **Pozmeňujúci návrh 71**

#### **Návrh nariadenia**

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

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

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

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

### **Pozmeňujúci návrh 72**

#### **Návrh nariadenia**

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

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

x je **30 %**

x je **15 %**

### **Pozmeňujúci návrh 73**

#### **Návrh nariadenia**

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

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***ta) emisie CO<sub>2</sub> radu vozidiel za životný cyklus, ak sú k dispozícii.***

## POSTUP VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO


## POSTUP VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO

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



## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

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

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

2	0
ENF	Georg Mayer
S&D	Maria Grapini

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania