



**2021/0197(COD)**

28.4.2022

## **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 mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO<sub>2</sub> pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznymi klimatickými cieľmi Únie  
(COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Spravodajkyňa výboru požiadaneho o stanovisko: Karima Delli

PA\_Legam

## STRUČNÉ ODÔVODNENIE

Zlepšené emisné normy pre nové osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá majú potenciál znížiť emisie CO<sub>2</sub>. Zároveň prispievajú aj k dosiahnutiu právne záväzného cieľa zníženia emisií do roku 2030 a cieľa dosiahnuť klimatickú neutralitu podľa európskeho právneho predpisu v oblasti klímy. Okrem toho nové posilnené ciele zníženia emisií CO<sub>2</sub> môžu viesť k značným úsporám paliva pre zákazníkov, ako aj k zlepšeniu kvality ovzdušia pre našich občanov.

Súčasná cieľová úroveň podľa nariadenia (EÚ) 2019/631 poukazuje na nedostatočný prínos ľahkých úžitkových vozidiel k zvýšeniu ambícií v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov. Emisie skleníkových plynov z cestnej dopravy predstavujú takmer 20 % celkových emisií skleníkových plynov v EÚ a od roku 1990 sa výrazne zvýšili. Spravodajkyňa sa domnieva, že je potrebné podstatne zvýšiť ambíciu noriem pre emisie CO<sub>2</sub> z osobných vozidiel a dodávok a stanoviť rok 2035 ako konečný termín, do ktorého by všetky nové osobné vozidlá a dodávky uvedené na trh EÚ mali mať nulové emisie; Spravodajkyňa preto navrhuje posilniť ciele v oblasti emisií CO<sub>2</sub> od roku 2025, priebežné ciele od roku 2027 a ambicióznejšie ciele od roku 2030.

Prechod od vozidiel poháňaných fosílnymi palivami k vozidlám s nulovými emisiami sa musí uskutočniť pomocou vhodných opatrení, aby boli cenovo dostupné a prístupné nielen pre občanov s vysokými príjmami, ale aj pre občanov s nižšími príjmami. Pokiaľ ide o cenovú dostupnosť, hlavným faktorom znižovania nákladov sú investície výrobcov do vozidiel s nulovými emisiami zabezpečujúce ďalšie zníženie nákladov a stimulujúce stranu dopytu. Zlepšené emisné normy a posilnené ciele sú primárnymi opatreniami na účinné zvýšenie investícií do ponuky vozidiel s nulovými emisiami a na zabezpečenie ich dostupnosti pre všetkých. Z dlhodobého hľadiska budú mať spotrebitelia – majitelia nových aj ojazdených vozidiel – prospech z výrazného zníženia celkových nákladov spojených s vlastníctvom automobilov, pretože budú platiť oveľa menej za pohonné hmoty a údržbu svojich vozidiel.

Posledné záväzky výrobcov automobilov týkajúce sa vozidiel s nulovými emisiami ukazujú, že priemysel je na túto transformáciu pripravený a cieľové úrovne nesmú zaostávať za trhovým potenciálom. Dnešný celosvetový automobilový priemysel sa rýchlo a výrazne transformuje a technológie s nulovými emisiami sa rýchlo vyvíjajú. Noví aktéri sa teraz zameriavajú na vozidlá s nulovými emisiami a akékoľvek oneskorenia regulačných opatrení by mohli ohroziť konkurencieschopnosť automobilového priemyslu v EÚ.

Prechod na vozidlá s nulovými emisiami si bude vyžadovať štrukturálne zmeny v automobilovom hodnotovom reťazci. Z tohto dôvodu sa musia vážne zohľadniť sociálne vplyvy transformácie v automobilovom priemysle. Spravodajkyňa sa domnieva, že proces postupného vyradovania vozidiel poháňaných fosílnymi palivami musí ísť ruka v ruku s fázou opatrení pre pracovníkov v automobilovom priemysle. Takéto opatrenia sa musia napláňovať v plánoch spravodlivej transformácie a v sociálno-klimatických plánoch podľa nového nariadenia, ktorým sa zriaďuje Sociálno-klimatický fond. Spravodajkyňa preto navrhuje, aby sa sumy poplatkov za nadmerné emisie považovali za príjem pripísaný do Sociálno-klimatického fondu s cieľom zmierniť všetok negatívny vplyv transformácie na zamestnanosť v tomto odvetví.

Úspešný prechod na mobilitu s nulovými emisiami si vyžaduje súdržný politický rámec pre vozidlá, infraštruktúru, elektrické siete, programy v oblasti zamestnanosti a hospodárske stimuly, ktorý bude fungovať na úniovej, celoštátnej, regionálnej i miestnej úrovni. Musí to byť

sprevádzané náležitým budovaním infraštruktúry pre alternatívne palivá. Takáto infraštruktúra sa musí bezodkladne zaviesť. Väčšia infraštruktúra zvýši hospodársku súťaž a pravdepodobne zníži náklady na nabíjanie a na dopĺňanie paliva. Rovnako umožní, aby sa na trh dostalo viac vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, čím sa znížia náklady na vozidlá.

Týmto stanoviskom sa spravodajkyňa snaží zabezpečiť, aby budúci vozový park prispel k dosiahnutiu aspoň 55 % čistého zníženia emisií do roku 2030 a klimatickej neutrality do roku 2050.

## 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 zelenej dohode sa kombinuje komplexný súbor vzájomne sa posilňujúcich opatrení a iniciatív zameraných na dosiahnutie klimatickej neutrality v EÚ do roku 2050 a vytyčuje sa nová stratégia rastu, ktorej cieľom je transformovať Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom efektívne využívajúcim zdroje, **kde hospodársky rast nezávisí od využívania zdrojov**. Jej cieľom je takisto ochraňovať, šetriť a zveľaďovať prírodný kapitál Únie a chrániť zdravie a blaho občanov pred environmentálnymi rizikami a vplyvmi. **Zároveň táto transformácia vplýva inak na ženy ako na mužov a má osobitný dosah na niektoré znevýhodnené skupiny, napríklad na starších ľudí, osoby so zdravotným postihnutím či osoby s menšinovým rasovým alebo etnickým pôvodom**. Preto sa musí zabezpečiť, aby bola transformácia spravodlivá

*Pozmeňujúci návrh*

(3) V Európskej zelenej dohode sa kombinuje komplexný súbor vzájomne sa posilňujúcich opatrení a iniciatív zameraných na dosiahnutie klimatickej neutrality v EÚ do roku 2050, **ktoré si vyžadujú vzájomnú konzistentnosť, aby sa predišlo regulačnej fragmentácii a opatreniam, ktoré by boli v rozpore s inými právnymi predpismi o emisiách**, a vytyčuje sa nová stratégia rastu, ktorej cieľom je transformovať Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom efektívne využívajúcim zdroje **a dynamickými odvetvami, ktoré sú nad'alej svetovou špičkou vo svojich príslušných segmentoch, sú hnacími silami globálnej inovácie a zároveň zabezpečujú vysoko platené kvalitné pracovné miesta v Európe**. Jej cieľom je takisto ochraňovať, šetriť a zveľaďovať prírodný kapitál Únie a chrániť zdravie a blaho občanov pred environmentálnymi rizikami a vplyvmi. Preto sa musí

a inkluzívna a aby sa na nikoho nezabudlo.

zabezpečiť, aby bola transformácia spravodlivá a inkluzívna a aby sa na nikoho nezabudlo.

## Pozmeňujúci návrh 2

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 5

*Text predložený Komisiou*

(5) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) [–]<sup>24</sup> Únia zakotvila do právnych predpisov zámer týkajúci sa dosiahnutia klimatickej neutrality v celom hospodárstve do roku 2050. V uvedenom nariadení sa takisto **stanovuje záväzok Únie dosiahnuť do roku 2030 zníženie čistých emisií skleníkových plynov v EÚ (emisie po odpočítaní odstránených emisií)** aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.

---

<sup>24</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) [.../.../...] z [.../.../...] 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a **mení sa nariadenie** (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) [Ú. v. EÚ L .../...].

## Pozmeňujúci návrh 3

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 6

*Text predložený Komisiou*

(6) K dosiahnutiu tohto zníženia emisií by mali prispieť všetky odvetvia hospodárstva **vrátane odvetvia** cestnej dopravy.

*Pozmeňujúci návrh*

(5) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) **2021/1119**<sup>24</sup> Únia zakotvila do právnych predpisov zámer týkajúci sa dosiahnutia klimatickej neutrality v celom hospodárstve **najneskôr do roku 2050 a cieľ prípadného následného dosiahnutia negatívnych emisií**. V uvedenom nariadení sa takisto **zvýšil strednodobý cieľ Únie v oblasti klímy na rok 2030, a to znížiť čisté emisie skleníkových plynov do roku 2030** aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.

---

<sup>24</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) **2021/1119** z **30. júna** 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a **menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999** (európsky právny predpis v oblasti klímy)(Ú. v. EÚ L **243, 9.7. 2021, s. 1**).

*Pozmeňujúci návrh*

(6) K dosiahnutiu tohto zníženia emisií by mali prispieť všetky odvetvia hospodárstva, **najmä odvetvie** cestnej dopravy, **ktoré je jediným odvetvím, ktoré zvýšilo svoje emisie v porovnaní s rokom 1990, a zodpovedá za takmer 20 % emisií**

*skleníkových plynov, hoci pri zvýšenej úrovni dopravy, a ktoré predstavuje viac ako 70 % celkových emisií Únie z dopravy.*

#### **Pozmeňujúci návrh 4**

##### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 6 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(6a) Na konferencii OSN o zmene klímy, ktorá sa konala v Spojenom kráľovstve v roku 2021 (COP 26), bol prijatý záväzok urýchliť globálny prechod na vozidlá s nulovými emisiami. Takisto bol prijatý záväzok k spravodlivej a udržateľnej transformácii, aby sa nezabudlo na žiadny región ani komunitu, a zdôraznilo sa, že je dôležité zabezpečiť spravodlivú transformáciu pracovnej sily a vytváranie dôstojnej práce a kvalitných pracovných miest.*

#### **Pozmeňujúci návrh 5**

##### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 7 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(7a) V súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631<sup>1a</sup> by sa mali zohľadniť emisie počas celého životného cyklu vozidiel, aby sa zabezpečilo čo najefektívnejšie zníženie emisií. Vzhľadom na prísnejšie cieľové hodnoty je dôležité zabezpečiť, aby metodika emisií CO<sub>2</sub> počas celého životného cyklu vozidiel bola v súlade s týmto cieľom. Je preto potrebné, aby Komisia najneskôr do 31. decembra 2023 vypracovala harmonizovanú metodiku na vykazovanie uhlíkovej stopy životného cyklu vozidiel s cieľom získať celkový*

*prehľad o vplyvoch osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel na životné prostredie, a tým zabezpečiť komplexný súbor posilnených opatrení v záujme konzistentného dosahovania klimatických cieľov Únie.*

---

*<sup>1a</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO<sub>2</sub> pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).*

## **Pozmeňujúci návrh 6**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 7 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(7b) Dosahovanie cieľov tohto nariadenia bude mať významné dôsledky na priemyselnej, sociálnej a dopravnej úrovni, a preto je potrebné naplánovať programy na zabezpečenie odbornej prípravy pre nové pracovné miesta, ktoré budú prístupné pre všetkých.*

## **Pozmeňujúci návrh 7**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 8**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(8) V záujme dosiahnutia zníženia čistých emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 je potrebné sprísniť požiadavky na zníženie emisií stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631<sup>25</sup> pre osobné vozidlá, ako aj pre

(8) V záujme dosiahnutia zníženia čistých emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 je potrebné sprísniť požiadavky na zníženie emisií stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631<sup>25</sup> pre osobné vozidlá, ako aj pre

ľahké úžitkové vozidlá. Takisto sa musí stanoviť jasné smerovanie k ďalšiemu znižovaniu emisií po roku 2030 s cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľa klimateckej neutrality do roku 2050. **Bez ambiciózných opatrení týkajúcich sa znižovania emisií skleníkových plynov v cestnej doprave by bolo potrebné výraznejšie znižovanie emisií v iných odvetviach vrátane odvetví, v ktorých je dekarbonizácia náročnejšia.**

---

<sup>25</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO<sub>2</sub> pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).

## Pozmeňujúci návrh 8

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 9

#### *Text predložený Komisiou*

(9) Prísnejšie požiadavky na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> by mali podnietiť zvýšenie podielu vozidiel s nulovými emisiami uvádzanými na trh Únie a zároveň by mali poskytnúť prínosy pre spotrebiteľov a občanov v podobe kvality ovzdušia a úspor energie, ako aj zabezpečiť zachovanie inovácií v hodnotovom reťazci automobilového priemyslu. V globálnom kontexte **sa** aj automobilový reťazec EÚ **musí stať** vedúcim aktérom v rámci prebiehajúceho prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Prísnejšie normy týkajúce sa zníženia emisií CO<sub>2</sub> **sú**

ľahké úžitkové vozidlá. Takisto sa musí stanoviť jasné smerovanie k ďalšiemu znižovaniu emisií po roku 2030 s cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľa klimateckej neutrality do roku 2050. **Vzhlľadom na hospodársky a sociálny význam cestnej dopravy budú mať tieto opatrenia medziodvetvové dôsledky. Dobre ciele opatrenia by preto mali zabezpečiť konkurencieschopnosť automobilového priemyslu, zachovanie pracovných miest a rodovú rovnováhu v kombinácii s cieľovými sociálnymi opatreniami v záujme akceptovanej a dobre zorganizovanej transformácie v automobilovom priemysle.**

---

<sup>25</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO<sub>2</sub> pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).

#### *Pozmeňujúci návrh*

(9) Prísnejšie požiadavky na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> by mali podnietiť zvýšenie podielu vozidiel **s nízkymi a** nulovými emisiami uvádzanými na trh Únie a zároveň by mali poskytnúť prínosy pre spotrebiteľov a občanov v podobe kvality ovzdušia a úspor energie, ako aj zabezpečiť zachovanie inovácií **a úrovne zamestnanosti** v hodnotovom reťazci automobilového priemyslu **v Európe a toho, aby bola mobilita nad'alej prístupná a cenovo dostupná pre všetkých. Automobilový priemysel je nad'alej jedným z pilierov hospodárstva Únie,**



technologicky neutrálne pri dosahovaní cieľových hodnôt pre celý vozový park, ktoré sa nimi stanovujú. Na dosiahnutie cieľa spočívajúceho v bezemisnom vozovom parku **sú** a **ostávajú** k dispozícii rôzne technológie. Medzi vozidlá s nulovými emisiami v súčasnosti patria batériové elektrické vozidlá, vozidlá s palivovým článkom a iné vozidlá na vodíkový pohon, pričom stále vznikajú technologické inovácie. Vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, medzi ktoré patria aj dobre fungujúce plug-in hybridy, môžu naďalej zohrávať úlohu v rámci transformácie.

**keďže prispieva 7 % k európskemu HDP, vytvára 4,6 milióna pracovných miest a zostáva na čele technologických inovácií, pričom do výskumu a vývoja sa každoročne investuje 60 miliárd EUR. Tento priemysel je potrebné podporiť v jeho environmentálnej a digitálnej transformácii, keďže výrobcovia v Únii v súčasnosti čelia trojnásobnému tlaku v podobe sprísnených environmentálnych predpisov, rastúcich investičných potrieb v oblasti inovácií a intenzívnejšej medzinárodnej konkurencie.** V globálnom kontexte **musí byť** aj automobilový reťazec EÚ **naďalej** vedúcim aktérom v rámci prebiehajúceho prechodu na mobilitu s **čistými** nulovými emisiami. Prísnejšie normy týkajúce sa zníženia emisií CO<sub>2</sub> **musia byť** technologicky neutrálne pri dosahovaní cieľových hodnôt pre celý vozový park, ktoré sa nimi stanovujú. Na dosiahnutie cieľa spočívajúceho v bezemisnom vozovom parku **zostávajú** a **musia zostať** k dispozícii rôzne technológie. Medzi vozidlá s nulovými emisiami v súčasnosti patria batériové elektrické vozidlá, vozidlá s palivovým článkom a iné vozidlá na vodíkový pohon, **v závislosti od ich príslušných emisií za celý životný cyklus**, pričom stále vznikajú technologické inovácie. Vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, medzi ktoré patria aj dobre fungujúce plug-in hybridy **pravdepodobne poháňané pokročilými biopalivami alebo syntetickými palivami, vymedzenými v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001<sup>1a</sup>, ktorá sa v súčasnosti reviduje**, môžu naďalej zohrávať úlohu v rámci transformácie. **Komisia by preto mala ďalej rozvíjať možnosť, že vozidlá s nízkymi emisiami budú zahŕňať digitálne riešenie, aby bolo možné odhaliť zóny s nulovými emisiami a iniciovať elektrický jazdný režim.**

---

<sup>1a</sup> **Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra**

*2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).*

## **Pozmeňujúci návrh 9**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 9 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(9a)** *Aby sa zabezpečilo, že všetky riešenia vrátane obnoviteľných palív pomôžu dekarbonizovať odvetvie dopravy v súčasnosti aj po roku 2035, je potrebné pri meraní emisií prekročiť prístup čisto „od nádrže po kolesá“ a zohľadniť emisie na základe hodnotenia „od zdroja ku kolesám“ alebo životného cyklu, hneď ako sa dohodne spoločná metodika.*

## **Pozmeňujúci návrh 10**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 10**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(10) V tomto kontexte by sa mali stanoviť nové prísnejšie ciele zníženia emisií CO<sub>2</sub> pre nové osobné vozidlá aj pre nové ľahké úžitkové vozidlá na obdobie od roku 2030. Tieto ciele treba stanoviť na úrovni, ktorá bude predstavovať jasný signál na zrýchlenie uvádzania vozidiel s nulovými emisiami na trh Únie a na stimuláciu nákladovo efektívnych inovácií v oblasti technológií s nulovými emisiami.

(10) V tomto kontexte by sa mali stanoviť nové prísnejšie ciele zníženia emisií CO<sub>2</sub> pre nové osobné vozidlá aj pre nové ľahké úžitkové vozidlá na obdobie od roku 2030. Tieto ciele treba stanoviť na úrovni, ktorá bude **rešpektovať zásadu technologickej neutrality a zároveň bude predstavovať jasný signál na zrýchlenie uvádzania vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie a na stimuláciu nákladovo efektívnych inovácií v oblasti technológií s nulovými emisiami. Preto je dôležité, aby sa cestná doprava neobmedzovala len na jednu technológiu, ale aby sa podporovali inovácie a komplementárnosť účinných alternatívnych technológií. V tejto súvislosti by sa malo posúdiť a riešiť aj**

*riziko napätia v dodávkach s cieľom uspokojiť úniný dopyt v kontexte zvýšeného medzinárodného využívania zdrojov potrebných na výrobu batérií s prognózami až dvadsaťnásobného zvýšenia výroby do roku 2050. Okrem toho je potrebné zvážiť bezpečnosť dodávateľského reťazca so strategickými materiálmi, vplyv na elektrické siete z hľadiska dekarbonizácie, dostupnosti, výkonu a štandardizácie alebo na zavádzanie infraštruktúr nabíjajúcich staníc, pokiaľ ide o siete korelujúce s dojazdom a vysoké súkromné a verejné investičné požiadavky.*

## **Pozmeňujúci návrh 11**

### **Návrh nariadenia**

### **Odôvodnenie 10 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(10a) Priemerný vek osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel sa v Únii zvýšil v dôsledku pandémie ochorenia COVID-19 a neistoty spôsobenej prechodom na technológiu budúcnosti, čo vedie k zvýšeniu emisií CO<sub>2</sub> a postupnému zvyšovaniu miery nehodovosti, ktorá sa v prípade starších automobilov zdvojnásobuje. V najnovších testoch európskeho programu hodnotenia nových automobilov (Euro NCAP) je v prípade cestujúcich v automobiloch s piatimi hviezdami riziko smrteľného zranenia nižšie o 68 % a riziko vážneho zranenia nižšie o 23 % než v prípade cestujúcich v autách s dvoma hviezdami. V tomto zmysle bude na dosiahnutie cieľov v oblasti klímy na roky 2030 a 2050, ako aj cieľov politického rámca Európskej únie pre bezpečnosť cestnej premávky na rok 2021, ktorého dlhodobým strategickým cieľom je dosiahnuť na cestách v Únii do roku 2050 nulový počet úmrtí a vážnych zranení („Vision Zero“) a strednodobým cieľom je znížiť počet úmrtí a vážnych zranení do*

*roku 2030 o 50 %, potrebné nahradiť staré vozidlá novšími a technologicky vyspelejšími automobilmi. Ich dopyt by sa mal v prípade potreby stimulovať systémami obnovy, ktoré by mohli byť čiastočne financované z rozpočtu Únie a podporované používaním vysokovýkonných pneumatík.*

## **Pozmeňujúci návrh 12**

**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 10 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(10b) Viac by sa malo podporovať používanie vysokovýkonných pneumatík, ktoré znižujú spotrebu energie a emisie vrátane hluku valenia a zároveň udržiavajú bezpečnosť vozidiel.*

## **Pozmeňujúci návrh 13**

**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 10 c (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(10c) Jasné regulačné signály by mali výrobcovi umožniť prijímať investičné rozhodnutia. Absencia týchto signálov by mohla priniesť riziko, že automobilový priemysel v EÚ stratí konkurencieschopnosť a vedúce postavenie v oblasti technológií, pretože nebude rýchlo investovať, a stratí trhovú podiel na svetových a domácich trhoch.*

## **Pozmeňujúci návrh 14**

**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 10 d (nové)**

**(10d) V procese rokovani a prijímania plánov spravodlivej transformácie územia a národných sociálno-klimatických plánov na úrovni výrobcov, regiónov a odvetví má zásadný význam posilnenie sociálneho dialógu v automobilovom priemysle. Je nevyhnutné zabezpečiť transformáciu pracovnej sily v konkrétnej geografickej oblasti, a to spôsobom, ktorý odráža možnosti regiónu.**

## Pozmeňujúci návrh 15

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 11

Text predložený Komisiou

(11) Ciele stanovené v revidovaných emisných normách CO<sub>2</sub> by sa mali doplniť európskou stratégiou na riešenie výziev, ktoré **predstavuje** rozšírenie výroby vozidiel s nulovými emisiami a súvisiacich technológií, ako aj riešenie potreby zvyšovania úrovne zručností a rekvalifikácie pracovníkov v danom odvetví a hospodárskej diverzifikácie a rekonverzie činností. **V prípade potreby** treba zväziť finančnú podporu na úrovni EÚ a členských štátov s cieľom pritiahnúť súkromné investície, a to aj prostredníctvom Európskeho sociálneho fondu plus, Fondu na spravodlivú transformáciu, inovačného fondu, Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti a iných nástrojov viacročného finančného rámca a nástroja Next Generation EU, v súlade s pravidlami štátnej pomoci. Revidované pravidlá štátnej pomoci v oblasti životného prostredia a energetiky umožnia členským štátom podporovať podniky pri dekarbonizácii svojich výrobných procesov a pri prijímaní zelenších technológií

Pozmeňujúci návrh

(11) Ciele stanovené v revidovaných emisných normách CO<sub>2</sub> by sa mali doplniť európskou stratégiou na riešenie výziev, ktoré **predstavujú špecifická každého členského štátu vrátane rozdielov v kúpnej sile občanov**, rozšírenie výroby vozidiel s nulovými **a nízkymi** emisiami a súvisiacich technológií, ako aj riešenie potreby zvyšovania úrovne zručností a rekvalifikácie pracovníkov v danom odvetví a hospodárskej diverzifikácie a rekonverzie činností. Treba zväziť finančnú podporu na úrovni EÚ a členských štátov s cieľom pritiahnúť súkromné investície, a to aj prostredníctvom Európskeho sociálneho fondu plus, Fondu na spravodlivú transformáciu, inovačného fondu, Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti, **Sociálno-klimatického fondu s osobitným rozpočtovým riadkom „Podpora pre automobilový sektor“** a iných nástrojov viacročného finančného rámca a nástroja Next Generation EU, v súlade s pravidlami štátnej pomoci. Revidované pravidlá štátnej pomoci v oblasti životného prostredia a energetiky

v kontexte novej priemyselnej stratégie.

umožnia členským štátom podporovať podniky pri dekarbonizácii svojich výrobných procesov a pri prijímaní zelenších technológií v kontexte novej priemyselnej stratégie.

## Pozmeňujúci návrh 16

### Návrh nariadenia

### Odôvodnenie 12

#### *Text predložený Komisiou*

(12) V aktualizovanej novej priemyselnej stratégii<sup>26</sup> sa navrhuje spoločná tvorba zelených a digitálnych spôsobov transformácie v spolupráci s priemyslom, subjektmi verejného sektora, so sociálnymi partnermi a s ďalšími zainteresovanými stranami. V tejto súvislosti by sa mal vytvoriť spôsob transformácie pre ekosystém mobility, ktorý bude sprevádzať transformáciu hodnotového reťazca automobilového priemyslu. V rámci tohto spôsobu by sa malo osobitne prihliadať na MSP v automobilovom dodávateľskom reťazci, na konzultácie so sociálnymi partnermi, a to aj zo strany členských štátov, a **mal** by vychádzať z programu v oblasti zručností pre Európu s jeho iniciatívami, ako je Pakt o zručnostiach na mobilizáciu súkromného sektora a ostatných zainteresovaných strán s cieľom zvyšovať úroveň zručností európskej pracovnej sily a rekvalifikovať ju s ohľadom na zelenú a digitálnu transformáciu. Zároveň by sa mali v rámci neho riešiť náležité opatrenia a stimuly na európskej a vnútroštátnej úrovni na podporu cenovej dostupnosti vozidiel s nulovými emisiami. Pokrok dosiahnutý pri tomto komplexnom spôsobe transformácie pre ekosystém mobility treba monitorovať každé dva roky v rámci správy o pokroku, ktorú predloží Komisia. Pritom treba sledovať okrem iného pokrok pri využívaní vozidiel s nulovými emisiami, vývoj ich cien, vývoj využívania

#### *Pozmeňujúci návrh*

(12) V aktualizovanej novej priemyselnej stratégii<sup>26</sup> sa navrhuje spoločná tvorba zelených a digitálnych spôsobov transformácie v spolupráci s priemyslom, subjektmi verejného sektora, so sociálnymi partnermi a s ďalšími zainteresovanými stranami. V tejto súvislosti by sa mal **pri plnej transparentnosti a po porade so všetkými zainteresovanými stranami** vytvoriť spôsob transformácie pre ekosystém mobility, ktorý bude sprevádzať transformáciu hodnotového reťazca automobilového priemyslu. V rámci tohto spôsobu by sa malo osobitne prihliadať na MSP v automobilovom dodávateľskom reťazci, na konzultácie so sociálnymi partnermi, a to aj zo strany členských štátov, a **malo** by **sa** vychádzať z programu v oblasti zručností pre Európu s jeho iniciatívami, ako je Pakt o zručnostiach na mobilizáciu súkromného sektora a ostatných zainteresovaných strán s cieľom zvyšovať úroveň zručností európskej pracovnej sily a rekvalifikovať ju s ohľadom na zelenú a digitálnu transformáciu. Zároveň by sa mali v rámci neho riešiť náležité opatrenia a stimuly na európskej a vnútroštátnej úrovni na podporu **udržateľnosti a** cenovej dostupnosti vozidiel s **nízkymi a** nulovými emisiami. Pokrok dosiahnutý pri tomto komplexnom spôsobe transformácie pre ekosystém mobility treba monitorovať každé dva roky v rámci správy o pokroku,

alternatívnych palív a zavádzanie infraštruktúry podľa požiadaviek nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá, potenciál inovačných technológií na dosiahnutie klimaticky neutrálnej mobility, medzinárodnú konkurencieschopnosť, investície do hodnotového reťazca automobilového priemyslu, zvyšovanie úrovne zručností a rekvalifikáciu pracovníkov a rekonverziu činností. Správa o pokroku bude vychádzať aj z dvojročných správ o pokroku, ktoré predkladajú členské štáty podľa nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá. Komisia by mala viesť konzultácie so sociálnymi partnermi pri príprave správy o pokroku, pričom by sa do nej mali zahrnúť výsledky sociálneho dialógu. Inovácie v automobilovom dodávateľskom reťazci stále prebiehajú. Inovačné technológie, ako je výroba e-palív s priamym zachytávaním CO<sub>2</sub> z ovzdušia, by po ďalšom rozvoji mohli ponúknuť nádej na cenovo dostupnú klimaticky neutrálnu mobilitu. Komisia by preto v rámci svojej správy o pokroku mala sledovať pokrok stavu inovácií v odvetví.

---

<sup>26</sup> Oznámenie Komisie – Aktualizácia novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy [COM(2021) 350 final z 5. mája 2021].

ktorú predloží Komisia. Pritom treba sledovať okrem iného pokrok pri využívaní vozidiel s **nízkymi a** nulovými emisiami, vývoj ich cien, vývoj využívania alternatívnych palív a zavádzanie infraštruktúry podľa požiadaviek nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá, potenciál inovačných technológií na dosiahnutie klimaticky neutrálnej mobility, medzinárodnú konkurencieschopnosť, investície do hodnotového reťazca automobilového priemyslu, zvyšovanie úrovne zručností a rekvalifikáciu pracovníkov a rekonverziu činností, **najmä v regiónoch s vysokým podielom pracovných miest súvisiacich s hodnotovým reťazcom automobilového priemyslu**. Správa o pokroku bude vychádzať aj z dvojročných správ o pokroku, ktoré predkladajú členské štáty podľa nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá. Komisia by mala viesť konzultácie so sociálnymi **a environmentálnymi** partnermi pri príprave správy o pokroku, pričom by sa do nej mali zahrnúť výsledky sociálneho dialógu **a malo by sa okrem iného umožniť započítavanie zelenej ocele a recyklovaných materiálov, ako aj energetického mixu v príslušnom členskom štáte obehu**. Inovácie v automobilovom dodávateľskom reťazci stále prebiehajú. Inovačné technológie, ako je výroba **pokročilých biopalív a** e-palív s priamym zachytávaním CO<sub>2</sub> z ovzdušia, by po ďalšom rozvoji mohli ponúknuť nádej na cenovo dostupnú klimaticky neutrálnu mobilitu. Komisia by preto v rámci svojej správy o pokroku mala sledovať pokrok stavu inovácií v odvetví.

---

<sup>26</sup> Oznámenie Komisie – Aktualizácia novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy [COM(2021) 350 final z 5. mája 2021].

## Pozmeňujúci návrh 17

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 13

*Text predložený Komisiou*

(13) Tieto cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ treba doplniť nevyhnutným zavedením infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, ako sa stanovuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady **2014/94/EÚ**<sup>27</sup>.

---

<sup>27</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 18

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 13 a (nové)

*Pozmeňujúci návrh*

(13) Tieto cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ treba **v rámci revízie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ**<sup>27</sup> doplniť nevyhnutným zavedením infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, ako **aj ambicióznymi cieľmi zavádzania súkromných nabíjajúcich staníc v budovách** ako sa stanovuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady **2010/31/EÚ**<sup>1a</sup>. **V ambicióznom návrhu nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá by mal stanoviť záväzné ciele pre zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá vo všetkých 27 členských štátoch. Komisia by mala zabezpečiť, aby členské štáty dostávali finančnú podporu na vyvážené a rovnaké zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá na svojom území s cieľom zabezpečiť rovnaký prístup, ako aj plynulú a modernú európsku dopravnú sieť.**

---

<sup>27</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>1a</sup> **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/31/EÚ z 19. mája 2010 o energetickej hospodárnosti budov (Ú. v. EÚ L 153, 18.6.2010, s. 13).**



**(13a) Zavádzanie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc pre alternatívne palivá je základným predpokladom rozvoja trhu s vozidlami s nulovými a nízkymi emisiami, a teda aj úspechu tohto nariadenia; Každé zvýšenie cieľov tohto nariadenia v oblasti znižovania emisií by preto malo byť sprevádzané zvýšením cieľov zavádzania stanovených v rámci revízie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ<sup>1a</sup>. V tejto súvislosti je prvoradé zachovať a posilniť investície do jej zavádzania. Navyše je dôležité zdôrazniť, že problematika čerpania pohonnej látky je neoddeliteľne spätá s tým, aký majú vozidlá dojazd, pričom čím bude dojazd vyšší, tým menej často bude potrebné čerpať pohonnú látku, a že Komisia by preto mala zohľadňovať technologický vývoj, ktorý ovplyvňuje zavádzanie infraštruktúry, najmä pokiaľ ide o autonómiu batérií.**

---

<sup>1a</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 19

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(14) Výrobcom by sa mala poskytnúť dostatočná flexibilita pri postupnom prispôbovaní ich vozového parku s cieľom riadiť prechod na vozidlá s nulovými emisiami nákladovo efektívne, **a** preto je vhodné zachovať prístup znižovania cieľových úrovní v päťročných

Pozmeňujúci návrh

(14) Výrobcom by sa mala poskytnúť dostatočná flexibilita pri postupnom prispôbovaní ich vozového parku s cieľom riadiť prechod na vozidlá s nulovými **a nízkymi** emisiami nákladovo efektívne. Preto je vhodné zachovať prístup znižovania cieľových úrovní v päťročných

úsekoch.

úsekoch. ***S cieľom zabezpečiť účinnosť opatrení prijatých v tomto nariadení a pri zohľadnení vývoja odvetvia, zvýšených nákladov výrobcov na dodržiavanie predpisov a správania verejnosti by sa v roku 2027 malo vykonať preskúmanie tohto nariadenia.***

## Pozmeňujúci návrh 20

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 15

*Text predložený Komisiou*

(15) Výrobcovia budú vzhľadom na prísnejšie cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ od roku 2030 musieť uviesť na trh Únie podstatne viac vozidiel s nulovými emisiami. ***V tejto súvislosti už mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami neplní svoj pôvodný účel a hrozí, že oslabí účinnosť nariadenia (EÚ) 2019/631. Mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami sa preto od roku 2030 zruší. Pred týmto dátumom, a teda počas celého tohto desaťročia, sa mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami bude naďalej používať na podporu zavádzania vozidiel s emisiami v rozpätí od 0 po 50 g CO<sub>2</sub>/km vrátane batériových elektrických vozidiel, vozidiel s palivovým článkom využívajúcich vodík a dobre fungujúcich plug-in hybridov. Po tomto dátume sa plug-in hybridy budú naďalej započítavať do cieľových hodnôt pre celý vozový park, ktoré výrobcovia vozidla musia splňať.***

## Pozmeňujúci návrh 21

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 18

*Pozmeňujúci návrh*

(15) Výrobcovia budú vzhľadom na prísnejšie cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ od roku 2030 musieť uviesť na trh Únie podstatne viac vozidiel ***s nízkymi a*** nulovými emisiami. Mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami ***sa*** bude naďalej používať na podporu zavádzania vozidiel s emisiami v rozpätí od 0 po 50 g CO<sub>2</sub>/km.

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(18)** *S cieľom zabezpečiť spravodlivé rozloženie úsilia o znižovanie emisií by sa dve krivky hraničných hodnôt pre ľahšie a ťažšie ľahké úžitkové vozidlá mali upraviť tak, aby sa v nich odzrkadľovali prísnejšie ciele znižovania emisií CO<sub>2</sub>.*

*vypúšťa sa*

## **Pozmeňujúci návrh 22**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 21**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(21)** *Vzhľadom na vyššie celkové ciele zníženia emisií skleníkových plynov a s cieľom zabrániť prípadným účinkom narušenia trhu by sa mali zjednotiť požiadavky týkajúce sa znižovania emisií pre všetkých výrobcov pôsobiacich na trhu Únie, s výnimkou výrobcov zodpovedných za menej než 1 000 nových vozidiel zaevidovaných v kalendárnom roku. V dôsledku toho by sa od roku 2030 malo ukončiť uplatňovanie možnosti pre výrobcov zodpovedných za 1 000 až 10 000 nových osobných vozidiel alebo za 1 000 až 22 000 nových ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v kalendárnom roku, podľa ktorej môžu požiadať o výnimku z cieľových hodnôt špecifických emisií.*

*vypúšťa sa*

## **Pozmeňujúci návrh 23**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 23**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(23)** *Pokrok dosiahnutý na základe nariadenia (EÚ) 2019/631 pri plnení cieľov zníženia emisií stanovených na rok 2030*

**(23)** *Pokrok dosiahnutý na základe nariadenia (EÚ) 2019/631 pri plnení cieľov zníženia emisií stanovených na rok 2030*

a **po tomto roku** by sa mal preskúmať v roku **2026**. V tomto preskúmaní by sa mali zvážiť všetky aspekty posudzované v správach predkladaných každé dva roky.

a **d'alšie roky** by sa mal preskúmať v roku **2027**. V tomto preskúmaní by sa mali zvážiť všetky aspekty posudzované v správach predkladaných každé dva roky.

## Pozmeňujúci návrh 24

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 23 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(23a) Preskúmanie nariadení je dôležitou súčasťou sledovania pokroku Únie pri plnení jej klimatických ambícií a zároveň zabezpečuje, aby sa konkrétne ciele zníženia emisií mohli dosiahnuť prostredníctvom harmonizovanej metodiky podávania správ o životnom cykle vozidiel, a to pri zohľadnení priemyselných a sociálnych dôsledkov stanovených cieľov.**

## Pozmeňujúci návrh 25

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 24

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(24) Možnosť previesť príjmy z poplatkov za nadmerné emisie do osobitného fondu alebo príslušného programu bola predmetom hodnotenia podľa článku 15 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2019/631 a dospelo sa k záveru, že by sa tým výrazne zvýšilo administratívne zaťaženie, pričom by automobilovému priemyslu nepriniesla priamy prínos pri jeho transformácii. Príjmy z poplatkov za nadmerné emisie sa teda naďalej považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Únie v súlade s článkom 8 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/631.**

**(24) Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjmy pripísané do osobitného rozpočtového riadka „Podpora pre automobilový sektor“ v rámci Sociálno-klimatického fondu s cieľom zabezpečiť spravodlivý prechod na klimaticky neutrálne hospodárstvo, najmä zmierniť všetky negatívne vplyvy transformácie v automobilovom odvetví na zamestnanosť vo všetkých dotknutých členských štátoch, predovšetkým v regiónoch a komunitách najviac postihnutých transformáciou.**

## Pozmeňujúci návrh 26

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 25 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(25a) Vzhľadom na nízke emisie biometánu počas jeho životného cyklu a jeho potenciál zabezpečiť nákladovo efektívne zníženie emisií CO<sub>2</sub> by sa pri určovaní priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> pre všetky nové osobné automobily a dodávky mal vylúčiť určitý počet jasne definovaných nových osobných automobilov a dodávok poháňaných biometánom. Hoci sa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007<sup>1a</sup> nevzťahuje na osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá s referenčnou hmotnosťou presahujúcou 2 610 kg, emisie týchto vozidiel by sa mali merať v súlade s rovnakými postupmi merania, ako sú stanovené v nariadení (ES) č. 715/2007, a v súlade s korelačnými postupmi prijatými na základe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009<sup>1b</sup> a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011<sup>1c</sup>. Výsledné hodnoty emisií CO<sub>2</sub> by sa mali zapisovať do certifikátu zhody vozidla s cieľom umožniť ich zaradenie do monitorovacieho systému.*

---

<sup>1a</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).

<sup>1b</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z

*ľahkých ťžitkových vozidiel (Ť. v. EŤ L 140, 5.6.2009, s. 1).*

*<sup>1c</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EŤ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké ťžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Ťnie na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých vozidiel (Ť. v. EŤ L 145, 31.5.2011, s. 1).*

## **Pozmeňujúci návrh 27**

### **Návrh nariadenia**

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

Nariadenie (EŤ) 2019/631

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

#### *Text predložený Komisiou*

- a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných vozidiel sa cieľová hodnota pre celý vozový park EŤ rovná **100** % zníženiu cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.3 časti A prílohy I;
- b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých ťžitkových vozidiel sa cieľová hodnota pre celý vozový park EŤ rovná **100** % zníženiu cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.3 časti B prílohy I.“;

#### *Pozmeňujúci návrh*

- a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných vozidiel sa cieľová hodnota pre celý vozový park EŤ rovná **90** % zníženiu cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.3 časti A prílohy I;
- b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých ťžitkových vozidiel sa cieľová hodnota pre celý vozový park EŤ rovná **90** % zníženiu cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.3 časti B prílohy I.“;

## **Pozmeňujúci návrh 28**

### **Návrh nariadenia**

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

Nariadenie (EŤ) 2019/631

Článok 3 – odsek 1 – písmeno m

#### *Platný text*

m) „vozidlo s nulovými a nízkymi emisiami“ je osobné vozidlo alebo ľahké

#### *Pozmeňujúci návrh*

**ba) Písmeno m) sa nahrádza takto:**

M) „vozidlo s nulovými a nízkymi emisiami“ je osobné vozidlo alebo ľahké

úžitkové vozidlo s výfukovými emisiami od 0 do 50 g CO<sub>2</sub>/km určenými v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151;

úžitkové vozidlo s emisiami od 0 do 50 g CO<sub>2</sub>/km určenými v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151;

*(Nariadenie (EÚ) 2019/631)*

## **Pozmeňujúci návrh 29**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno b b (nové)**

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Článok 3 – písmeno n a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**bb) V odseku 1 sa dopĺňa toto písmeno:**

**„na) „dobíjateľné hybridné vozidlo (PHEV)“ je vozidlo poháňané kombináciou elektromotora s dobíjateľnou batériou a spaľovacieho motora, ktoré môžu fungovať spoločne alebo oddelene.“**

## **Pozmeňujúci návrh 30**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 4 a (nový)**

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Článok 4 – odsek 3

*Platný text*

*Pozmeňujúci návrh*

3. Na účely určenia priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> každého výrobcu sa vezmú do úvahy nasledujúce percentuálne podiely nových osobných vozidiel **každého výrobcu zapísaných do evidencie** v príslušnom roku:

- 95 % v roku 2020,
- 100 % od roku 2021.

**(4a) V článku 4 sa odsek 3 nahrádza takto:**

**„3. Na účely určenia priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> každého výrobcu sa vezmú do úvahy nasledujúce percentuálne podiely nových osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel každého výrobcu zaevidovaných v príslušnom roku:**

- 95 % v roku 2020,
- 100 % od roku 2021 **[dátum uvedený v článku 19]. Výrobca vozidiel na**

**biometán, ktoré v príslušnom roku tvoria maximálne 5 % novoevidovaných zodpovedajúcich vozidiel, je vylúčený do 31. decembra 2029.“**

### **Pozmeňujúci návrh 31**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 4 b (nový)**

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Článok 6 – odsek 2 – písmeno d

*Platný text*

*Pozmeňujúci návrh*

**(4b) V článku 6 ods. 2 sa písmeno d) nahrádza takto:**

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

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

*(Nariadenie (EÚ) 2019/631)*

### **Pozmeňujúci návrh 32**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 5 – písmeno a a (nové)**

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Článok 7 – odsek 10

*Platný text*

*Pozmeňujúci návrh*

10. **Komisia vyhodnotí najneskôr v roku 2023 možnosť vypracovať** spoločnú metodiku Únie na hodnotenie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO<sub>2</sub> počas celého životného cyklu **osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré sú uvedené na trh Únie**. Komisia **toto hodnotenie** postúpi Európskemu parlamentu a Rade **a** v prípade potreby aj s návrhmi následných opatrení, ako sú legislatívne návrhy.

**aa) Odsek 10 sa nahrádza takto:**

„10. **Komisia vypracuje najneskôr do 31. decembra 2023** spoločnú metodiku Únie na hodnotenie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO<sub>2</sub> počas celého životného cyklu **týkajúcich sa spotreby palív a energie vozidlami na trhu EÚ**. Komisia **túto metodiku** postúpi Európskemu parlamentu a Rade, v prípade potreby aj s návrhmi následných opatrení, ako sú legislatívne návrhy.“

### **Pozmeňujúci návrh 33**



## Návrh nariadenia

### Článok 1 – odsek 1 – bod 5 – písmeno a b (nové)

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Článok 7 – odsek 10 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*ab) Vkladá sa tento odsek:*

*„10a. Od 1. januára 2024 môžu výrobcovia dobrovoľne predkladať údaje o emisiách CO<sub>2</sub> počas životného cyklu osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel uvedených na trh v Únii podľa odseku 10 príslušným orgánom podľa odseku 6 a členským štátom, ktoré ich následne oznámia Komisii v súlade s odsekom 2. Od 1. januára 2028 sa tieto údaje začlenia do informácií uvedených v časti A príloh II a III.“*

## Pozmeňujúci návrh 34

## Návrh nariadenia

### Článok 1 – odsek 1 – bod 5 a (nový)

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Článok 8 – odsek 4

*Platný text*

*Pozmeňujúci návrh*

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

*5a. V článku 8 sa odsek 4 nahrádza takto:*

*„4. Poplatky za nadmerné emisie sa považujú za **príjmy pripísané do osobitného rozpočtového riadka „Podpora pre automobilový sektor“** v rámci Sociálno-klimatického fondu s cieľom zabezpečiť spravodlivý prechod na klimaticky neutrálne hospodárstvo, najmä zmierniť všetky negatívne vplyvy transformácie v automobilovom odvetví na zamestnanosť vo všetkých dotknutých členských štátoch, predovšetkým v regiónoch a komunitách najviac postihnutých transformáciou. Z osobitného rozpočtového riadka Sociálno-klimatického fondu sa podporuje cieľ investície do zamestnanosti a rastu vo všetkých*

*členských štátoch. Poskytuje sa z neho podpora členským štátom na financovanie opatrení a investícií na riešenie hospodárskych a sociálnych dôsledkov transformácie, najmä pokiaľ ide o očakávanú rekvalifikáciu a stratu pracovných miest v automobilovom priemysle vrátane malých a stredných podnikov. Pridelené zdroje pochádzajú z rozpočtu Únie a z poplatkov za nadmerné emisie, ako sa vymedzujú v článku 8 tohto nariadenia. Podporujú sa z nich tieto činnosti: rekvalifikácia pracovníkov, pomoc uchádzačom o zamestnanie pri hľadaní zamestnania a aktívne začleňovanie a investície do transformácie priemyselnej štruktúry Únie.“*

### **Pozmeňujúci návrh 35**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 6**

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Článok 10 – odsek 2 – prvá veta

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(6) V článku 10 ods. 2 sa prvá veta nahrádza takto:**

*vypúšťa sa*

**„Výnimku, o ktorú sa žiada podľa odseku 1, možno udeliť ako výnimku z cieľových hodnôt špecifických emisií uplatniteľných do kalendárneho roka 2029 a vrátane neho.“**

### **Pozmeňujúci návrh 36**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 6 a (nový)**

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Článok 11 a (nový)

**(6a) Vkladá sa tento článok 11a:**

**„Článok 11a**

**Používanie syntetických a alternatívnych palív**

1. Na žiadosť výrobcu sa úspory CO<sub>2</sub> dosiahnuté používaním syntetických a pokročilých alternatívnych palív (ďalej len „alternatívne palivá“) posudzujú v súlade s odsekmi 2 a 3 tohto článku.

2. Príspevok úspor CO<sub>2</sub> dosiahnutý používaním alternatívnych palív možno započítať do priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> výrobcu, ako sa uvádza v odseku 1 tohto článku. Úspory CO<sub>2</sub> dosiahnuté používaním alternatívnych palív sa môžu prideliť jednotlivým vozidlám, ktoré sú technicky schopné používať započítané alternatívne palivo v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007.

3. Každý členský štát zaznamená za každý kalendárny rok množstvá alternatívnych palív uvedených na trh výrobcom alebo množstvá alternatívnych palív pridelených výrobcovi a poskytne príslušnú certifikáciu týchto množstiev a z toho vyplývajúcich úspor CO<sub>2</sub> zodpovedajúcim uplatnením postupu certifikácie a dokumentácie stanoveného v smernici (EÚ) 2018/2001.

Členské štáty zabezpečia, aby sa kredity vydávali len na množstvá, ktoré splňajú požiadavky smernice (EÚ) 2018/2001, a aby sa zabezpečilo, že nedôjde k ich súčasnému prideleniu v porovnaní s cieľmi znižovania emisií stanovenými v článku 25 ods. 1 smernice (EÚ) 2018/2001. Na kreditoch musí byť uvedený členský štát, ktorý ich vydal, obdobie ich platnosti a množstvo a druh alternatívneho paliva, na ktoré boli vydané. Kredity sú obchodovateľné. S cieľom minimalizovať riziko, že sa v Únii budú jednotlivé množstvá nárokovat' viac

*ako raz, členské štáty a Komisia posilnia spoluprácu medzi vnútroštátnymi systémami vrátane prípadnej výmeny údajov. Ak má príslušný orgán jedného členského štátu podozrenie na podvod alebo ho odhalí, v náležitých prípadoch informuje ostatné členské štáty.*

*4. Výška úspor uvedených v odsekoch 1 a 2 sa vypočíta v súlade s časťou C prílohy I.“*

### **Pozmeňujúci návrh 37**

#### **Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 6 b (nový)**

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Článok 12 – odsek 3 – pododsek 1 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(6b) V článku 12 ods. 3 sa dopĺňa tento pododsek:*

*„Komisia okrem toho posúdi najmä používanie údajov o spotrebe paliva a energie uvedených v odseku 1 v prípade hybridných elektrických vozidiel s externým nabíjaním (OVC-HEV). Komisia na základe týchto údajov prijme delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom upraviť faktory využitia používané v prípade hybridných elektrických vozidiel s externým nabíjaním, aby zabezpečila, že ich emisie od roku 2025 budú predstavovať emisie za skutočných jazdných podmienok.“*

### **Pozmeňujúci návrh 38**

#### **Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 9**

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Článok 14a – odsek 1

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

Komisia do 31. decembra 2025 a potom každé dva roky predkladá správu

Komisia do 31. decembra 2025 a potom každé dva roky predkladá správu

o pokroku pri dosahovaní cestnej mobility s nulovými emisiami. V tejto správe sa osobitne monitoruje a posudzuje potreba prípadných dodatočných opatrení na **uľahčenie danej transformácie**, a to aj prostredníctvom finančných prostriedkov.

o pokroku pri dosahovaní cestnej mobility s nulovými emisiami. V tejto správe sa **posúdi a zistí uje, či je potrebné zmeniť a doplniť toto nariadenie na základe spoločných metodík**. V správe sa osobitne monitoruje a posudzuje potreba prípadných dodatočných opatrení, **ako sú opatrenia na podporu dopytu po vozidlách s nulovými emisiami, s cieľom urýchliť prechod sociálne inkluzívnym spôsobom**, a to aj prostredníctvom finančných prostriedkov, **najmä v regiónoch a komunitách najviac postihnutých transformáciou**. **Komisia vo svojich správach posúdi aj vývoj dopravnej chudoby, vymedzenej v nariadení (EÚ) .../... [nariadenie o Sociálno-klimatickom фонде], v jednotlivých členských štátoch.**

## Pozmeňujúci návrh 39

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 9

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Článok 14a – odsek 2

#### *Text predložený Komisiou*

Pri príprave správy Komisia zväži všetky faktory, ktoré prispievajú k nákladovo efektívnemu pokroku pri dosahovaní klimatickej neutrality do roku 2050. Medzi tieto faktory patrí využívanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, pokrok pri dosahovaní cieľov zavádzania infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc podľa požiadaviek nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá, potenciálny prínos inovačných technológií a udržateľných alternatívnych palív s cieľom dosiahnuť klimaticky neutrálnu mobilitu, vplyv na spotrebiteľov, pokrok v oblasti sociálneho dialógu, ako aj aspekty zamerané na ďalšie uľahčenie hospodársky životaschopného a sociálne spravodlivého prechodu na cestnú mobilitu s nulovými emisiami.

#### *Pozmeňujúci návrh*

Pri príprave správy Komisia zväži všetky faktory, ktoré prispievajú k nákladovo efektívnemu pokroku pri dosahovaní klimatickej neutrality do roku 2050. Medzi tieto faktory patrí využívanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, **ktoré sa nemá analyzovať na základe výlučného merania emisií výfukových plynov, ale na základe celostného prístupu k emisiám z vozidiel, palív a energie založeného na analýze životného cyklu, pri ktorom sa zohľadní aj intenzita emisií skleníkových plynov v štádiách ťažby nerastných surovín, výroby a na konci životnosti, prahová hodnota CO<sub>2</sub> (v gramoch) použitá na vymedzenie vozidla s nízkymi emisiami a v prípade potreby jej revízia**, pokrok pri dosahovaní cieľov zavádzania infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc podľa požiadaviek nariadenia

o infraštruktúre pre alternatívne palivá, potenciálny prínos inovačných technológií a udržateľných alternatívnych palív s cieľom dosiahnuť klimaticky neutrálnu mobilitu, vplyv na spotrebiteľov, pokrok v oblasti sociálneho dialógu, ako aj aspekty zamerané na ďalšie uľahčenie hospodársky životaschopného a sociálne spravodlivého prechodu na cestnú mobilitu s nulovými emisiami.

## Pozmeňujúci návrh 40

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 10 – písmeno a

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Článok 15 – odsek 1 – pododsek 1

#### *Text predložený Komisiou*

1. Komisia v roku **2028** preskúma účinnosť a vplyv tohto nariadenia, pričom bude vychádzať zo správ predkladaných každé dva roky, a predloží správu s výsledkami preskúmania Európskemu parlamentu a Rade.

#### *Pozmeňujúci návrh*

1. Komisia v roku **2027** preskúma účinnosť a vplyv tohto nariadenia **na základe metodiky stanovenej v článku 7 ods. 10 s cieľom zabezpečiť, aby emisie z odvetvia boli v súlade s cieľom Únie v oblasti uhlíkovej neutrality**, pričom bude vychádzať zo správ predkladaných každé dva roky, a predloží správu s výsledkami preskúmania Európskemu parlamentu a Rade.

## Pozmeňujúci návrh 41

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 10 – písmeno a a (nové)

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Článok 15 – odsek 2

#### *Text predložený Komisiou*

2. V správe uvedenej v odseku 1 Komisia okrem iného zväží reprezentatívnosť hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva alebo energie v reálnych podmienkach určených podľa nariadenia

#### *Pozmeňujúci návrh*

#### **aa) Odsek 2 sa nahrádza takto:**

„2. V správe uvedenej v odseku 1 Komisia okrem iného zväží reprezentatívnosť hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva alebo energie v reálnych podmienkach určených podľa nariadenia

(ES) č. 715/2007; nasadenie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trhu Únie, najmä pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá; zavádzanie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc, ako sa uvádza v **smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ<sup>2</sup>** vrátane ich financovania; potenciálny prínos používania syntetických a pokročilých alternatívnych palív vyrobených z obnoviteľných zdrojov energie k znižovaniu emisií; zníženie emisií CO<sub>2</sub> skutočne zaznamenaných na úrovni súčasného vozového parku; fungovanie mechanizmu stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami; potenciálne účinky prechodného opatrenia uvedeného v bode 6.3 časti A prílohy I; vplyv tohto nariadenia na spotrebiteľov, osobitne na spotrebiteľov s nízkymi a strednými príjmami; ako aj aspekty zamerané na ďalšiu podporu ekonomicky životaschopného a sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a dostupnú mobilitu v Únii.

***Komisia v uvedenej správe tiež identifikuje jasné smerovanie k ďalšiemu znižovaniu emisií CO<sub>2</sub> osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v období po roku 2030 s cieľom výrazne prispieť k dosiahnutiu dlhodobého cieľa Parížskej dohody.***

---

<sup>2</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).***

(ES) č. 715/2007; nasadenie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trhu Únie, najmä pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá; zavádzanie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc, ako sa uvádza v **nariadení Európskeho parlamentu a Rady [.../...] o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá<sup>1a</sup>**, vrátane ich financovania; **vykonávanie smernice 2010/31/EÚ o energetickej hospodárnosti budov a jej plánovanú revíziu**; potenciálny prínos používania syntetických a pokročilých alternatívnych palív vyrobených z obnoviteľných zdrojov energie k znižovaniu emisií; zníženie emisií CO<sub>2</sub> skutočne zaznamenaných na úrovni súčasného vozového parku; fungovanie mechanizmu stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami; potenciálne účinky prechodného opatrenia uvedeného v bode 6.3 časti A prílohy I; vplyv tohto nariadenia na spotrebiteľov, osobitne na spotrebiteľov s nízkymi a strednými príjmami; ako aj aspekty zamerané na ďalšiu podporu ekonomicky životaschopného a sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a dostupnú mobilitu v Únii.

---

<sup>1a</sup> ***COM 2021)0559.***“;

## **Pozmeňujúci návrh 42**

### **Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 10 – písmeno b**  
Nariadenie (EÚ) 2019/631  
Článok 15 – odseky 3 až 5

*Text predložený Komisiou*

b) Odseky 2 až 5 sa vypúšťajú;

*Pozmeňujúci návrh*

b) Odseky 3 až 5 sa vypúšťajú;

### **Pozmeňujúci návrh 43**

#### **Návrh nariadenia**

**Príloha I – odsek 1 – bod 2 – písmeno d**  
Nariadenie (EÚ) 2019/631  
Príloha I – časť B

*Text predložený Komisiou*

d) **Bod 6.2.2 sa nahrádza takto:**

**6.2.2. Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2030 až 2034**

**Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2030</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$**

**kde**

**cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2030</sub> je určená v súlade s bodom 6.1.3;**

**$\alpha$  je  $a_{2030,L}$ , kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu sa rovná alebo je nižšia ako  $TM_0$ , a  $a_{2030,H}$ , kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu je vyššia ako  $TM_0$ ;**

**kde:**

**$a_{2030,L}$  je**

**žiadna**

**$a_{2030,H}$  je**

**žiadna**

**priemerné emisie<sub>2021</sub> sú vymedzené v bode 6.2.1;**

**$TM$  je vymedzená v bode 6.2.1;**

*Pozmeňujúci návrh*

**vypúšťá sa**



*TM<sub>0</sub> je vymedzená v bode 6.2.1;*

#### **Pozmeňujúci návrh 44**

##### **Návrh nariadenia**

**Príloha I – odsek 1 – bod 2 – písmeno e**

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Príloha I – časť B – písmeno e

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*e) Dopĺňa sa tento bod 6.2.3:*

*vypúšťa sa*

**6.2.3. Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií na rok 2035 a ďalšie roky**

**Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2035</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$**

**kde**

**cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2035</sub> je určená v súlade s bodom 6.1.3;**

**$\alpha$  je  $a_{2035,L}$ , kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu sa rovná alebo je nižšia ako  $TM_0$ , a  $a_{2035,H}$ , kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu je vyššia ako  $TM_0$ ;**

**kde:**

**$a_{2035,L}$  je**

**žiadna**

**$a_{2035,H}$  je**

**žiadna**

**priemerné emisie<sub>2021</sub> sú vymedzené v bode 6.2.1;**

**TM je vymedzená v bode 6.2.1;**

**TM<sub>0</sub> je vymedzená v bode 6.2.1;**

#### **Pozmeňujúci návrh 45**

##### **Návrh nariadenia**

## Príloha I – odsek 1 – bod 3 (nový)

Nariadenie (EÚ) 2019/631

Príloha I – časť C (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Do prílohy I sa vkladá táto časť C:

### „ČASŤ C

Výpočet úspor CO<sub>2</sub> dosiahnutých používaním alternatívnych palív podľa článku 11a  
Celkový súčet (počiatok) všetkých kreditov za úspory CO<sub>2</sub> (kredity celkom) v g v roku t  
podľa článku 11a sa vypočíta podľa vzorca:

$$\text{kredity}_{\text{celkom},t} = \sum_k (\text{palivo}_{k,t} \times \text{CO}_{2\text{ref}} \times \text{úsporaCO}_{2k}) + \text{prenos}_{t-1}$$

Celkový súčet (využitie) všetkých kreditov za úspory CO<sub>2</sub> sa tiež vypočíta podľa vzorca:

$$\text{kredity}_{\text{celkom},t} = \text{kredity}_{\text{vozový park},t} + \sum_j \text{kredity}_{\text{vozidlo},j,t} + \text{prenos}_t$$

Zníženie množstva emisií CO<sub>2</sub> v g započítané v roku t do špecifických priemerných emisií v súlade s článkom 11a ods. 1 (zníženie množstva za vozový park) sa vypočíta podľa vzorca:

$$\text{kredity}_{\text{celkom},t} = \text{kredity}_{\text{vozový park},t} + \sum_j \text{kredity}_{\text{vozidlo},j,t} + \text{prenos}_t$$

Zníženie množstva emisií CO<sub>2</sub> v g započítané v roku t jednotlivému vozidlu „j“ v súlade s článkom 11a ods. 2 (zníženie množstva za vozidlo,j,t) sa vypočíta podľa vzorca:

$$\text{zníženie množstva}_{\text{vozidlo},j,t} = \frac{\text{kredity}_{\text{vozidlo},j,t}}{\text{počet najazdených kilometrov}}$$

kde:

$\sum_k(\cdot)$

Celkový počet všetkých alternatívnych palív uvedených na trh v rámci všetkých druhov palív

$\sum_j(\cdot)$

Celkové zníženie emisií CO<sub>2</sub> započítané jednotlivým vozidlám podľa článku 11a ods. 2

$\text{palivo}_{k,t}$

Vložené alebo pridelené množstvo v MJ alternatívneho paliva k uvedeného na trh v roku t

$\text{CO}_{2\text{ref}}$

Porovnávací ukazovateľ emisií CO<sub>2</sub> pre fosílna palivá v g/MJ podľa smernice (EÚ) 2018/2001

$\text{úspora CO}_{2k}$

Úspora emisií skleníkových plynov jednotlivých alternatívnych palív podľa smernice (EÚ) 2018/2001 v porovnaní s fosílnymi palivami v %

$\text{prenos}_t$

Kredity za alternatívne palivá, ktoré výrobca nevyužil a previedol v roku t

$\text{kredity}_{\text{vozový park},t}$

Celkový počet kreditov za zníženie emisií CO<sub>2</sub> v g započítaných v roku t podľa článku 11a ods. 1

$\text{kredity}_{\text{vozidlo},j,t}$

Zníženie emisií v g CO<sub>2</sub> započítané vozidlu j v roku t podľa článku 11a ods. 2

počet najazdených kilometrov

Priemerná očakávaná prejdená vzdialenosť v km počas životnosti novoregistrovaného vozidla výrobcu. Podľa hodnôt z minulosti možno použiť 180 000 km. Je to v súlade so správou pre Komisiu, ktorú vypracovala spoločnosť Ricardo-AEA (Ref: Ares (2014)2298698): priemerný počet najazdených kilometrov počas životnosti naftového vozidla je

vozidlá,

*približne 208 000 km, zatiaľ čo počet najazdených kilometrov počas životnosti benzínového vozidla sa pohybuje medzi 160 000 a 170 000 km. V roku 2018 tvorili naftové automobily približne 35 % nových osobných vozidiel. Počet vozidiel registrovaných výrobcom v roku t*

## POSTUP VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO

<b>Názov</b>	Zmena nariadenia (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísenie emisných noriem CO <sub>2</sub> pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie
<b>Referenčné čísla</b>	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
<b>Gestorský výbor</b> dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 13.9.2021
<b>Výbor požiadaný o stanovisko</b> dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 13.9.2021
<b>Spravodajkyňa výboru požiadaného o stanovisko</b> dátum vymenovania	Karima Delli 28.4.2022
<b>Predchádzajúci spravodajca výboru požiadaného o stanovisko</b>	Petar Vitanov
<b>Prerokovanie vo výbore</b>	25.1.2022
<b>Dátum prijatia</b>	28.4.2022
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+: 27 –: 14 0: 7
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Leila Chaibi, Clare Daly, Pär Holmgren

## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

27	+
ECR	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Massimo Casanova
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Lukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	István Ujhelyi

14	-
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Petar Vitanov
The Left	Leila Chaïbi, Clare Daly, Elena Kountoura
Verts/ALE	Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Tilly Metz

7	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier
NI	Mario Furore
Renew	Caroline Nagtegaal
S&D	Ismail Ertug, Isabel García Muñoz

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania

