

Brusel 23. září 2020
(OR. en)

10820/20

Interinstitucionální spis:
2019/0101(COD)

CODEC 810
MI 332
ENV 515
ENT 105
PE 58

INFORMATIVNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla – výsledek jednání Evropského parlamentu (Brusel 14. až 17. září 2020)

I. ÚVOD

Zpravodajka Esther de Langeová (ELS, NL) předložila jménem Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin zprávu obsahující 24 změn návrhu nařízení (změny 1–24).

Kromě toho předložila skupina ECR pět změn (změny 25–29) a několik poslanců EP ze skupiny ELS předložilo šest změn (změny 30–35).

II. HLASOVÁNÍ

Při hlasování dne 15. září 2020 přijalo plenární zasedání 24 změn návrhu nařízení (změny 1–24).
Žádné další změny přijaty nebyly. Přijaté změny jsou uvedeny v příloze.

Po skončení hlasování dne 16. září 2020 byl návrh v souladu s čl. 59 odst. 4 jednacího řádu
Evropského parlamentu vrácen Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin,
čímž se nepodařilo ukončit první čtení v Evropském parlamentu a bylo zahájeno jednání s Radou.

P9_TA-PROV(2020)0222

Schvalování typu motorových vozidel (emise v reálném provozu) *I**

Pozměňovací návrhy přijaté Evropským parlamentem dne 17. září 2020 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))¹

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí

(2) Nařízení (ES) č. 715/2007 vyžaduje, aby nová lehká vozidla splňovala určité mezní hodnoty emisí (normy Euro 5 a Euro 6), a stanoví dodatečné požadavky týkající se přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla. Zvláštní technická ustanovení nezbytná k provedení **uvedeného nařízení** byla stanovena v nařízení Komise (ES) č. 692/2008⁴ a následně v nařízení Komise (EU) 2017/1151⁵.

Pozměňovací návrh

(2) Nařízení (ES) č. 715/2007 vyžaduje, aby nová lehká vozidla splňovala určité mezní hodnoty emisí (normy Euro 5 a Euro 6), a stanoví dodatečné požadavky týkající se přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, **které byly pozměněny a dále konsolidovány nařízením (EU) 2018/858^{3a}, jež se použije od 1. září 2020.** Zvláštní technická ustanovení nezbytná k provedení **nařízení (ES) č. 715/2007** byla stanovena v nařízení Komise (ES) č. 692/2008⁴ a následně v nařízení Komise (EU) 2017/1151⁵.

^{3a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů,

¹ Věc byla vrácena k interinstitucionálnímu jednání příslušnému výboru podle čl. 59 odst. 4 čtvrtého pododstavce (A9-0139/2020).

konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁴ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁵ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁴ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁵ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

(3) Zavedením a následnou revizí norem Euro byly postupně výrazně zpřísněny požadavky na schválení typu týkající se emisí z motorových vozidel. Zatímco

Pozměňovací návrh

(Netýká se českého znění.)

u vozidel celkově došlo k podstatnému snížení emisí celé řady regulovaných znečišťujících látek, v případě emisí NO_x ze vznětových motorů ani v případě částic u motorů s přímým vstřikováním benzínu, které jsou montovány zejména do lehkých vozidel, tomu tak nebylo. Proto je třeba přijmout opatření k nápravě této situace.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(3a) Podle odhadu zprávy o kvalitě ovzduší z roku 2019^{1a} zveřejněné Evropskou agenturou pro životní prostředí (EEA) byla dlouhodobá expozice znečištěnému ovzduší v EU-28 v roce 2016 příčinou více než 506 000 předčasných úmrtí. Zpráva rovněž potvrdila, že hlavním zdrojem emisí NO_x v EU-28 v roce 2017 byla i nadále silniční doprava, která představovala přibližně 40 % celkových emisí NO_x v EU, a že okolo 80 % celkových emisí NO_x ze silniční dopravy vytvářejí vozidla se vznětovými motory.

^{1a} EEA, *Kvalita ovzduší v Evropě – zpráva z roku 2019*.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 3 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(3b) Pro obnovení důvěry spotřebitelů je zásadně důležité, aby měli k informacím o opravách a údržbě vozidel přístup nezávislí provozovatelé.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 3 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(3c) Nedávné případy porušování stávajícího právního rámce ze strany výrobců, včetně porušení jejich právních závazků plynoucích z nařízení (ES) č. 715/2007, poukázaly na nedostatky mechanismů kontroly a vymáhání. Spotřebitelé byli ponecháni bez uspokojivého odškodnění, neboť i v případech, kdy bylo poskytnuto odškodnění, nebyla vozidla často uvedena do souladu s normami Euro 5 a Euro 6. Vzhledem k tomu, že stále častější závady vznětových motorů v evropských městech ovlivňují každodenní život občanů, bylo by vhodným kompenzačním opatřením vybavit vozidla, která nesplňují normy, přizpůsobenou technologií pro zpracování výfukových plynů („změna hardwaru“) nebo nabídnout prémii za konverzi v případě, že se spotřebitel rozhodne vyměnit zakoupené vozidlo za ekologičtější model.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 5

(5) V důsledku toho vyvinula Komise novou metodiku pro zkoušení emisí z vozidel v podmínkách reálného provozu, tedy zkušební postup pro emise v reálném provozu. Zkušební postup pro emise v reálném provozu byl zaveden nařízeními Komise (EU) 2016/427⁶ a (EU) 2016/646⁷, následně byl převzat do nařízení (EU) 2017/1151 a dále zdokonalen **nařízením** Komise (EU) 2017/1154⁸.

⁶ Nařízení Komise (EU) 2016/427 ze dne 10. března 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6), Úř. věst. L 82, 31.3.2016, s. 1.

⁷ Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. L 109, 26.4.2016, s. 1).

⁸ Nařízení Komise (EU) 2017/1154 ze dne 7. června 2017, kterým se mění nařízení Komise (EU) 2017/1151, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení (ES) č. 692/2008 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, pokud jde o emise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel v reálném provozu (Euro 6), Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 708.

(5) V důsledku toho vyvinula Komise novou metodiku pro zkoušení emisí z vozidel v podmínkách reálného provozu, tedy zkušební postup pro emise v reálném provozu. Zkušební postup pro emise v reálném provozu byl zaveden nařízeními Komise (EU) 2016/427⁶ a (EU) 2016/646⁷, následně byl převzat do nařízení (EU) 2017/1151 a dále zdokonalen **nařízením** Komise (EU) 2017/1154⁸ **a (EU) 2018/1832^{8a}**.

⁶ Nařízení Komise (EU) 2016/427 ze dne 10. března 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. L 82, 31.3.2016, s. 1).

⁷ Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. L 109, 26.4.2016, s. 1).

⁸ Nařízení Komise (EU) 2017/1154 ze dne 7. června 2017, kterým se mění nařízení Komise (EU) 2017/1151, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení (ES) č. 692/2008 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, pokud jde o emise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel v reálném provozu (Euro 6) (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 708).

^{8a} Nařízení Komise (EU) 2018/1832 ze dne 5. listopadu 2018, kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) 2017/1151 za účelem zlepšení zkoušek a postupů schválení typu z hlediska emisí pro lehká osobní vozidla a užitková vozidla, včetně zkoušek a postupů týkajících se shodnosti v provozu a emisí v reálném provozu, a za účelem zavedení zařízení pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie (Úř. věst. L 301, 27.11.2018, s. 1).

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

(6) Nařízení (EU) 2016/646⁹ zavedlo data použitelnosti zkušebního postupu pro emise v reálném provozu, jakož i kritéria souladu pro emise v reálném provozu. Za tímto účelem byly **použity** faktory shodnosti pro jednotlivé znečišťující látky s cílem zohlednit statistické a technické nejistoty v měřeních pomocí přenosných systémů pro měření emisí (PEMS).

⁹ Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. L 109, 26.4.2016, s. 1).

Pozměňovací návrh

(6) Nařízení (EU) 2016/646⁹ zavedlo data použitelnosti zkušebního postupu pro emise v reálném provozu, jakož i kritéria souladu pro emise v reálném provozu. **Zavedení dat použitelnosti pro osobní vozidla a lehká vozidla bylo zvoleno v ročním intervalu, aby se výrobcům jednotlivých skupin vozidel umožnilo včasné plánování.** Za tímto účelem byly **zavedeny** faktory shodnosti pro jednotlivé znečišťující látky s cílem zohlednit statistické a technické nejistoty v měřeních pomocí přenosných systémů pro měření emisí (PEMS).

⁹ Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. L 109, 26.4.2016, s. 1).

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(6a) Podle zprávy EEA z roku 2016 byl rozdíl mezi emisemi v reálném provozu a emisemi naměřenými v laboratoři dán hlavně třemi faktory: zastaralým zkušebním postupem, pružností u současného postupu a faktory používání, které závisí na řidiči. Je zapotřebí provést studii ke stanovení tolerance, která je dána stylem řízení a venkovní teplotou. Je třeba jasně rozlišovat mezi faktorem shodnosti, tolerancí související s příslušným zařízením a tolerancí faktoru používání, která závisí na řidiči a teplotě.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(7) Dne 13. prosince 2018 vynesl Tribunál rozsudek ve spojených věcech T-339/16, T-352/16 a T-391/16²² týkající se žaloby na neplatnost nařízení (EU) č. 2016/646. Tribunál zrušil část nařízení (EU) 2016/646, která stanovila faktory shodnosti používané k posuzování souladu výsledků zkoušek emisí v reálném provozu s mezními hodnotami emisí stanovenými v nařízení (ES) č. 715/2007. Tribunál shledal, že tyto faktory shodnosti může zavést pouze normotvůrce, protože se dotýkají podstatného prvku nařízení (ES) č. 715/2007.

(7) Dne 13. prosince 2018 vynesl Tribunál rozsudek ve spojených věcech T-339/16, T-352/16 a T-391/16 týkající se žaloby na neplatnost nařízení (EU) č. 2016/646. Tribunál zrušil část nařízení (EU) 2016/646, která stanovila faktory shodnosti používané k posuzování souladu výsledků zkoušek emisí v reálném provozu s mezními hodnotami emisí stanovenými v nařízení (ES) č. 715/2007. Tribunál shledal, že tyto faktory shodnosti může zavést pouze normotvůrce, protože se dotýkají podstatného prvku nařízení (ES) č. 715/2007 a „způsobují faktickou změnu mezních hodnot emisí oxidů dusíku stanovených pro normy Euro 6, přestože se musí uvedené mezní hodnoty na tyto

zkoušky použít“.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

(8) Tribunál **nezpochybnil technickou opodstatněnost faktorů shodnosti**. Z toho důvodu a vzhledem k tomu, že v současné fázi technologického vývoje stále existuje rozdíl mezi emisemi naměřenými v reálném provozu a emisemi naměřenými v laboratoři, je vhodné doplnit faktory shodnosti do nařízení (ES) č. 715/2007.

Pozměňovací návrh

(8) Tribunál vyjádřil **pochybnost o „opodstatněnosti způsobu, jakým se Komise dovolává možných chyb statistické povahy“**, zejména pokud jde o faktor **dočasné shodnosti ve výši 2,1**, a uvedl, že „**statistické nejistoty se korigují pomocí reprezentativnosti vzorku nebo zkoušek nebo objemu zkoušek**“. Kromě toho Tribunál potvrdil, že pokud jde o **toleranci technické nejistoty**, „nelze na základě zkoušky emisí v reálném provozu určit, zda vozidlo, které je zkoušeno, zákonné mezní hodnoty splňuje, nebo zda se jim alespoň blíží“. Každé měřicí zařízení má **toleranci technické nejistoty a bylo zjištěno, že zařízení přenosných systémů pro měření emisí vykazuje, jelikož se používá v proměnlivých podmínkách, poněkud větší toleranci než nemobilní laboratorní zařízení, i když to může ve skutečnosti znamenat nadhodnocení i podhodnocení emisí**. Vzhledem k tomu, že v současné fázi technologického vývoje stále existuje rozdíl mezi emisemi naměřenými v reálném provozu a emisemi naměřenými v laboratoři, je vhodné **dočasně** doplnit faktory shodnosti do nařízení (ES) č. 715/2007.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8 a (nový)

(8a) Usnesení Evropského parlamentu ze dne 28. března 2019 o aktuálním vývoji kauzy Dieselgate uvítalo rozhodnutí Tribunálu a výslovně žádalo Komisi, aby nezaváděla žádný nový faktor shodnosti a nerozměľňovala tak dále normy Euro 6, ale aby byly normy místo toho plněny za běžného provozu, jak bylo původně stanoveno v nařízení (ES) č. 715/2007.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

(9) Aby mohli výrobci plnit mezní hodnoty emisí Euro 6 v rámci zkušebního postupu pro emise v reálném provozu, měla by být kritéria souladu pro emise v reálném provozu zavedena ve dvou krocích. V prvním kroku by se měl na žádost výrobce použít přechodný faktor shodnosti, zatímco jako druhý krok by se měl použít pouze konečný faktor shodnosti. Komise by měla **konečné faktory shodnosti přezkoumávat** s ohledem na technický pokrok.

(9) Aby mohli výrobci plnit mezní hodnoty emisí Euro 6 v rámci zkušebního postupu pro emise v reálném provozu, měla by být kritéria souladu pro emise v reálném provozu zavedena ve dvou krocích. V prvním kroku by se měl na žádost výrobce použít přechodný faktor shodnosti, zatímco jako druhý krok by se měl použít pouze konečný faktor shodnosti. **Konečný faktor shodnosti by měl platit během přechodného období a měl by zahrnovat toleranci vyjadřující dodatečnou nejistotu měření spojenou se zavedením přenosných systémů pro měření emisí.** Komise by měla **průběžně posuzovat tento faktor shodnosti** s ohledem na technický pokrok **a každoročně jej snižovat na základě vědeckých důkazů, zlepšené přesnosti postupu měření a technického pokroku přenosných systémů pro měření emisí. Faktor shodnosti by měl být postupně snižován a do 30. září 2022 by se měl přestat uplatňovat.**

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 9 a (nový)

(9a) Komise by měla nejpozději do června 2021 stanovit přísnější požadavky na měřicí zařízení přenosných systémů pro měření emisí, která mohou být použita při zkouškách emisí v reálném provozu. Stanovené normy by měly pokud možno zohledňovat veškeré relevantní prvky normalizace, které vypracoval Evropský výbor pro normalizaci, a vycházet z nejlepších dostupných zařízení přenosných systémů pro měření emisí.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 9 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9b) Je třeba zdůraznit, že i když se tento návrh zabývá faktorem shodnosti, je otázku norem pro mezní hodnoty emisí třeba řešit v rámci nadcházejícího návrhu týkajícího se úpravy, jež přijde po normách Euro 6. Má-li se zajistit rychlý pokrok při přijímání budoucích mezních hodnot emisí (po normách Euro 6) a lepší kvalita ovzduší pro občany Unie, je nezbytné, aby Komise za tímto účelem předložila co nejdříve, nejpozději však do června 2021, případný legislativní návrh, jak oznámila ve svém sdělení ze dne 11. prosince 2019 nazvaném „Zelená dohoda pro Evropu“, které zdůrazňuje, že je třeba přejít na udržitelnou a inteligentní mobilitu a zajistit cestu k mobilitě s nulovými emisemi. Při provádění norem, které přijdou po

normách Euro 6, by neměly být používány žádné faktory shodnosti.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 9 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9c) Aby bylo možné vybízet výrobce k aktivnímu postoji vstřícnému k životnímu prostředí, je třeba v rámci následného přezkumu norem Euro vyzkoušet, kvantifikovat a zvážit nové technologické inovace, jež mají absorbovat NO_x.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10) Lisabonská smlouva normotvůrci umožnila přenést na Komisi pravomoc přijímat nelegislativní akty s obecnou působností, kterými se doplňují nebo mění některé prvky legislativního aktu, které nejsou podstatné. Opatření, na něž se může vztahovat přenesení pravomocí podle čl. 290 odst. 1 SFEU, v zásadě odpovídají opatřením, na něž se vztahuje regulativní postup s kontrolou stanovený článkem 5a rozhodnutí Rady 1999/468/ES¹¹. Článek 290 SFEU je proto nutné přizpůsobit ustanovení nařízení (ES) č. 715/2007, která stanoví použití regulativního postupu s kontrolou.

(10) Lisabonská smlouva normotvůrci umožnila přenést na Komisi pravomoc přijímat nelegislativní akty s obecnou působností, kterými se doplňují nebo mění některé prvky legislativního aktu, které nejsou podstatné. Opatření, na něž se může vztahovat přenesení pravomocí podle čl. 290 odst. 1 **Smlouvy o fungování Evropské unie** (SFEU), v zásadě odpovídají opatřením, na něž se vztahuje regulativní postup s kontrolou stanovený článkem 5a rozhodnutí Rady 1999/468/ES¹¹. Článek 290 SFEU je proto nutné přizpůsobit ustanovení nařízení (ES) č. 715/2007, která stanoví použití regulativního postupu s kontrolou.

¹¹ Rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon

¹¹ Rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon

prováděcích pravomocí svěřených Komisi (Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23).

prováděcích pravomocí svěřených Komisi (Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23).

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

(11) S cílem přispět k dosažení cílů Unie v oblasti kvality ovzduší a snížit emise z vozidel by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 ***Smlouvy o fungování Evropské unie*** (SFEU), pokud jde o podrobná pravidla týkající se zvláštních postupů, zkoušek a požadavků pro schválení typu. V rámci tohoto přenesení pravomoci by mělo být nařízení (ES) č. 715/2007 doplněno o příslušná revidovaná pravidla, jakož i zkušební cykly používané pro měření emisí; požadavky na uplatňování zákazu používání odpojovacích zařízení, která snižují účinnost systémů regulace emisí; ***opatření nezbytná k uplatňování povinnosti výrobce poskytovat neomezený a standardizovaný přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla***; a o přijetí revidovaného postupu pro měření částic. Přenesení pravomoci by se mělo dále týkat změny nařízení (ES) č. 715/2007 za účelem úpravy konečných faktorů shodnosti směrem dolů za účelem zohlednění technického pokroku v oblasti přenosných systémů pro měření emisí a přehodnocení mezních hodnot pro hmotnost částic a zavedení mezních hodnot pro počet částic. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci své přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Zejména aby byla

Pozměňovací návrh

(11) S cílem přispět k dosažení cílů Unie v oblasti kvality ovzduší a snížit emise z vozidel by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 SFEU, pokud jde o podrobná pravidla týkající se zvláštních postupů, zkoušek a požadavků pro schválení typu. V rámci tohoto přenesení pravomoci by mělo být nařízení (ES) č. 715/2007 doplněno o příslušná revidovaná pravidla, jakož i zkušební cykly používané pro měření emisí; požadavky na uplatňování zákazu používání odpojovacích zařízení, která snižují účinnost systémů regulace emisí; a o přijetí revidovaného postupu pro měření částic. ***Bez ohledu na krátký interval mezi vstupem tohoto nařízení v platnost a zrušením ustanovení týkajících se informací o opravách a údržbě nařízením (EU) 2018/858 by mělo přenesení pravomoci v zájmu právní jistoty i v zájmu toho, aby měl normotvůrce otevřeny všechny možnosti, zahrnovat i opatření nezbytná k uplatňování povinnosti výrobce poskytovat neomezený standardizovaný přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla.*** Přenesení pravomoci by se mělo dále týkat změny nařízení (ES) č. 715/2007 za účelem úpravy konečných faktorů shodnosti směrem dolů za účelem zohlednění ***zlepšení kvality postupu měření nebo*** technického pokroku v oblasti přenosných systémů pro měření emisí a přehodnocení mezních hodnot pro hmotnost částic a zavedení mezních hodnot pro počet

zajištěna rovná účast na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci, měly by Evropský parlament a Rada obdržet veškeré dokumenty současně s odborníky členských států a jejich odborníci by měli mít systematicky přístup na zasedání expertních skupin Komise, které se vypracováním aktů v přenesené pravomoci zabývají.

částic. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci své přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů^{1a}. Zejména aby byla zajištěna rovná účast na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci, měly by Evropský parlament a Rada obdržet veškeré dokumenty současně s odborníky členských států a jejich odborníci by měli mít systematicky přístup na zasedání expertních skupin Komise, které se vypracováním aktů v přenesené pravomoci zabývají.

^{1a} Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. a

Nařízení (ES) č. 715/2007

Čl. 4 – odst. 1 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Tyto povinnosti zahrnují splnění mezních hodnot emisí stanovených v příloze I. Pro účely určení souladu s mezními hodnotami emisí Euro 6 uvedenými v příloze I tabulce 2 se hodnoty emisí zjištěné během platné zkoušky emisí v reálném provozu vydělí příslušným faktorem shodnosti stanoveným v příloze I tabulce 2a. Výsledek musí být nižší než mezní hodnoty emisí Euro 6 stanovené v tabulce 2 uvedené přílohy.

Pozměňovací návrh

Tyto povinnosti zahrnují splnění mezních hodnot emisí stanovených v příloze I. Pro účely určení souladu s mezními hodnotami emisí Euro 6 uvedenými v příloze I tabulce 2 se hodnoty emisí zjištěné během platné zkoušky emisí v reálném provozu vydělí příslušným faktorem shodnosti stanoveným v příloze I tabulce 2a. Výsledek musí být nižší než mezní hodnoty emisí Euro 6 stanovené v tabulce 2 uvedené přílohy. **Faktor shodnosti se prostřednictvím ročních**

revizí postupně snižuje, a to na základě posouzení Společného výzkumného střediska. Do 30. září 2022 se faktor shodnosti přestane uplatňovat.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4 – písm. a

Nařízení (ES) č. 715/2007

Čl. 5 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navržené, konstruované a namontované tak, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízení.;

Pozměňovací návrh

1. Výrobce vybaví vozidla tak, aby konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navržené, konstruované a namontované tak, aby vozidlo při běžném použití vyhovovalo tomuto nařízení.

Výrobce rovněž zaručí spolehlivost zařízení k regulaci znečišťujících látek a zaměří se na snížení rizika krádeže těchto zařízení nebo manipulace s nimi.

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6

Nařízení (ES) č. 715/2007

Čl. 8 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Komise je zmocněna přijímat v souladu s článkem 14a akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění článků 6 a 7. Tato opatření zahrnují definici a aktualizaci technických specifikací týkajících se způsobu, jakým budou informace o

Pozměňovací návrh

Komise je zmocněna přijímat v souladu s článkem 14a akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění článků 6 a 7. Tato opatření zahrnují definici a aktualizaci technických specifikací týkajících se způsobu, jakým budou informace

systému OBD a o opravách a údržbě vozidel poskytovány, přičemž bude věnována zvláštní pozornost zvláštním potřebám malých a středních podniků.

o systému OBD a o opravách a údržbě vozidel poskytovány, přičemž bude věnována zvláštní pozornost zvláštním potřebám malých a středních podniků, ***mikropodniků a samostatně výdělečně činných provozovatelů.***

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 7 – písm. b

Nařízení (ES) č. 715/2007

Čl. 10 – odst. 4 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Soulad s mezními hodnotami Euro 6 se při každé platné zkoušce emisí v reálném provozu stanoví podle čl. 4 odst. 1 druhého pododstavce s ohledem na faktor shodnosti pro danou znečišťující látku uvedený v příloze I tabulce 2a.

Pozměňovací návrh

Soulad s mezními hodnotami Euro 6 se při každé platné zkoušce emisí v reálném provozu stanoví podle čl. 4 odst. 1 druhého pododstavce s ohledem na faktor shodnosti pro danou znečišťující látku uvedený v příloze I tabulce 2a. ***Faktor shodnosti se prostřednictvím ročních revizí postupně snižuje, a to na základě posouzení Společného výzkumného střediska. Do 30. září 2022 se faktor shodnosti přestane uplatňovat.***

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 7 – písm. b

Nařízení (ES) č. 715/2007

Čl. 10 – odst. 5 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Soulad s mezními hodnotami Euro 6 se při každé platné zkoušce emisí v reálném provozu stanoví podle čl. 4 odst. 1 druhého pododstavce s ohledem na faktor shodnosti pro danou znečišťující látku uvedený v příloze I tabulce 2a.

Pozměňovací návrh

Soulad s mezními hodnotami Euro 6 se při každé platné zkoušce emisí v reálném provozu stanoví podle čl. 4 odst. 1 druhého pododstavce s ohledem na faktor shodnosti pro danou znečišťující látku uvedený v příloze I tabulce 2a. ***Faktor shodnosti se prostřednictvím ročních revizí postupně snižuje, a to na základě posouzení Společného výzkumného střediska. Do 30. září 2022 se faktor shodnosti přestane uplatňovat.***

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 10

Nařízení (ES) č. 715/2007

Čl. 14 – odst. 3 a odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

3. Komise ***je zmocněna přijímat*** akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a, ***pokud jde o:***

a) doplnění tohoto nařízení s cílem přizpůsobit postupy, zkoušky a požadavky, ***jakož*** i zkušební cykly používané pro měření emisí tak, aby ***přiměřeně odrážely emise v reálném***

Pozměňovací návrh

3. Komise ***přijme nejpozději 1. června 2021*** akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a, ***které doplňují toto nařízení*** s cílem přizpůsobit postupy, zkoušky a požadavky ***i*** zkušební cykly používané pro měření emisí tak, aby ***náležitě*** odrážely emise v reálném provozu ***za běžných podmínek použití, mimo jiné včetně teplotních a mezních podmínek, snížení posunu odezvy na nulu a řešení nebezpečných prudkých nárůstů částic způsobených čištěním filtrů, přičemž zohlední veškeré relevantní prvky normalizace, které vypracoval Evropský výbor pro normalizaci, a vychází z nejlepšího dostupného vybavení.***

provozu;

b) *změnu tohoto nařízení za účelem přizpůsobení konečných faktorů shodnosti pro jednotlivé znečišťující látky uvedených v příloze I tabulce 2a technickému pokroku.*

3a. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a, kterými se mění toto nařízení s cílem přizpůsobit se technickému pokroku a revidovat faktory shodnosti týkající se znečišťujících látek uvedené v tabulce 2a přílohy I směrem dolů.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení

Příloha – bod 1

Nařízení (ES) č. 715/2007

Příloha I – tabulka 2 a – řada 2

Znění navržené Komisí

CF pollutant- final ⁽²⁾	1,43	1,5	-	-	-
--	-------------	------------	---	---	---

⁽²⁾ CF_{pollutant-final} je faktor shodnosti, který se používá ke stanovení souladu s mezními hodnotami emisí Euro 6, přičemž se zohlední technické nejistoty spojené s **používáním** přenosných systémů pro měření emisí (PEMS).

Pozměňovací návrh

CF pollutant -final ⁽²⁾	1 + tolerance (tolerance = 0,32*)	1 + tolerance (tolerance = 0,5*)	-	-	-
--	--	---	---	---	---

*** Na základě pravidelných posouzení Společného výzkumného střediska se nejméně jednou ročně reviduje směrem dolů.**

⁽²⁾ CF_{pollutant-final} je faktor shodnosti, který se **po přechodné období** používá ke stanovení souladu s mezními

hodnotami emisí Euro 6, přičemž se zohlední **dodatečné** technické nejistoty **měření** spojené se **zavedením** přenosných systémů pro měření emisí (PEMS). ***Je vyjádřen jako $1 + \text{tolerance nejistoty měření}$. Do 30. září 2022 se tolerance sníží na nulu a faktor shodnosti se přestane uplatňovat.***