

V Bruseli 10. októbra 2018
(OR. en)

12692/18

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0293(COD)**

**CODEC 1577
CLIMA 172
ENV 634
TRANS 423
MI 677
IA 292
PE 119**

INFORMAČNÁ POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Predmet:	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO ₂ z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie) – výsledok rokovania v Európskom parlamente, (Štrasburg, 1. až 4. októbra 2018)

I. ÚVOD

Spravodajkyňa Miriam DALLIOVÁ (S&D, MT) predložila v mene Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín správu, ktorú tvorí 70 pozmeňujúcich návrhov k návrhu nariadenia (pozmeňujúce návrhy č. 1 – 70).

Skupiny EPP a EKR navyiac predložili spolu sedem pozmeňujúcich návrhov (pozmeňujúce návrhy č. 71 až 76 a č. 79). Dva pozmeňujúce návrhy (pozmeňujúce návrhy č. 77 a 78) predložila skupina EPP a tri pozmeňujúce návrhy (pozmeňujúce návrhy č. 80 až 82) predložila skupina S&D. Skupina EFDD predložila dva pozmeňujúce návrhy (pozmeňujúce návrhy č. 83 a 84). Skupina Verts/ALE predložila deväť pozmeňujúcich návrhov (pozmeňujúce návrhy č. 85 až 93). Skupina ALDE predložila šesť pozmeňujúcich návrhov (pozmeňujúce návrhy č. 94 – 99).

II. HLASOVANIE

Plénum pri hlasovaní 3. októbra 2018 prijalo pozmeňujúce návrhy 1 – 18, 20 – 27, 30 – 63, 65 – 69, 80 – 82, 95 – 96 a 98 – 99 k návrhu nariadenia. Neprijali sa žiadne iné pozmeňujúce návrhy. Prijaté pozmeňujúce návrhy sa uvádzajú v prílohe.

Podľa článku 59 ods. 4 pododseku 4 rokovacieho poriadku Európskeho parlamentu sa návrh po hlasovaní zaslal späť výboru, čím sa prvé čítanie v Európskom parlamente neukončilo a začali sa rokovania s Radou.

Emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá *I**

Pozmeňujúce návrhy prijaté Európskym parlamentom 3. októbra 2018 k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Riadny legislatívny postup – prepracovanie)

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 3

Text predložený Komisiou

(3) V Európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu¹⁶ sa stanovuje jasný cieľ: dosiahnuť, aby emisie skleníkových plynov z dopravy boli do roku 2050 aspoň o 60 % nižšie než v roku 1990, a nekompromisne sa usilovať o ich úplné odstránenie. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré škodia nášmu zdraviu, sa musia bezodkladne drasticky znížiť. Emisie z konvenčných spaľovacích motorov sa budú musieť po roku 2020 ďalej znižovať. Budú sa musieť zavádzať vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré musia do roku 2030 získať významný podiel na trhu.

Pozmeňujúci návrh

(3) Doprava je jediné významné odvetvie Únie, v ktorom sa emisie skleníkových plynov stále zvyšujú. S cieľom splniť záväzky Únie prijaté na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC), ktorá sa konala v Paríži v roku 2015, musí sa urýchliť dekarbonizácia celého odvetvia dopravy a emisie skleníkových plynov v tomto odvetví by sa mali stabilne znižovať tak, aby v polovici storočia dosiahli nulové hodnoty. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré výrazne škodia nášmu zdraviu a životnému prostrediu, sa musia **takisto** bezodkladne drasticky znížiť.

¹ Vec bola vrátená gestorskému výboru na medziinštitucionálne rokovania podľa článku 59 ods. 4 štvrtého pododseku (A8-0287/2018).

Emisie z konvenčných spaľovacích motorov sa budú musieť po roku 2020 ďalej znižovať. Budú sa musieť zavádzať vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré musia do roku 2030 získať významný podiel na trhu.

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh nariadenia Odôvodnenie 4 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4a) Vývoj výskumných, dodávateľských, spracovateľských a výrobných stratégií smerujúcich k vývoju konštrukcií z ľahkých komponentov je kľúčový pre dosiahnutie pokroku v oblasti prechodu automobilového priemyslu na nízkouhlíkový režim. Výskum surovín s prírodnými vláknami a ich kompozitných štruktúr v rámci rozsiahlejšej novej úlohy biohospodárstva a obnoviteľných, recyklovateľných a udržateľných výrobkov, ktoré môže produkovať, je čoraz rozsiahlejší. Tento vývoj je nutné založiť na pochopení obmedzení v oblasti prírodných zdrojov, dostupnosti pôdy, a teda aj potreby ponúkať udržateľné riešenia pre koniec životnosti výrobkov.

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh nariadenia Odôvodnenie 4 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4b) Spoločensky prijateľný a spravodlivý prechod na mobilitu s nulovými emisiami do polovice storočia si vyžaduje zmeny v celom hodnotovom reťazci automobilového odvetvia, pričom

sa zohľadní prípadný negatívny vplyv na občanov a regióny vo všetkých členských štátoch. Je dôležité zvážiť spoločenské dopady prechodu a aktívne riešiť jeho dôsledky z hľadiska pracovných miest. Preto je mimoriadne dôležité, aby boli súčasné opatrenia sprevádzané aj cieľenými programami na úrovni Únie, na vnútroštátnej a regionálnej úrovni, zameranými na rekvalifikáciu, zvyšovanie kvalifikácie a presun pracovníkov, ako aj iniciatívy v oblasti vzdelávania a hľadania zamestnania v postihnutých komunitách a regiónoch, ktoré budú realizované v úzkej spolupráci so sociálnymi partnermi a príslušnými orgánmi.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh nariadenia Odôvodnenie 4 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4c) Úspešný prechod na mobilitu s nulovými emisiami si vyžaduje spoločný politický rámec pre vozidlá, infraštruktúry, elektrické siete, udržateľnú výrobu, ponuku a recykláciu batérií, v ktorom hospodárske stimuly a stimuly na podporu zamestnanosti spoločne pôsobia naprieč úrovňami Únie, štátov, regiónov a miest a sú podporované silnejšími nástrojmi financovania Únie.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh nariadenia Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(6) V záveroch Európskej rady z októbra 2014 sa schválilo zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2030 o 30 % v porovnaní s rokom 2005 pre odvetvia, ktoré nie sú súčasťou systému Európskej únie na obchodovanie s emisiami.

(6) Emisie z cestnej dopravy sa stále pohybujú výrazne nad úrovňou z roku 1990, čím sa znehodnocujú zníženia zamerané na boj so zmenou klímy v iných odvetviach.

Spomedzi týchto odvetví sa na tvorbe emisií významne podieľa cestná doprava – jej emisie sa stále pohybujú výrazne nad úrovňou z roku 1990. Ak sa budú emisie z cestnej dopravy nadálej zvyšovať, znehodnotia sa tým zníženia zamerané na boj so zmenou klímy v iných odvetviach.

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 9

Text predložený Komisiou

(9) V hodnotení nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 z roku 2015 sa dospelo k záveru, že boli relevantné, vo všeobecnosti jednotné a výrazne prispeli k úspore emisií, pričom boli nákladovo efektívnejšie, než sa pôvodne očakávalo. Vytvorili tiež značnú pridanú hodnotu pre Úniu, ktorú by nebolo možné v rovnakej miere dosiahnuť vnútroštátnymi opatreniami.

Pozmeňujúci návrh

(9) V hodnotení nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 z roku 2015 sa dospelo k záveru, že boli relevantné, vo všeobecnosti jednotné a výrazne prispeli k úspore emisií, pričom boli nákladovo efektívnejšie, než sa pôvodne očakávalo. Vytvorili tiež značnú pridanú hodnotu pre Úniu, ktorú by nebolo možné v rovnakej miere dosiahnuť vnútroštátnymi opatreniami. ***V tomto hodnotení sa však tiež dospelo k záveru, že skutočné dosiahnuté úspory CO₂ sú oveľa nižšie než tie, ktoré sú navrhované v skúške typového schvaľovania a že rozdiely v emisiách medzi skúškou typového schvaľovania a skutočnou prevádzkou výrazne oslabili účinnosť emisných noriem CO₂, ako aj dôveru spotrebiteľov v potenciálne úspory paliva v nových vozidlách.***

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 10 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(10a) S cieľom zaistiť účinnosť tohto nariadenia by sa malo zníženie emisií CO₂ dosahovať za podmienok, s ktorými sa stretávame pri normálnej prevádzke a normálnom používaní vozidla. Preto je vhodné zaradiť do tohto nariadenia striktný zákaz rušiacich zariadení a poskytnúť príslušným orgánom prostriedky na zaistenie dodržiavania tohto zákazu.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

(12) **Je dôležité, aby** stanovovanie požiadaviek na znižovanie emisií CO₂ i naďalej **poskytovalo** výrobcom motorových vozidiel v celej Únii a ich novému vozovému parku osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel predvídateľnosť a bezpečnosť pri plánovaní v rámci Únie.

Pozmeňujúci návrh

(12) Stanovovanie požiadaviek na znižovanie emisií CO₂ i naďalej **poskytuje** výrobcom motorových vozidiel v celej Únii a ich novému vozovému parku osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel predvídateľnosť a bezpečnosť pri plánovaní v rámci Únie.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 12 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12a) V hodnotení smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES^{1a} zo strany Komisie v roku 2016 sa zistila potreba ďalšieho objasnenia a zjednodušenia právnych predpisov, čo by

mohlo priniest' zvýšenie ich relevantnosti, účinnosti, efektívnosti a súdržnosti. Odporúčanie Komisie (EÚ) 2017/948^{1b} je zamerané na podporu a harmonizáciu uplatňovania smernice 1999/94/ES. Lepšie navrhnuté a harmonizovanejšie požiadavky Únie na označovanie vozidiel, ktoré by spotrebiteľom poskytovali porovnateľné, spoľahlivé a ľahko použiteľné informácie o výhodách nízkoemisných automobilov vrátane informácií týkajúcich sa látok znečisťujúcich ovzdušie a prevádzkových nákladov nad rámec emisií CO₂ a spotreby paliva, by mohli pomôcť so zavádzaním palivovo najúčinnějších a najekologickejších automobilov v celej Únii. Komisia by preto mala najneskôr do 31. decembra 2019 preskúmať smernicu 1999/94/ES a predložiť príslušný legislatívny návrh. Okrem toho, podobne ako v prípade osobných vozidiel, aj sektor ľahkých úžitkových vozidiel by mohol využiť zavedenie takejto spotreby paliva a označovania emisií CO₂. Komisia by preto tiež mala analyzovať tieto možnosti pre daný sektor a v prípade potreby predložiť príslušné legislatívne návrhy.

^{1a} *Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES z 13. decembra 1999 o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pri predaji nových osobných automobilov (Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16).*

^{1b} *Odporúčanie Komisie (EÚ) 2017/948 z 31. mája 2017 o používaní hodnôt spotreby paliva a emisií CO₂, typovo schválených a nameraných v súlade s celosvetovým harmonizovaným skúšobným postupom pre ľahké úžitkové automobily, pri sprístupňovaní údajov spotrebiteľom podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES (Ú. v. EÚ L 142, 2.6.2017, s. 100).*

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 13

Text predložený Komisiou

(13) Úrovně zníženia pre celý vozový park nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v rámci Únie by sa **preto** mali stanoviť na roky 2025 a 2030 pri zohľadnení času obnovy vozového parku a potreby prispievať k dosiahnutiu cieľových hodnôt v oblasti klímy a energetiky na rok 2030 zo strany odvetvia cestnej dopravy. Týmto postupným prístupom sa vysielajú jasné a včasné signály pre automobilový priemysel, aby sa neodkladalo zavedenie energeticky efektívnych technológií a vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh.

Pozmeňujúci návrh

(13) Úrovně zníženia pre celý vozový park nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v rámci Únie by sa mali stanoviť na roky 2025 a 2030 pri zohľadnení času obnovy vozového parku a potreby prispievať k dosiahnutiu cieľových hodnôt **Únie** v oblasti klímy a energetiky na rok 2030 **a na obdobie po roku 2030** zo strany odvetvia cestnej dopravy. Týmto postupným prístupom sa vysielajú jasné a včasné signály pre automobilový priemysel, aby sa neodkladalo zavedenie energeticky efektívnych technológií a vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh. **Aby sa udržala dynamika znižovania emisií po roku 2030, mal by sa okrem toho od 1. januára 2031 uplatňovať aspoň rovnaký trend znižovania emisií, čo umožní pokračovať v dekarbonizácii odvetvia v súlade so záväzkami vyplývajúcimi z Parížskej dohody.**

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

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

dopravy, riskuje tým stratu svojej vedúcej pozície. Ak si chce Únia zachovať svetovú konkurencieschopnosť a prístup k trhom, potrebuje regulačný rámec vrátane osobitného **politického mechanizmu** v oblasti vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, vďaka ktorému vznikne veľký domáci trh a zaistí sa podpora technologického vývoja a inovácií.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 15

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(15) Mal by sa zaviesť cielený

(15) Mal by sa zaviesť cielený **politický**

mechanizmus **stimulov** na uľahčenie plynulého prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Tento mechanizmus kreditov by sa mal vypracovať tak, aby podporil zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie.

mechanizmus na uľahčenie **a urýchlenie** plynulého prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Tento mechanizmus kreditov **a debetov** by sa mal vypracovať tak, aby podporil zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie **a zabezpečil istotu investícií pre včasné a primerané zavedenie potrebnej infraštruktúry nabíjacích staníc.**

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 16

Text predložený Komisiou

(16) Stanovenie referenčnej hodnoty pre podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku EÚ spolu s dobre navrhnutým mechanizmom na úpravu cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ výrobcov na základe podielu vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v ich vozovom parku by malo predstavovať silný a dôveryhodný signál pre vývoj **a** zavedenie takýchto vozidiel, pričom sa zároveň vytvorí priestor na ďalšie zvyšovanie účinnosti tradičných motorov s vnútorným spaľovaním.

Pozmeňujúci návrh

(16) Stanovenie **výraznej** referenčnej hodnoty pre podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku EÚ spolu s dobre navrhnutým mechanizmom na úpravu cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ výrobcov na základe podielu vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v ich vozovom parku by malo predstavovať silný a dôveryhodný signál pre vývoj, zavedenie **a uvádzanie** takýchto vozidiel **na trh**, pričom sa zároveň vytvorí priestor na ďalšie zvyšovanie účinnosti tradičných motorov s vnútorným spaľovaním.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 17

Text predložený Komisiou

(17) Pri stanovovaní **kreditov** pre **vozidlá** s nulovými a nízkymi emisiami je vhodné zohľadniť rozdiel v emisiách CO₂ medzi týmito vozidlami. Mechanizmus úprav by mal zabezpečiť, aby každý výrobca, ktorý prekročí referenčnú úroveň, mohol využívať výhody vyšších cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂. Mali by sa stanoviť obmedzenia úrovne možných úprav v rámci uvedeného mechanizmu s

Pozmeňujúci návrh

(17) Pri stanovovaní **referenčných hodnôt** pre **podiel vozidiel** s nulovými a nízkymi emisiami je vhodné zohľadniť rozdiel v emisiách CO₂ medzi týmito vozidlami. Mechanizmus úprav by mal zabezpečiť, aby každý výrobca, ktorý prekročí referenčnú úroveň, mohol využívať výhody vyšších cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂, **pričom výrobca, ktorý nedosiahne referenčnú hodnotu, by musel**

cieľom zaistiť vyvážený prístup.
Zabezpečia sa tým stimuly, podporí sa
včasné zavedenie infraštruktúry nabíjacích
a čerpacích staníc a zaistia sa vysoké
prínosy pre spotrebiteľov,
konkurencieschopnosť a životné prostredie.

splniť prísnejšiu cieľovú hodnotu CO₂.
Mali by sa stanoviť obmedzenia úrovne
možných úprav v rámci uvedeného
mechanizmu s cieľom zaistiť vyvážený
prístup. Zabezpečia sa tým stimuly,
podporí sa včasné zavedenie infraštruktúry
nabíjacích a čerpacích staníc a zaistia sa
vysoké prínosy pre spotrebiteľov,
konkurencieschopnosť a životné prostredie.

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 17 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

**(17a) Malo by sa včas a dostatočne
investovať do výroby a zavádzania
vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami a
potrebnej celkovej podpornej
infraštruktúry vrátane udržiavateľnej
výroby, ponuky a recyklácie batérií. Rôzne
nástroje podpory na úrovni Únie aj
členských štátov musia efektívne
spolupracovať, mobilizovať a stimulovať
významné verejné a súkromné investície.
Musí sa urýchlene zaviesť infraštruktúra
nabíjacích a čerpacích staníc, aby sa
zabezpečila dôvera spotrebiteľov a
podnikateľská istota pre výrobcov
vozidiel. Z tohto dôvodu by sa mala
podporovať výroba batérií a batériových
článkov v Únii podľa možnosti v blízkosti
závodov na výrobu vozidiel.**

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 23

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(23) Mala by sa však zabezpečiť
rovnováha medzi stimulmi určenými pre

(23) Mala by sa však zabezpečiť
rovnováha medzi stimulmi určenými pre

ekologické inovácie a technológie, v prípade ktorých sa účinok zníženia emisií preukázal v rámci oficiálneho skúšobného postupu. Preto je vhodné zachovať strop úspor dosiahnutých ekologickými inováciami, ktoré môže výrobca zohľadniť na účely dodržania cieľovej hodnoty. Komisia by mala mať možnosť preskúmania úrovne stropu, a to najmä s cieľom zohľadniť účinky zmeny v oficiálnom skúšobnom postupe. Je takisto vhodné objasniť, ako by sa mali vypočítať úspory na účely dodržania cieľovej hodnoty.

ekologické inovácie a technológie, v prípade ktorých sa účinok zníženia emisií preukázal v rámci oficiálneho skúšobného postupu. Preto je vhodné zachovať strop úspor dosiahnutých ekologickými inováciami, ktoré môže výrobca zohľadniť na účely dodržania cieľovej hodnoty. Komisia by mala mať možnosť preskúmať úroveň stropu **a upraviť ju smerom nadol**, a to najmä s cieľom zohľadniť účinky zmeny v oficiálnom skúšobnom postupe. Je takisto vhodné objasniť, ako by sa mali vypočítať úspory na účely dodržania cieľovej hodnoty.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 25 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(25a) V prípadoch, keď pri ľahkých úžitkových vozidlách kategórie N1 triedy III začlenenie elektrickej batérie môže zvýšiť hmotnosť vozidla tak, že to spôsobí jeho preradenie do kategórie N2, by sa takýto technický problém mal vyriešiť.

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 37

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(37) Špecifické emisie CO₂ pochádzajúce z nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel sa v Únii merajú na harmonizovanom základe podľa metodiky stanovenej v nariadení (ES) č. 715/2007. S cieľom minimalizovať administratívnu záťaž tohto nariadenia by sa súlad mal merať prostredníctvom odkazu na údaje o evidenciách nových automobilov a

(37) Špecifické emisie CO₂ pochádzajúce z nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel sa v Únii merajú na harmonizovanom základe podľa metodiky stanovenej v nariadení (ES) č. 715/2007. S cieľom minimalizovať administratívnu záťaž tohto nariadenia by sa súlad mal merať prostredníctvom odkazu na údaje o evidenciách nových automobilov a

ľahkých úžitkových vozidiel v Únii zozbierané členskými štátmi a oznámené Komisii. S cieľom zabezpečiť jednotnosť údajov použitých na posúdenie súladu by sa pravidlá zhromažďovania a oznamovania týchto údajov mali **čo najviac** harmonizovať. Zodpovednosť príslušných orgánov za poskytovanie správnych a úplných údajov by sa preto mala jasne stanoviť, rovnako ako potreba účinnej spolupráce medzi týmito orgánmi a Komisiou pri riešení problémov súvisiacich s kvalitou údajov.

ľahkých úžitkových vozidiel v Únii zozbierané členskými štátmi a oznámené Komisii. S cieľom zabezpečiť jednotnosť údajov použitých na posúdenie súladu by sa pravidlá zhromažďovania a oznamovania týchto údajov mali harmonizovať. Zodpovednosť príslušných orgánov za poskytovanie správnych a úplných údajov by sa preto mala jasne stanoviť, rovnako ako potreba účinnej spolupráce medzi týmito orgánmi a Komisiou pri riešení problémov súvisiacich s kvalitou údajov.

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh nariadenia Odôvodnenie 38

Text predložený Komisiou

(38) Dodržiavanie cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia výrobcami by sa malo hodnotiť na úrovni Únie. Výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie CO₂ prekročia priemerné špecifické emisie povolené podľa tohto nariadenia, by mali za každý kalendárny rok zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem všeobecného rozpočtu Únie.

Pozmeňujúci návrh

(38) Dodržiavanie cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia výrobcami by sa malo hodnotiť na úrovni Únie. Výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie CO₂ prekročia priemerné špecifické emisie povolené podľa tohto nariadenia, by mali za každý kalendárny rok zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem všeobecného rozpočtu Únie **a použiť na spravodlivý prechod na mobilitu s nulovými emisiami. Tieto čiastky by sa mali použiť aj na doplnenie cielených programov na rekvalifikáciu, zvyšovanie kvalifikácie a vzdelávanie pracovníkov, ktorých postihli štrukturálne zmeny v automobilovom priemysle, a na prerozdelenie pracovnej sily a iniciatívy zamerané na hľadanie zamestnania v úzkom dialógu so sociálnymi partnermi, komunitami a príslušnými orgánmi v regiónoch postihnutých zmenou pracovných miest.**

Text predložený Komisiou

(41) Účinnosť cieľových hodnôt stanovených v tomto nariadení pri znižovaní emisií CO₂ v skutočnosti do veľkej miery závisí od reprezentatívnosti oficiálneho skúšobného postupu. V súlade so stanoviskom mechanizmu vedeckého poradenstva (SAM)²³ a odporúčaním Európskeho parlamentu v nadväznosti na jeho vyšetovanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle²⁴ by sa mal zaviesť mechanizmus na posúdenie skutočnej reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie vozidiel určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. Komisia by mala mať právomoci na zabezpečenie verejnej dostupnosti *takýchto* údajov *a v prípade potreby vypracovať postupy potrebné na identifikáciu a zber* údajov požadovaných na vykonanie takýchto posúdení.

Pozmeňujúci návrh

(41) Účinnosť cieľových hodnôt stanovených v tomto nariadení pri znižovaní emisií CO₂ v skutočnosti do veľkej miery závisí od reprezentatívnosti oficiálneho skúšobného postupu. V súlade so stanoviskom mechanizmu vedeckého poradenstva (SAM)²³ a odporúčaním Európskeho parlamentu v nadväznosti na jeho vyšetovanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle²⁴ by sa mal zaviesť mechanizmus na posúdenie skutočnej reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie vozidiel určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. *Najspoľahlivejším spôsobom ako zaručiť skutočnú reprezentatívnosť hodnôt typového schvaľovania je zaviesť skúšku skutočných emisií CO₂. Komisia by preto mala prostredníctvom delegovaných aktov a so zreteľom na vhodnosť využívania systému prediktívneho monitorovania emisií (PEMS) vytvoriť skúšku skutočných emisií CO₂ a zaviesť ju najneskôr dva roky po dátume začatia uplatňovania tohto nariadenia. Kým sa táto skúška začne uplatňovať, mal by sa však zabezpečiť súlad s týmto nariadením použitím údajov z meračov spotreby paliva nahlásených výrobcami a naviazaných na limit stanovený pre každého výrobcu v roku 2021 ako percentuálny rozdiel, ktorý sa nesmie prekročiť.* Komisia by mala mať právomoci na zabezpečenie verejnej dostupnosti údajov *o spotrebe paliva a na vypracovanie postupov potrebných na nahlasovanie takýchto* údajov požadovaných na vykonanie takýchto posúdení. *Komisia by mala prijať vhodné opatrenia v prípade, že výrobcovia nedodržia požiadavky na skutočné emisie CO₂ podľa tohto nariadenia.*

²³ Skupina vedeckých poradcov na vysokej úrovni, vedecké stanovisko 1/2016 Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing (Odstránenie rozdielov medzi skutočnými emisiami CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel a emisiami nameranými pri laboratórnom testovaní).

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

²³ Skupina vedeckých poradcov na vysokej úrovni, vedecké stanovisko 1/2016 Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing (Odstránenie rozdielov medzi skutočnými emisiami CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel a emisiami nameranými pri laboratórnom testovaní).

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

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 41 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(41a) V súčasnosti neexistuje harmonizovaný spôsob posúdenia emisií ľahkých úžitkových vozidiel počas životného cyklu. Je vhodné, aby Komisia takúto analýzu poskytla do konca roku 2026 s cieľom predložiť rozsiahly obraz o emisiách z uhlíka z ľahkých úžitkových vozidiel. Na tento účel by Komisia mala delegovanými aktmi vytvoriť spoločnú metodiku Únie na to, aby výrobcovia od roku 2025 súdržne nahlasovali údaje o emisiách CO₂ počas životného cyklu pre všetky typy paliva a pohony automobilov, ktoré uvádzajú na trh. Táto metodika by mala byť tiež v súlade s príslušnými normami ISO a zohľadňovať potenciál globálneho otepľovania (GWP) emisií vozidla, a to emisií počítaných „od zdroja po nádrž“, „od nádrže ku kolesám“, emisií súvisiacich s výrobou a emisií na konci životnosti. Analýza Komisie by sa mala zakladať na údajoch, ktoré nahlasujú výrobcovia, ako aj na akýchkoľvek iných dostupných

relevantných údajoch.

Pozmeňujúci návrh 80

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 42

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

(42) *Je vhodné posúdiť v roku 2023 účinnosť tohto nariadenia s cieľom umožniť včasné, transparentné, koordinované a jednotné posúdenie jeho vykonávania a pokroku dosiahnutého pri plnení stanovených cieľov v rámci určeného harmonogramu, a to aj v spojitosti s pokrokom dosiahnutým v rámci nariadenia o spoločnom úsilí a smernice o systéme obchodovania s emisiami.*

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 46

Text predložený Komisiou

(46) S cieľom zmeniť alebo doplniť nepodstatné prvky ustanovení tohto nariadenia by sa právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala delegovať na Komisiu v súvislosti so zmenou príloh II a III, pokiaľ ide o požiadavky na údaje a

Pozmeňujúci návrh

(46) S cieľom zmeniť alebo doplniť nepodstatné prvky ustanovení tohto nariadenia by sa právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala delegovať na Komisiu v súvislosti so zmenou príloh II a III, pokiaľ ide o požiadavky na údaje a

parametre údajov, doplnením pravidiel interpretácie kritérií oprávnenosti, pokiaľ ide o udeľovanie výnimiek z cieľových hodnôt špecifických emisií, ako aj pravidiel týkajúcich sa obsahu žiadostí o udelenie výnimky a obsahu a posudzovania programov zameraných na zníženie špecifických emisií CO₂, prispôbením údajov M0 a TM0 uvedených v článku 13, stropu 7 g CO₂/km uvedeného v článku 11 a prispôbením vzorcov v prílohe I uvedených v článku 14 ods. 3. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva. Na zabezpečenie rovnomernej účasti pri vypracúvaní delegovaných aktov by Európsky parlament a Rada mali dostať všetky dokumenty v rovnakom čase ako experti členských štátov a ich experti by mali mať systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú vypracovaním delegovaných aktov.

parametre údajov, **vytvorením požiadaviek s cieľom zabezpečiť dodržiavanie zákazu rušiacich zariadení a požadovaný obsah rozšíreného balíka dokumentácie podľa v článku 4 ods. 3c, vytvorením pravidiel a postupov na ohlasovanie emisií životného cyklu uvedených v článku 7 ods. 8a**, doplnením pravidiel interpretácie kritérií oprávnenosti, pokiaľ ide o udeľovanie výnimiek z cieľových hodnôt špecifických emisií, ako aj pravidiel týkajúcich sa obsahu žiadostí o udelenie výnimky a obsahu a posudzovania programov zameraných na zníženie špecifických emisií CO₂, prispôbením údajov M0 a TM0 uvedených v článku 13, stropu 7 g CO₂/km uvedeného v článku 11, **vytvorením skúšky skutočných emisií CO₂ uvedenej v článku 12 ods. 1a** a prispôbením vzorcov v prílohe I uvedených v článku 14 ods. 3. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva. Na zabezpečenie rovnomernej účasti pri vypracúvaní delegovaných aktov by Európsky parlament a Rada mali dostať všetky dokumenty v rovnakom čase ako experti členských štátov a ich experti by mali mať systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú vypracovaním delegovaných aktov.

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové emisné požiadavky v oblasti emisií CO₂ pre nové osobné automobily a

Pozmeňujúci návrh

1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové emisné požiadavky v oblasti emisií CO₂ pre nové osobné automobily a

ľahké úžitkové vozidlá s cieľom
zabezpečiť riadne fungovanie vnútorného
trhu.

ľahké úžitkové vozidlá s cieľom
dosiahnuť ciele a splniť záväzky Únie
v oblasti klímy na medzinárodnej úrovni
spôsobom, ktorý je v súlade s riadnym
fungovaním vnútorného trhu.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Od 1. januára 2025 sa budú na celý vozový park EÚ uplatňovať tieto cieľové hodnoty:

a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných automobilov cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **15 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.1 časti A prílohy I;

b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **15 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.1 časti B prílohy I;

Pozmeňujúci návrh

4. Od 1. januára 2025 sa budú na celý vozový park EÚ uplatňovať tieto cieľové hodnoty:

a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných automobilov cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **20 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.1 časti A prílohy I;

b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **20 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.1 časti B prílohy I;

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 4 – pododsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Od 1. januára 2025 sa na podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami bude vzťahovať referenčná hodnota vo výške 20 % podielu na trhu predaja nových osobných automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel v roku 2025, stanovená v súlade s bodom 6.3 časti A prílohy I a s bodom 6.3 časti B prílohy I.

Pozmeňujúce návrhy 81 a 95

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Od 1. januára 2030 sa budú uplatňovať tieto cieľové hodnoty:
- a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných automobilov cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **30%** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.2.1 časti A prílohy I;
- b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **30 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.2 časti B prílohy I.

Pozmeňujúci návrh

5. Od 1. januára 2030 sa budú uplatňovať tieto cieľové hodnoty:
- a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných automobilov cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **40 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.2.1 časti A prílohy I;
- b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje **40 %** zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.2 časti B prílohy I.

Pozmeňujúci návrh 96

Návrh nariadenia

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

Od 1. januára 2030 sa na podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami bude vzťahovať referenčná hodnota vo výške 35 % podielu na trhu predaja nových osobných automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel v roku 2030, stanovená v súlade s bodom 6.3 časti A prílohy I a s bodom 6.3 časti B prílohy I.

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – písmeno b

b) kategórie N₁, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a kategórie N₁, v prípade ktorých sa typové schválenie rozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 (ďalej len „ľahké úžitkové vozidlá“), ktoré sú po prvýkrát evidované v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (ďalej len „nové ľahké úžitkové vozidlá“).

b) kategórie N₁, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a kategórie N₁, v prípade ktorých sa typové schválenie rozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 (ďalej len „ľahké úžitkové vozidlá“), ktoré sú po prvýkrát evidované v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (ďalej len „nové ľahké úžitkové vozidlá“). ***Komisia je v súlade s cieľmi tohto nariadenia splnomocnená v prípade potreby aktualizovať obmedzenie referenčnej hmotnosti (2 610 kg) v prípade ľahkých úžitkových vozidiel používajúcich alternatívne palivá, ktoré si vyžadujú dodatočnú hmotnosť, kvôli ťažším pohonom a systémom uskladňovania energie (napr. batérie), než aké sa používajú v konvenčných vozidlách.***

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Toto nariadenie sa uplatňuje na vozidlá na alternatívny pohon s najvyššou povolenou hmotnosťou nad 3 500 kg, ale nepresahujúcou 4 250 kg, ak je hmotnosť presahujúca 3 500 kg spôsobená výlučne zvýšenou hmotnosťou pohonného systému v porovnaní s pohonným systémom vozidla rovnakých rozmerov, vybaveným konvenčným spaľovacím motorom zážihovým alebo vznetovým.

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh nariadenia

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

na) „rušiace zariadenie“ je konštrukčný prvok, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora (RPM), zaradený prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na účely aktivácie, modulácie, zdržania alebo deaktivácie činnosti ktoréhokoľvek systému alebo ktorejkoľvek časti systému, ktorý alebo ktorá zvyšuje emisie CO₂ za podmienok, ktoré sa môžu odôvodnene očakávať pri bežnej prevádzke a používaní vozidla.

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Výrobca vozidla vybaví tak, aby systémy a súčasti, ktoré môžu mať vplyv na emisie, boli navrhnuté, vyrobené a zmontované tak, aby osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá výrobcu mohli pri normálnom používaní plniť cieľové hodnoty špecifických emisií a iné požiadavky podľa tohto nariadenia a vykonávacích opatrení k nemu.

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 3 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3b. Používanie rušiacich zariadení je zakázané. Zákaz sa neuplatňuje v prípade, ak:

- a) je potreba zariadenia odôvodnená ochranou motora pred poškodením alebo nehodou a bezpečnou prevádzkou vozidla;
- b) zariadenie funguje len pri spustení motora, alebo
- c) podmienky sú v podstatnej miere začlenené do skúšobných postupov uvedených v článku 1.

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 3 c (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3c. Aby schvaľovacie orgány mohli

posúdiť súlad s odsekmi 3a a 3b tohto článku, výrobca predkladá rozšírený balík dokumentácie. Komisia je splnomocnená prijať delegovaný akt v súlade s článkom 16 dopĺňajúci toto nariadenie o požiadavky na zaistenie dodržiavania zákazu rušiacich zariadení a o požadovaný obsah rozšíreného balíka dokumentácie.

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Každý členský štát zaznamená v súlade s časťami A príloh II a III informácie o každom novom osobnom automobile a každom novom ľahkom úžitkovom vozidle evidovanom na jeho území v každom kalendárnom roku. Tieto informácie sa sprístupnia výrobcovi a ním určeným dovozcom alebo zástupcom v každom členskom štáte. Členské štáty **vynaložia všetko úsilie potrebné na zabezpečenie transparentnej práce** orgánov zodpovedných za predkladanie informácií. Každý členský štát zabezpečí, že špecifické emisie CO₂ osobných automobilov, ktoré nie sú typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, sa merajú a zaznamenávajú v osvedčení o zhode.

Pozmeňujúci návrh

1. Každý členský štát zaznamená v súlade s časťami A príloh II a III informácie o každom novom osobnom automobile a každom novom ľahkom úžitkovom vozidle evidovanom na jeho území v každom kalendárnom roku. Tieto informácie sa sprístupnia výrobcovi a ním určeným dovozcom alebo zástupcom v každom členskom štáte. Členské štáty **zabezpečia transparentnú prácu** orgánov zodpovedných za predkladanie informácií. Každý členský štát zabezpečí, že špecifické emisie CO₂ osobných automobilov, ktoré nie sú typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, sa merajú a zaznamenávajú v osvedčení o zhode.

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 4 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Register sa verejne sprístupní.

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 5 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Výrobcovia **môžu** do troch mesiacov od oznámenia predbežného výpočtu podľa odseku 4 informovať Komisiu o chybách v údajoch, pričom uvedú členský štát, v ktorého údajoch sa podľa nich vyskytla chyba.

Pozmeňujúci návrh

Výrobcovia do troch mesiacov od oznámenia predbežného výpočtu podľa odseku 4 **informujú** Komisiu o chybách v údajoch, pričom uvedú členský štát, v ktorého údajoch sa podľa nich vyskytla chyba.

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 8 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Komisia **môže prijať** podrobné pravidlá o postupoch nahlasovania takýchto odchýlok a ich zohľadnení pri výpočte priemerných špecifických emisií. Takéto postupy sa prijímú vykonávacími aktmi v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.

Pozmeňujúci návrh

Komisia **prijíma** podrobné pravidlá o postupoch nahlasovania takýchto odchýlok a ich zohľadnení pri výpočte priemerných špecifických emisií. Takéto postupy sa prijímú vykonávacími aktmi v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh nariadenia

Článok 7 – odsek 8 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8a. Od 1. januára 2025 výrobcovia nahlasujú Komisii na základe harmonizovanej metodiky Únie emisie CO₂ za celý životný cyklus všetkých nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré od uvedeného dátumu uvedú na trh. Na tento účel Komisia najneskôr do 31. decembra 2022 prijme delegované akty v súlade s článkom 16 s cieľom doplniť toto nariadenie vytvorením podrobných pravidiel o postupoch nahlasovania emisií CO₂ za celý životný cyklus všetkých typov paliva a pohonov vozidiel registrovaných na trhu Únie.

Komisia do 31. decembra 2026 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu s analýzou celkových emisií počas životného cyklu z nových ľahkých úžitkových vozidiel v Únii vrátane analýzy možností prípadných regulačných opatrení s cieľom lepšie riadiť budúce politické úsilie o znižovanie emisií v tomto odvetví. Táto analýza sa sprístupní verejnosti.

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

4. Poplatky za nadmerné emisie sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Únie. **Tieto čiastky sa použijú na doplnenie opatrení Únie a vnútroštátnych opatrení uskutočňovaných v úzkej spolupráci so sociálnymi partnermi a zameraných na podporu získavania**

zručností a presun pracovníkov v automobilovom odvetví vo všetkých postihnutých členských štátoch, a to najmä v regiónoch a komunitách najviac postihnutých prechodom s cieľom prispieť k spravodlivému prechodu na mobilitu s nulovými emisiami.

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Ak sa Komisia domnieva, že výrobca je oprávnený na uplatnenie výnimky, o ktorú požiadal podľa odseku 1, a ubezpečila sa, že cieľová hodnota špecifických emisií navrhovaná výrobcom zodpovedá jeho možnostiam zníženia emisií vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO₂, a po zohľadnení charakteristiky trhu pre vyrábaný typ ľahkého úžitkového vozidla, udelí výrobcovi výnimku. Žiadosť sa predloží najneskôr do 31. októbra prvého roku, v ktorom sa uplatňuje výnimka.

Pozmeňujúci návrh

3. Ak sa Komisia domnieva, že výrobca je oprávnený na uplatnenie výnimky, o ktorú požiadal podľa odseku 1, a ubezpečila sa, že cieľová hodnota špecifických emisií navrhovaná výrobcom zodpovedá jeho možnostiam zníženia emisií vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO₂, a po zohľadnení charakteristiky trhu pre vyrábaný typ **osobného automobilu alebo** ľahkého úžitkového vozidla, udelí výrobcovi výnimku. Žiadosť sa predloží najneskôr do 31. októbra prvého roku, v ktorom sa uplatňuje výnimka.

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 1 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Takéto technológie sa zohľadnia iba v prípade, že na základe metodiky, ktorá sa použila pri ich posudzovaní, možno získať overiteľné, opakovateľné a porovnateľné výsledky.

Pozmeňujúci návrh

Takéto technológie sa zohľadnia iba v prípade, že na základe metodiky, ktorá sa použila pri ich posudzovaní, možno získať overiteľné, opakovateľné a porovnateľné výsledky **a len dovtedy, kým hodnota nameraná podľa WLTP nebude doplnená alebo nahradená inými údajmi, ktoré**

budú lepšie zodpovedať skutočným emisiám.

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 1 – pododsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Do 12 mesiacov od schválenia inovačnej technológie alebo balíka inovačných technológií dodávateľ alebo výrobca tejto schválenej inovačnej technológie alebo balíka poskytne dôkaz založený na výsledkoch skúšok emisií pri skutočnej jazde na výrobných vozidlách s cieľom potvrdiť prínos takejto technológie alebo balíka.

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 1 – pododsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

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

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 2 – písmeno d

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

d) inovačné technológie nesmú byť kryté povinnými ustanoveniami na základe

d) inovačné technológie nesmú byť kryté povinnými ustanoveniami na základe

doplňujúcich opatrení na zníženie o dodatočnú hodnotu 10 g CO₂/km uvedenú v článku 1, ani nie sú povinné podľa iných ustanovení právnych predpisov Únie . Toto kritérium sa s účinnosťou od 1. januára 2025 nebude uplatňovať v súvislosti so zvýšením efektívnosti klimatizačných systémov.

doplňujúcich opatrení na zníženie o dodatočnú hodnotu 10 g CO₂/km uvedenú v článku 1, ani nie sú povinné podľa iných ustanovení právnych predpisov Únie . Toto kritérium sa s účinnosťou od 1. januára 2025 nebude uplatňovať v súvislosti so zvýšením efektívnosti klimatizačných **a vykurovacích** systémov.

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh nariadenia Článok 12 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Komisia monitoruje a posudzuje skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. ***Zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o spôsobe, akým sa uvedená reprezentatívnosť časom vyvíja.***

Pozmeňujúci návrh

1. Komisia monitoruje a posudzuje skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151.

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh nariadenia Článok 12 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. V záujme zaručenia reprezentatívnosti uvedenej v odseku 1 sa súlad s nariadením od 1. januára 2023 meria skúškou skutočných emisií CO₂. Komisia prijme delegované akty v súlade článkom 16 najneskôr dva roky po dátume začatia uplatňovania tohto nariadenia s cieľom doplniť toto nariadenie vytvorením skúšky skutočných emisií CO₂ pomocou PEMS.

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh nariadenia Článok 12 – odsek 1 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1b. *Pokým sa nebude uplatňovať skúška skutočných emisií CO₂, súlad s týmto nariadením sa bude merať na základe údajov z meračov spotreby paliva a bude podliehať limitu stanovenému pre každého výrobcu v roku 2021 ako percentuálny rozdiel, ktorý nesmie byť prekročený, medzi týmito údajmi a špecifickými emisiami CO₂ výrobcu, ktoré sa merajú na účely postupov certifikácie typového schvaľovania so začiatkom v roku 2021 v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007.*

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 1 c (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1c. *Ak špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročia limit stanovený v odseku 1b, cieľové špecifické emisie CO₂ daného výrobcu použité na účely tohto nariadenia sa upravia o zistené prekročenie.*

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. *Komisia zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o tom, ako sa skutočná reprezentatívnosť uvedená v odseku 1 vyvíja v čase.*

Pozmeňujúci návrh 52

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 2 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2b. Ak nie sú k dispozícii vhodné normy presnosti zariadenia na meranie spotreby palivovej nádrže na palube, Komisia vedie práce na účely dohodnutia technických noriem a ich zavedenia do právnych predpisov Únie najneskôr do 1. januára 2020.

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh nariadenia Článok 12 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Komisia ***môže prijať opatrenia uvedené v tomto článku prostredníctvom vykonávacích aktov*** v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.

Pozmeňujúci návrh

3. Komisia ***prostredníctvom vykonávacích aktov prijme podrobné pravidlá týkajúce sa postupov vykazovania údajov z meračov spotreby paliva. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú*** v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.

Pozmeňujúci návrh 82

Návrh nariadenia Článok 14 – odsek 1

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

1. Komisia v roku **2023** predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o účinnosti tohto nariadenia, podľa potreby s návrhom na jeho zmenu. V ***uvedenej*** správe sa okrem iného posúdi skutočná

reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151, zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie **a** zavedenie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ²⁹.

reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151, zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie, **najmä čo sa týka ľahkých úžitkových vozidiel**, zavedenie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ²⁹, **a vplyv tohto nariadenia na spotrebiteľov, predovšetkým na tých s nízkymi a strednými príjmami. V správe sa zvažia aj možnosti stimulovať zvýšené používanie moderných nízkouhlíkových palív vrátane bioplynu a syntetických palív vyrábaných s využitím energie z obnoviteľných zdrojov.**

²⁹Smernica 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).

²⁹Smernica 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 54

Návrh nariadenia Článok 14 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Komisia zohľadňuje posúdenia vykonané podľa článku 12 a v prípade potreby môže preskúmať postupy merania emisií CO₂ ustanovené podľa nariadenia

Pozmeňujúci návrh

2. Komisia zohľadňuje posúdenia vykonané podľa článku 12 a v prípade potreby môže preskúmať postupy merania emisií CO₂ ustanovené podľa nariadenia

(ES) č. 715/2007. Komisia najmä predloží príslušné návrhy na úpravu týchto postupov tak, aby primerane odrážali skutočné emisie CO₂ automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel.

(ES) č. 715/2007. Komisia najmä predloží príslušné návrhy na úpravu týchto postupov tak, aby primerane odrážali skutočné emisie CO₂ automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel ***vrátane použitia PEMS a diaľkového snímania.***

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh nariadenia

Článok 14 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Komisia do 31. decembra 2019 preskúma smernicu 1999/94/ES a v prípade potreby predloží príslušný legislatívny návrh s cieľom poskytnúť spotrebiteľom presné, spoľahlivé a porovnateľné informácie o spotrebe paliva, emisiách CO₂ a emisiách látok znečisťujúcich ovzdušie z nových osobných automobilov uvedených na trh.

V kontexte preskúmania uvedeného v prvom pododseku Komisia tiež zhodnotí možnosti zavedenia štítku o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pre nové ľahké úžitkové vozidlá a v prípade potreby predloží na tento účel príslušný legislatívny návrh.

Pozmeňujúci návrh 56

Návrh nariadenia

Článok 14 – odsek 3 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Komisia v prípade potreby predloží Európskemu parlamentu a Rade legislatívny návrh, ktorým stanoví dodatočné ciele v oblasti znižovania emisií nových osobných automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel od 1. januára 2031 so zámerom udržať aspoň trend

Pozmeňujúci návrh 57

Návrh nariadenia Článok 16 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7 ods. 7 druhom pododseku, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3 druhom pododseku sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Pozmeňujúci návrh

1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku **4 ods. 3c**, článku 7 ods. 7 druhom pododseku, **článku 7 ods. 8a**, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, **článku 12 ods. 1a**, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3 druhom pododseku sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Pozmeňujúci návrh 58

Návrh nariadenia Článok 16 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Delegovanie právomoci uvedené v článku 7 ods. 7 druhom pododseku, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3 druhom pododseku môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa uvádza v tomto rozhodnutí. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

Pozmeňujúci návrh

2. Delegovanie právomoci uvedené v **článku 4 ods. 3c**, článku 7 ods. 7 druhom pododseku, **článku 7 ods. 8a**, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, **článku 12 ods. 1a**, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3 druhom pododseku môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa uvádza v tomto rozhodnutí. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už

nadobudli účinnosť.

Pozmeňujúci návrh 59

Návrh nariadenia

Článok 16 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Delegovaný akt prijatý podľa článku 7 ods. 7 druhého pododseku, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtého pododseku, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3 druhého pododseku nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament ani Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Pozmeňujúci návrh

4. Delegovaný akt prijatý podľa **článku 4 ods. 3c**, článku 7 ods. 7 druhého pododseku, **článku 7 ods. 8a**, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtého pododseku, **článku 12 ods. 1a**, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3 druhého pododseku nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament ani Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Pozmeňujúci návrh 60

Návrh nariadenia

Článok 17 – odsek 1

Nariadenie (ES) č. 715/2007

Článok 11a – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Komisia prijme **vykonávacie** akty v súlade s článkom 15 s cieľom vymedziť postupy na overenie zhody v prevádzke ľahkých vozidiel v súvislosti s

Pozmeňujúci návrh

2. Komisia prijme **delegované** akty v súlade s článkom 14a s cieľom vymedziť postupy na overenie zhody v prevádzke ľahkých vozidiel v súvislosti s

certifikovanými hodnotami emisií CO₂ a spotrebou paliva.

certifikovanými hodnotami emisií CO₂ a spotrebou paliva.

Pozmeňujúci návrh 61

Návrh nariadenia

Článok 17 – odsek 1 a (nový)

Nariadenie (ES) č. 715/2007

Článok 14 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Vkladá sa tento článok:

„Článok 14a

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 11a ods. 2 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia]. Komisia vypracuje správu o delegovaní právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú námietku proti takémuto predĺženiu najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 11a ods. 2 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už

nadobudli účinnosť.

4. Pred prijatím delegovaného aktu sa Komisia poradí s expertmi určenými každým členským štátom v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.*

5. Komisia oznamuje delegovaný akt po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 11a ods. 2 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament ani Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

** Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.“*

Pozmeňujúci návrh 62

Návrh nariadenia

Príloha I – časť A – bod 6.3 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Na účely výpočtu tohto vzorca sa cieľová hodnota špecifických emisií na rok 2021 vymedzená v bode 4 upraví, aby zohľadnila rozdiel medzi nameranými emisiami CO₂ z WLTP a nahlásenými emisiami CO₂ z WLTP.

Pre nové subjekty na trhu je Komisia splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 16 s cieľom zmeniť toto nariadenie vytvorením vzorca na výpočet príslušnej cieľovej hodnoty špecifických emisií na rok 2021 pre každého výrobcu.

Pozmeňujúci návrh 63

Návrh nariadenia

Príloha I – časť A – bod 6.3 – odsek 3 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

V období rokov 2025 až 2029 je koeficient ZLEV $(1 + y - x)$ s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05. **Ak je tento súčet medzi 1,0 a 0,98, vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,0; ak je súčet nižší ako 0,95, koeficient ZLEV sa stanoví na 0,95;**

Od roku 2030 je koeficient ZLEV $(1 + y - x)$ s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05 alebo nižší ako 0,95, vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05 alebo 0,95 (podľa konkrétneho prípadu)

Pozmeňujúci návrh 98

Návrh nariadenia

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

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

x je **20 %** v rokoch 2025 až 2029 a **35 %** od roku 2030.

Pozmeňujúci návrh 65

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6.3.1 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Na účely výpočtu tohto vzorca sa cieľová hodnota špecifických emisií na rok 2021 vymedzená v bode 4 upraví, aby zohľadnila rozdiel medzi nameranými emisiami CO₂ z WLTP a nahlásenými emisiami CO₂ z WLTP.

Pre nové subjekty na trhu je Komisia splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 16 s cieľom zmeniť toto nariadenie vytvorením vzorca na výpočet príslušnej cieľovej hodnoty špecifických emisií na rok 2021 pre každého výrobcu.

Pozmeňujúci návrh 66

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6.3.1 – odsek 3 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$ s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05. ***Ak je tento súčet medzi 1,0 a 0,98, vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,0; ak je súčet nižší ako 0,95, koeficient ZLEV sa stanoví na 0,95.***

Pozmeňujúci návrh 67

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6.3.1 – odsek 4 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

x je **15** %

Pozmeňujúci návrh

x je **20** %

Pozmeňujúci návrh 68

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6.3.2 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Na účely výpočtu tohto vzorca sa cieľová hodnota špecifických emisií na rok 2021 vymedzená v bode 4 upraví, aby zohľadnila rozdiel medzi nameranými emisiami CO₂ z WLTP a nahlásenými emisiami CO₂ z WLTP.

Pre nové subjekty na trhu je Komisia splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 16 s cieľom zmeniť toto nariadenie vytvorením vzorca na výpočet príslušnej cieľovej hodnoty špecifických emisií na rok 2021 pre každého výrobcu.

Pozmeňujúci návrh 69

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6.3.2 – odsek 3 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$ s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05 alebo nižší ako **0,95**; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05 alebo **0,95** (podľa konkrétneho prípadu)

Pozmeňujúci návrh 99

Návrh nariadenia

Príloha I – časť B – bod 6.3.2 – odsek 4 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

x je **30 %**

Pozmeňujúci návrh

x je **35 %**
