



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 11. 7. 2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 443/2009 s cieľom stanoviť postupy na dosiahnutie cieľa zníženia emisií CO₂ z nových osobných automobilov do roku 2020

{SWD(2012) 213 final}
{SWD(2012) 214 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

- **Všeobecný kontext**

EÚ stanovila cieľ obmedziť globálnu klimatickú zmenu tak, aby sa teplota zvýšila najviac o 2 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou. Aby sa tento cieľ dosiahol, globálne emisie musia dosiahnuť vrchol do roku 2020 a do roku 2050 sa musia znížiť najmenej o 50 % v porovnaní s rokom 1990. Európska rada v kontexte nevyhnutných zmien zo strany rozvinutých krajín ako skupiny opätovne potvrdila cieľ EÚ znížiť do roku 2050 emisie o 80 – 95 % v porovnaní s rokom 1990.

Súčasná politika by viedla k zníženiu emisií skleníkových plynov iba približne o 40 % do roku 2050. Komisia vo svojom dokumente „*Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo v roku 2050*“¹ stanovuje, ako dosiahnuť cieľ zníženia interných emisií o 80 % do roku 2050 čo najefektívnejšie z hľadiska nákladov. Plán ukazuje, že prispieť musí každé hospodárske odvetvie a v odvetví dopravy sa v závislosti od scenára musí množstvo emisií do roku 2030 zmeniť v rozmedzí + 20 % až – 9 % a do roku 2050 klesnúť o 54 % až 67 %² v porovnaní s rokom 1990.

Kým emisie z ostatných odvetví vo všeobecnosti klesajú, cestná doprava je jedným z mála odvetví, kde emisie prudko rastú. Od roku 1990 do roku 2008 vzrástli emisie z cestnej dopravy o 26 %. V roku 2008 približne 70 % emisií CO₂ z dopravy pochádzalo z cestnej dopravy³. V dôsledku toho ide o druhý najväčší zdroj emisií skleníkových plynov v EÚ, ktorý prispieva k celkovým emisiám CO₂ v EÚ približne jednou pätinou.

V marci 2011 Komisia prijala dokument „*Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje*“. Stanovuje v ňom stratégiu v oblasti dopravy v rámci cieľa dosiahnuť zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 60 % do roku 2050.

- **Nariadenie**

V nariadení (ES) 443/2009 je stanovený rámec znižovania emisií CO₂ pre nový vozový park do roku 2020. Nariadenie rozdeľuje postup na dva kroky. Na prvé obdobie do roku 2015 sú stanovené spôsoby dosiahnutia cieľa. Cieľ na druhé obdobie do roku 2020 sa nemôže účinne plniť bez zavedenia potrebných postupov, ktoré sa určia v rámci preskúmania. Tento cieľ bol stanovený spolurozhodovacím postupom a v rámci preskúmania sa neprehodnocuje.

Ak sa neurčia alebo nezavedú príslušné postupy, bude to mať negatívny dosah na výrobcov vozidiel a dodávateľov súčiastok, ktorí potrebujú istotu v otázke, aké technológie a vozidlá budú potrebné na dosiahnutie tohto cieľa.

Postupy sú tými aspektmi uplatňovania, ktoré ovplyvnia spôsob, akým sa cieľ v oblasti emisií dosiahne. K základným postupom súčasného nariadenia patrí krivka hraničnej hodnoty, ktorá

¹ KOM/2011/0112 v konečnom znení

² S výnimkou emisií z medzinárodnej námornej dopravy

³ Doprava EÚ v číslach 2011, Európska komisia

je definovaná parametrom úžitkovej hodnoty a funkciou opisujúcou vzťah medzi parametrom úžitkovej hodnoty a emisiami CO₂ (určuje tvar a sklon krivky). Ďalšími postupmi sú systém poplatkov za nadmerné emisie, ekologické inovácie, výnimky, združovanie, zavádzanie cieľov a poskytovanie superkreditov na obmedzené obdobie.

2. KONZULTÁCIE SO ZAJAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

Konzultácie so zainteresovanými stranami

- Externá expertíza

Externá štúdia: „**Podpora revízie nariadenia (ES) 443/2009 o emisiách CO₂ z automobilov**“⁴ poskytla základnú analýzu, ktorá je podkladom pre tento návrh. Štúdia zahŕňa hodnotenie rôznych postupov a posudzuje náklady na ne. Na posúdenie celkových vplyvov cieľov do roku 2020 bol použitý dopravný model PRIMES-TREMOVE.

- Konzultácie so zainteresovanými stranami

Formálna konzultácia so zainteresovanými stranami sa uskutočnila prostredníctvom online dotazníka a stretnutia so zainteresovanými stranami. Pri posudzovaní rozličných možností regulácie emisií CO₂ z osobných automobilov sa brali do úvahy informácie od zainteresovaných strán.

– Verejné konzultácie

Na jeseň roku 2011 sa uskutočnili online verejné konzultácie. Z celkového hľadiska prinášajú tieto odpovede vo všeobecnosti jasné posolstvo, a to, že regulácia emisií z vozidiel je dôležitá, treba ju realizovať v súlade s dlhodobými cieľmi v oblasti emisií skleníkových plynov, má byť založená na priemerných emisiách z nových vozidiel a má byť technologicky neutrálna. Značne rozdielne boli názory na otázku, či v súčasnosti platné právne predpisy správne fungujú. Hlavným dôvodom bol zrejme názor mnohých respondentov, že platné právne predpisy nie sú dostatočne rozsiahle. Pevnú podporu má stanovenie cieľov na obdobie po roku 2020 bez ohľadu na ďalšie opatrenia, ktoré sa môžu zavádzať. Výsledky verejnej konzultácie boli zhrnuté a publikované⁵.

– Stretnutie zainteresovaných strán

Stretnutie zainteresovaných strán sa uskutočnilo 6. decembra 2011. Účastníkom bola predložená úplná štúdia a uverejnili sa prezentácie zo stretnutia spoločne so súhrnom diskusie⁶. Účastníci nevyjadrili zásadný nesúhlas s predloženou analýzou. Podľa vyjadrení mimovládnych organizácií by sa ciele mali sprísniť vzhľadom na to, že náklady sú nižšie, ako sa pôvodne predpokladalo.

Posúdenie vplyvu

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf

⁵ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

Vypracovalo sa spoločné posúdenie vplyvu, ktoré podporuje súčasný návrh, a pripravil sa rovnocenný návrh na zmenu a doplnenie nariadenia (EÚ) č. 510/2011. Na vymedzenie možností politiky sa uplatnil široko koncipovaný prístup, ktorý sa týka otázok vyplývajúcich z právnych predpisov a z ich uplatňovania, ako aj otázok, ktoré boli posudzované v štúdiách analyzujúcich možné prístupy k zlepšeniu účinnosti právnych predpisov. Analyzovali sa tieto aspekty:

- a) možnosť nezasahovania;
- b) postupy na dosiahnutie cieľa týkajúceho sa osobných automobilov;
- c) zjednodušenie a zníženie administratívnej záťaže;
- d) prispôbenie sa novému testovaciemu cyklu;
- e) podoba a prísnosť právnych predpisov po roku 2020.

V rámci posúdenia vplyvu sa na základe analýzy hospodárskych, environmentálnych a sociálnych vplyvov dospelo k týmto záverom:

- Parametrom *úžitkovej hodnoty pre osobné automobily* by *naďalej mala byť hmotnosť*, *krivka hraničnej hodnoty* by *naďalej mala byť lineárna*.
- Údaje nasvedčujú tomu, že sklon krivky by sa mal stanoviť na pomerne nízkej úrovni, aby sa zamedzilo narušeniu trhu.
- Poplatky za nadmerné emisie by sa mali zachovať vo výške 95 EUR za g/km na vozidlo.
- Nariadenie by sa malo aktualizovať tak, aby bolo v súlade s Lisabonskou zmluvou.
- Postup udeľovania výnimiek by sa mal zjednodušiť zavedením oslobodenia najmenších výrobcov od povinnosti dosiahnuť cieľ znižovania emisií CO₂ na základe pravidiel *de minimis*. Okrem toho by mala byť povolená väčšia pružnosť v súvislosti s lehotou na udeľovanie výnimiek pre malé objemy.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

EÚ už v tejto oblasti konala, keď prijala *nariadenie (ES) 443/2009 založené na environmentálnej kapitole zmluvy*. Aj jednotný trh predstavuje dôvod na konanie na úrovni EÚ a nie na úrovni členských štátov, aby sa zaistili spoločné požiadavky pre celú EÚ a minimalizovali sa tak náklady pre výrobcov.

Prijatie návrhu nebude mať za následok zrušenie platných právnych predpisov.

Zhrnutie navrhovaného opatrenia

Návrh mení a dopĺňa nariadenie zavedením postupov plnenia cieľa 95 g CO₂/km pre nové osobné automobily, ktorý sa má dosiahnuť v roku 2020. Hlavné zavedené postupy sú tieto:

- Parametrom *úžitkovej hodnoty* je *naďalej hmotnosť vozidla* v prevádzkovom stave.

- *Krivka hraničnej hodnoty je nad'alej lineárna so sklonom 60 % v porovnaní so základňou vozového parku, ktorý nad'alej zodpovedá vozovému parku z roku 2006 a je v súlade s krivkou hraničnej hodnoty na rok 2015.*
- Pre osobné automobily emitujúce do 35 g CO₂ na km sa v období od 2020 do 2023 zavedú superkredity s multiplikátorom 1,3 obmedzené počas trvania režimu na celkový počet 20 000 vozidiel na každého výrobcu.
- Aktualizuje sa cieľ na rok 2020 v súlade s výnimkou pre špecializovaných výrobcov.
- Výrobcovia, ktorí dosiahli menej ako 500 registrácií nových osobných automobilov ročne, sú oslobodení od povinnosti dosiahnuť cieľ znižovania emisií CO₂.
- Povoľuje sa väčšia pružnosť v súvislosti s časovou koordináciou prijímania rozhodnutí o udelení výnimiek na malé objemy.
- Ekologické inovácie sa ponechajú, keď sa uskutoční zrevidovaný postup kontroly.
- Poplatky za nadmerné emisie sa zachovávajú vo výške 95 EUR za g/km na vozidlo.
- Ustanovenia o postupe výboru sa aktualizujú tak, aby boli v súlade s Lisabonskou zmluvou.

Keďže pre priemysel je výhodné disponovať informáciami o regulačnom režime, ktorý sa bude uplatňovať po roku 2020, návrh zahŕňa realizáciu ďalšieho preskúmania najneskôr do 31. decembra 2014.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh si nevyžaduje dodatočné finančné zdroje.

5. NEPOVINNÉ PRVKY

- Doložka o preskúmaní/revízii/ukončení platnosti

Návrh zahŕňa doložku o preskúmaní.

- Európsky hospodársky priestor

Navrhovaný akt sa týka záležitostí EHP, a preto by sa mal rozšíriť na Európsky hospodársky priestor.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 443/2009 s cieľom stanoviť postupy na dosiahnutie cieľa zníženia emisií CO₂ z nových osobných automobilov do roku 2020

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁷,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁸,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V článku 13 ods. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel ⁹, sa požaduje, aby Komisia preskúmala spôsoby na dosiahnutie cieľa vo výške 95 g CO₂/km do roku 2020 spôsobom efektívnym z hľadiska nákladov, predovšetkým vzorec v prílohe I a výnimky podľa článku 11. Návrh na zmenu a doplnenie nariadenia by mal byť čo najneutrálnejší z hľadiska hospodárskej súťaže, mal by byť sociálne spravodlivý a udržateľný.
- (2) Je vhodné objasniť, že na účely overovania plnenia cieľa 95 g CO₂/km, bude pokračovať meranie emisií CO₂ v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel ¹⁰ a jeho vykonávacími opatreniami a inovačnými technológiami.
- (3) Vzhľadom na veľmi vysoké náklady na výskum a vývoj a jednotkové výrobné náklady na prvé generácie vozidiel s výrazne nízkouhlíkovými technológiami je vhodné, aby sa

⁷ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁸ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁹ Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.

¹⁰ Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.

dočasne a v obmedzenej miere zrýchlil a uľahčil proces ich zavádzania na trh Únie v počiatočných fázach ich komercializácie.

- (4) Vzhľadom na neprimeraný vplyv, ktorý má na najmenších výrobcov plnenie cieľových hodnôt špecifických emisií stanovených na základe úžitkovej hodnoty vozidla, na vysokú administratívnu záťaž postupu udeľovania výnimiek a iba okrajový úžitok z hľadiska zníženia emisií CO₂ z vozidiel predávaných týmito výrobcami, sú výrobcovia, ktorí dosiahli menej ako 500 registrácií nových osobných automobilov ročne, vyňatí z rozsahu pôsobnosti cieľových hodnôt špecifických emisií a oslobodení od poplatkov za nadmerné emisie.
- (5) Postup udeľovania výnimiek pre výrobcov s malým objemom výroby sa zjednoduší tak, aby umožnil väčšiu pružnosť v súvislosti s termínmi podania žiadosti o výnimku zo strany výrobcov a rozhodnutia o jej udelení zo strany Komisie.
- (6) Postup udeľovania výnimiek na rok 2020 pre špecializovaných výrobcov by mal pokračovať. S cieľom zabezpečiť, aby snaha o znižovanie emisií, ktoré požadujú špecializovaní výrobcovia, bola v súlade so snahou výrobcov s veľkým objemom výroby, od roku 2020 by sa mal uplatňovať cieľ o 45 % nižší ako priemerné špecifické emisie špecializovaných výrobcov v roku 2007.
- (7) Aby sa automobilovému priemyslu umožnilo realizovať dlhodobé investície a inovácie, je potrebné poskytnúť informácie o tom, ako by sa toto nariadenie malo zmeniť a doplniť na obdobie po roku 2020. Tieto informácie by sa mali zakladať na odhade potrebnej rýchlosti znižovania emisií v súlade dlhodobými cieľmi Únie v oblasti zmeny klímy a dôsledkov pre rozvoj nákladovo efektívnych technológií znižovania emisií CO₂ z osobných automobilov. Preto je potrebné, aby sa preskúmali tieto aspekty, aby Komisia vypracovala správu a v prípade potreby predložila návrhy na ciele po roku 2020.
- (8) V nariadení sa požaduje, aby Komisia uskutočňovala posudzovanie vplyvu v záujme preskúmania postupov merania emisií CO₂ tak, aby tieto postupy primerane odrážali skutočné emisie CO₂ automobilov. Táto práca pokračuje vypracovaním celosvetového skúšobného postupu pre ľahké úžitkové automobily v rámci Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov, ktoré však ešte nie je ukončené. Vzhľadom na to sú v prílohe I k nariadeniu (ES) č. 443/2009 stanovené limity emisií na rok 2020 na základe meraní v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a prílohou XII k nariadeniu (ES) č. 692/2008. Ak sa skúšobné postupy zmenia a doplnia, limity stanovené v prílohe I sa upravujú tak, aby bola zabezpečená porovnateľná prísnosť pre výrobcov a triedy vozidiel.
- (9) Je vhodné upraviť znenie článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 443/2009 tak, aby sa zabezpečil súlad koncepcie prepojených podnikov s ustanoveniami nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií¹¹ medzi podnikmi, ako aj s článkom 3 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel¹².

¹¹ Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1.

¹² Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1.

- (10) Nariadenie (ES) č. 443/2009 dáva Komisii právomoc vykonávať niektoré jeho ustanovenia v súlade s postupmi stanovenými v rozhodnutí Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999¹³. V dôsledku nadobudnutia platnosti Lisabonskej zmluvy musia byť tieto právomoci uvedené do súladu s článkami 290 a 291 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
- (11) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky na vykonávanie nariadenia (ES) č. 443/2009 by sa vykonávacie právomoci mali preniesť na Komisiu. Tieto právomoci by Komisia mala uplatňovať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie¹⁴.
- (12) V súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie by sa právomoc prijímať akty mala delegovať na Komisiu s cieľom doplniť pravidlá udeľovania výnimiek z cieľových hodnôt špecifických emisií, zmeniť a doplniť požiadavky na údaje na účely monitorovania emisií CO₂ a upraviť vzorce na výpočet špecifických emisií CO₂ v prílohe I v súlade so zmenami hodnoty hmotnosti vozidla, ako aj regulačný skúšobný postup na meranie špecifických emisií CO₂ uvedený v nariadení (ES) č. 715/2007. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia v rámci prípravných prác viedla príslušné konzultácie aj s odborníkmi. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov Komisia zabezpečí súbežné, včasné a náležité zasielanie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (13) Je vhodné zachovať prístup k stanoveniu cieľových hodnôt založený na lineárnej závislosti medzi úžitkovou hodnotou automobilu a jeho cieľovou hodnotou emisií CO₂, ako to vyjadruje vzorec v prílohe I, keďže to umožňuje zachovať diverzitu trhu s osobnými automobilmi a schopnosť výrobcov uspokojovať rozličné potreby spotrebiteľov, čím sa zabráňuje akémukoľvek neoprávnenému narušeniu trhu.
- (14) Komisia posudzovala dostupnosť údajov o stope vozidiel a ich používanie ako parametra úžitkovej hodnoty vo vzorcoch v prílohe I. Tieto údaje sú dostupné a ich prípadné používanie sa posudzovalo v rámci posúdenia vplyvu. Na základe tohto posúdenia bol prijatý záver, že ako parameter úžitkovej hodnoty vo vzorci na rok 2020 by sa mala používať hmotnosť. V rámci ďalšieho preskúmania však treba zvážiť nižšie náklady a výhody prechodu na stopu vozidla ako parametra úžitkovej hodnoty.
- (15) Nariadenie (ES) č. 443/2009 sa preto zodpovedajúcim spôsobom mení a dopĺňa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 443/2009 sa mení a dopĺňa takto:

- (1) V článku 1 sa druhý odsek nahrádza takto:

¹³ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

¹⁴ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

„Týmto nariadením sa pre nový vozový park stanovuje od roku 2020 cieľ priemerných emisií vo výške 95 g CO₂/km na základe meraní v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a prílohou XII k nariadeniu (ES) č. 692/2008 a jeho vykonávacími opatreniami, ako aj inovačnými technológiami.“

- (2) V článku 2 sa dopĺňa tento odsek 4:

„4. Článok 4, článok 8 ods. 4 písm. b) a c), článok 9 a článok 10 ods. 1 písm. a) a c) neplatia pre výrobcu, ktorý spolu so všetkými svojimi prepojenými podnikmi dosiahol v predchádzajúcom kalendárnom roku menej ako 500 registrácií nových osobných automobilov v EÚ.“

- (3) V článku 3 ods. 2 písmene a) sa prvá zarážka nahrádza takto:

„právomoc vykonávať viac ako polovicu hlasovacích práv alebo“

- (4) Za článkom 5 sa vkladá tento článok:

„Článok 5a

Superkredity za dosiahnutie cieľa 95 g CO₂ na km

1. Pri vypočítaní priemerných špecifických emisií CO₂ sa každý nový osobný automobil so špecifickými emisiami CO₂ nižšími ako 35 g CO₂/km počíta ako 1,3 osobného automobilu v období od 2020 do 2023 a od roku 2024 ako 1 osobný automobil.

2. Maximálny počet nových osobných automobilov, ktoré sa vezmú do úvahy pri žiadosti o multiplikátory uvedené v odseku 1 na obdobie 2020 až 2023 nepresiahne celkový počet 20 000 nových registrácií osobných automobilov na každého výrobcu.“

- (5) V článku 8 sa odsek 9 nahrádza takto:

„9. Komisia prijme podrobné pravidlá postupov monitorovania údajov a podávania správ podľa tohto článku a uplatňovania prílohy II prostredníctvom vykonávacích aktov. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.

Komisia môže v súlade s článkom 14a prijať delegované akty na zmenu a doplnenie prílohy II v súvislosti s požiadavkami na údaje a v súvislosti s parametrami údajov.“

- (6) V článku 9 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Komisia prijme podrobné opatrenia na vyberanie poplatkov za nadmerné emisie podľa odseku 1 prostredníctvom vykonávacích aktov. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.“

- (7) Článok 11 sa mení a dopĺňa takto:

a) V odseku 3 sa vypúšťa posledná veta.

b) V odseku 4 druhom pododseku sa písmeno b) nahrádza takto:

„(b) ak sa žiadosť týka prílohy I bodu 1 písmen a) a b) , cieľ, ktorým je 25 % zníženie oproti priemerným špecifickým emisiám CO₂ z roku 2007, alebo ak ide o samostatnú žiadosť pri viacerých prepojených podnikoch, 25 % zníženie oproti priemeru priemerných špecifických emisií CO₂ týchto podnikov z roku 2007.“

c) V odseku 4 druhom pododseku sa dopĺňa toto písmeno c):

„c) ak sa žiadosť týka prílohy I bodu 1 písmena c), cieľ, ktorým je 45 % zníženie oproti priemerným špecifickým emisiám CO₂ z roku 2007, alebo ak ide o samostatnú žiadosť pri viacerých prepojených podnikoch, 45 % zníženie oproti priemeru priemerných špecifických emisií CO₂ týchto podnikov z roku 2007.“

(8) b) Odsek 8 sa nahrádza takto:

„8. Komisia prijme v súlade s článkom 14a delegované akty, ktorými stanoví pravidlá pre doplnkové odseky 1 až 7 týkajúce sa kritérií oprávnenosti, obsahu žiadostí a obsahu a vyhodnocovania programov znižovania špecifických emisií CO₂.“

(9) V článku 12 ods. 2 sa prvá veta nahrádza takto:

„Komisia prijme podrobné ustanovenia pre postup schvaľovania inovačných technológií uvedených v odseku 1 prostredníctvom vykonávacích aktov. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2 tohto nariadenia.“

(10) Článok 13 sa mení a dopĺňa takto:

a) V odseku 2 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Tieto opatrenia sa prijímú prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 14a.“

b) Vypúšťa sa druhý pododsek odseku 3.

c) Odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Komisia do 31. decembra 2014 vykoná preskúmanie cieľových hodnôt špecifických emisií, postupov a ďalších aspektov tohto nariadenia s cieľom stanoviť cieľové hodnoty emisií CO₂ pre nové osobné automobily na obdobie po roku 2020.“

d) Odsek 7 sa nahrádza takto:

„7. Komisia je v súlade s článkom 14a splnomocnená prijať delegované akty na úpravu vzorcov v prílohe I, aby sa zohľadnila akákoľvek zmena regulačného skúšobného postupu na meranie špecifických emisií CO₂, ako je uvedené v nariadení (ES) č. 715/2007 a v nariadení (ES) č. 692/2008, a zároveň aby bolo zabezpečené, že podľa starých a nových skúšobných postupov sa budú klásť požiadavky na zníženie emisií s porovnateľnou prísnosťou pre výrobcov a vozidlá s rozličnou úžitkovou hodnotou.“

(11) Článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14
Postup vo výbore

1. Komisii pomáha Výbor pre zmenu klímy zriadený podľa článku 9 rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 280/2004/ES. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“

(12) Vkladá sa tento článok 14a:

„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 8 ods. 9 druhom pododseku, článku 11 ods. 8, článku 13 ods. 2 tretom pododseku a článku 13 ods. 7 sa Komisii udeľuje na neurčitý čas od [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

3. Delegovanie právomoci uvedené článku 8 ods. 9 v druhom pododseku, článku 11 ods. 8, článku 13 ods. 2 tretom pododseku a článku 13 ods. 7 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci uvedenej v ňom. 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. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po prijatí delegovaného aktu.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 8 ods. 9 druhého pododseku, článku 11 ods. 8, článku 13 ods. 2 tretieho pododseku a článku 13 ods. 7 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.“

(13) V prílohe I bode 1 sa dopĺňa toto písmeno c):

„c) Od roku 2020:

Špecifické emisie CO₂ = 95 + a × (M – M₀)

kde:

M = hmotnosť vozidla v kilogramoch (kg)

M_0 = hodnota prijatá podľa článku 13 ods. 2

$a = 0,0333$.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť tretím dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*