

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 333/2014**z 11. marca 2014,****ktorým sa mení 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 ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Podľa článku 13 ods. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ⁽³⁾ má Komisia preskúmať spôsoby na dosiahnutie cieľa vo výške 95 g CO₂/km do roku 2020 nákladovo efektívnym spôsobom, vrátane vzorca stanoveného v prílohe I k uvedenému nariadeniu a výnimiek uvedených v článku 11 uvedeného nariadenia. Je vhodné, aby toto nariadenie bolo čo najneutrálnejšie z hľadiska hospodárskej súťaže, malo by byť sociálne spravodlivé a udržateľné.
- (2) Ďalší vývoj na celosvetovom trhu vyspelých technológií zameraný na zvýšenie efektívnosti osobných automobilov je v súlade s oznámením Komisie z 21. januára 2011 s názvom „Európa efektívne využívajúca zdroje – hlavná iniciatíva v rámci stratégie Európa 2020“, v rámci ktorej sa podporuje smerovanie k nízkouhlíkovému hospodárstvu efektívne využívajúcemu zdroje s cieľom dosiahnuť trvalo udržateľný rast.
- (3) Je vhodné objasniť, že na účely overovania plnenia cieľa 95 g CO₂/km by malo pokračovať meranie emisií CO₂ v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ⁽⁴⁾ a s jeho vykonávacími opatreniami a inovačnými technológiami.
- (4) Vysoké ceny fosílnych palív majú negatívny dopad na oživenie hospodárstva, energetickú bezpečnosť a jej cenovú dostupnosť v Únii. Prioritou je preto zvyšovanie efektívnosti a životnosti nových osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel, a teda znižovanie závislosti od ropy.
- (5) Vzhľadom na veľmi vysoké náklady na výskum a vývoj a jednotkové výrobné náklady na prvé generácie vozidiel s výrazne nízkymi emisiami je vhodné, aby sa dočasne a v obmedzenej miere zrýchlil a uľahčil proces ich zavádzania na trh Únie v počiatočných fázach ich komercializácie. Aktéri na rôznych úrovniach by mali venovať primeranú pozornosť zisťovaniu a šíreniu najlepších postupov na stimuláciu dopytu po vozidlách s výrazne nízkymi emisiami.
- (6) Nedostatočná infraštruktúra pre alternatívne palivá a chýbajúce spoločné technické špecifikácie pre rozhranie medzi vozidlom a infraštruktúrou by mohli byť prekážkou zavádzania vozidiel s výrazne nízkymi emisiami na trh. Zabezpečenie budovania takejto infraštruktúry v Únii by mohlo uľahčiť pôsobenie trhových síl a prispieť k hospodárskemu rastu v Európe.
- (7) 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, výrobcovia, ktorí dosiahli menej ako 1 000 registrácií nových osobných automobilov v Únii ročne, by sa mali vyňať z rozsahu pôsobnosti cieľových hodnôt špecifických emisií a oslobodiť od poplatkov za nadmerné emisie. Aby sa pre uvedených výrobcov zodpovedných za menej ako 1 000 automobilov čo najrýchlejšie zabezpečila právna istota, je nevyhnutné začať s uplatňovaním tejto výnimky od 1. januára 2012.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 44, 15.2.2013, s. 109.

⁽²⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 25. februára 2014 (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 10. marca 2014.

⁽³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.)

⁽⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.)

- (8) Postup udeľovania výnimiek pre výrobcov s malým objemom výroby by sa mal zjednodušiť tak, aby umožňoval väčšiu pružnosť v súvislosti s tým, kedy majú takíto výrobcovia podávať žiadosti o výnimky a kedy má Komisia udeliť takúto výnimku.
- (9) Postup udeľovania výnimiek pre špecializovaných výrobcov by mal pokračovať aj po roku 2020. Avšak 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.
- (10) Aby sa automobilovému priemyslu umožnilo realizovať dlhodobé investície a inovácie, je potrebné poskytnúť informácie o tom, ako by sa nariadenie (ES) č. 443/2009 malo zmeniť, pokiaľ ide o obdobie po roku 2020. Tieto informácie by sa mali zakladať na odhade potrebnej rýchlosti znižovania emisií v súlade s dlhodobými cieľmi Únie v oblasti zmeny klímy a dôsledkov pre rozvoj nákladovo efektívnych technológií znižovania emisií CO₂ z osobných automobilov. Komisia by do roku 2015 mala takéto aspekty preskúmať a predložiť správu o svojich zisteniach Európskemu parlamentu a Rade. Uvedená správa by v prípade potreby mala zahŕňať návrhy na zmenu nariadenia (ES) č. 443/2009, aby bolo možné vymedziť ciele pre emisie CO₂ z nových osobných automobilov po roku 2020 vrátane reálneho a dosiahnuteľného cieľa do roku 2025, a to na základe komplexného posúdenia vplyvu, pri ktorom sa zohľadní pokračujúca hospodárska súťaž v oblasti automobilového priemyslu a odvetviach, ktoré sú od neho závislé, a zachová smerovanie k evidentnému zníženiu emisií, ktoré bude porovnateľné so smerovaním v období do roku 2020. Pri vypracúvaní takýchto návrhov by Komisia mala zabezpečiť, aby boli čo najneutrálnejšie z hľadiska hospodárskej súťaže a aby boli sociálne vyvážené a udržateľné.
- (11) Podľa nariadenia (ES) č. 443/2009 sa od Komisie vyžaduje, aby uskutočňovala posudzovanie vplyvu v záujme preskúmania skúšobných postupov merania emisií CO₂, s cieľom primerane odraziť skutočné emisie CO₂ z automobilov. Je potrebné zmeniť „nový európsky jazdný cyklus“, ktorý sa používa v súčasnosti, aby sa zabezpečila reprezentatívnosť skutočných jazdných podmienok a zamedzilo podhodnoteniu skutočných emisií CO₂ a spotreby paliva. Mala by sa čo najskôr dosiahnuť dohoda o nových realistejších a spoľahlivejších postupoch merania. Práca v tomto smere pokračuje vypracovaním celosvetového harmonizovaného skúšobného postupu pre ľahké úžitkové automobily (WLTP) v rámci Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov, ktoré však ešte nie je dokončené. Aby sa v prípade nových osobných automobilov zabezpečilo zosúladenie emisií CO₂ z týchto automobilov s emisiami, ktoré vznikajú za normálnych podmienok používania, WLTP by sa mal začať uplatňovať čo najskôr. 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 Komisie (ES) č. 692/2008⁽¹⁾. Ak sa skúšobné postupy zmenia, limity stanovené v prílohe I k nariadeniu (ES) č. 443/2009 by sa mali upraviť tak, aby bola zabezpečená porovnateľná prítomnosť pre výrobcov a triedy vozidiel. Komisia by preto mala vykonať komplexnú štúdiu zameranú na zistenie korelácií medzi NEDC a novými skúšobnými cyklami v rámci WLTP s cieľom zabezpečiť jej reprezentatívnosť z hľadiska skutočných jazdných podmienok.
- (12) S cieľom zaistiť primerané zohľadňovanie skutočných celosvetových emisií a jasnú porovnateľnosť nameraných hodnôt CO₂ by Komisia mala zabezpečiť, aby sa v rámci skúšobného postupu jasne vymedzili prvky, ktoré majú značný vplyv na merané emisie CO₂, a to s cieľom zabrániť využívaniu flexibility skúšobného cyklu zo strany výrobcov. Odchýlky medzi hodnotami emisií CO₂ pri typovom schvaľovaní a emisiami z vozidiel ponúkaných na predaj by sa mali riešiť okrem iného zväznením zavedenia postupu kontroly zhody v prevádzke, na základe čoho by sa malo zabezpečiť nezávislé preskúšanie reprezentatívnej vzorky vozidiel určených na predaj, ako aj spôsobov riešenia prípadov preukázanej značnej odchýlky medzi výsledkami prieskumu a emisiami CO₂ pri počiatočnom typovom schvaľovaní.
- (13) Znenie článku 3 ods. 2 nariadenia (ES) č. 443/2009 by sa malo upraviť tak, aby sa zabezpečil súlad koncepcie prepojených podnikov s nariadením Rady (ES) č. 139/2004⁽²⁾, ako aj s článkom 3 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011⁽³⁾.

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (nariadenie o fúziách) (Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1).

⁽³⁾ Nariadenie 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 vozidiel (Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1).

- (14) Nariadenie (ES) č. 443/2009 dáva Komisii právomoc vykonávať niektoré jeho ustanovenia v súlade s postupmi stanovenými v rozhodnutí Rady 1999/468/ES⁽¹⁾. V dôsledku nadobudnutia platnosti Lisabonskej zmluvy musia byť tieto právomoci uvedené do súladu s článkami 290 a 291 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).
- (15) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania 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⁽²⁾.
- (16) Právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ by sa mala delegovať na Komisiu s cieľom zmeniť prílohu II k nariadeniu (ES) č. 443/2009, pokiaľ ide o požiadavky na údaje a parametre údajov; doplniť pravidlá interpretácie kritérií oprávnenosti, pokiaľ ide o udeľovanie výnimiek z cieľových hodnôt špecifických emisií, ako aj pravidlá týkajúce sa obsahu žiadostí o udelenie výnimky a obsahu a posudzovania programov zameraných na zníženie špecifických emisií CO₂; prispôsobiť údaj M₀ uvedený v prílohe I k nariadeniu (ES) č. 443/2009 priemernej hmotnosti nových osobných automobilov v uplynulých troch kalendárnych rokoch; a upraviť vzorec v prílohe I k nariadeniu (ES) č. 443/2009. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.
- (17) Je vhodné ponechať prístup k stanoveniu cieľových hodnôt založený na lineárnom vzťahu medzi úžitkovou hodnotou automobilu a jeho cieľovou hodnotou emisií CO₂, ako to vyjadruje vzorec stanovený v prílohe I k nariadeniu (ES) č. 443/2009, keďže to umožňuje diverzitu trhu s osobnými automobilmi a schopnosť výrobcov uspokojovať rozličné potreby spotrebiteľov, čím sa zabraňuje akémukoľvek neodôvodnenému narušeniu hospodárskej súťaže.
- (18) Vo svojom posúdení vplyvu Komisia posudzovala dostupnosť údajov o stope vozidiel a používanie stôp ako parametra úžitkovej hodnoty vo vzorcoch stanovených v prílohe I k nariadeniu (ES) č. 443/2009. Na základe tohto posúdenia Komisia dospela k záveru, že parametrom úžitkovej hodnoty vo vzorci na rok 2020 by sa mala byť hmotnosť. V rámci ďalšieho preskúmania však treba zväziť nižšie náklady a výhody prechodu na stopu vozidla ako parametra úžitkovej hodnoty.
- (19) Emisie skleníkových plynov, ktoré súvisia s dodávkami energie a s výrobou a likvidáciou vozidiel sú dôležitú súčasťou súčasnej celkovej bilancie CO₂ z cestnej dopravy a ich význam v budúcnosti pravdepodobne značne vzrastie. Mali by sa preto prijať politické opatrenia, ktoré výrobcovi poskytnú usmernenie pri hľadaní optimálnych riešení, v rámci ktorých sa zohľadnia predovšetkým emisie skleníkových plynov súvisiace s výrobou energie dodávanej do vozidiel, ako sú elektrická energia a alternatívne palivá, a prostredníctvom ktorých sa zabezpečí, že tieto emisie nemarili výhody vyplývajúce zo zlepšenia prevádzkového využívania energie vozidiel, ktoré je cieľom nariadenia (ES) č. 443/2009.
- (20) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie postupov na dosiahnutie cieľového zníženia emisií CO₂ z nových osobných automobilov do roku 2020, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (21) Nariadenie (ES) č. 443/2009 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

⁽¹⁾ Rozhodnutie Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu (Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23).

⁽²⁾ Nariadenie 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 Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

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

1. V článku 1 sa druhý odsek nahrádza takto:

„Týmto nariadením sa pre nový vozový park stanovuje od roku 2020 cieľ priemerných emisií vo výške 95 g CO₂/km na základe meraní vykonaných 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. S účinnosťou od 1. januára 2012 sa článok 4, článok 8 ods. 4 písm. b) a c), článok 9 a článok 10 ods. 1 písm. a) a c) neuplatňujú na výrobcu, ktorý spolu so všetkými svojimi prepojenými podnikmi dosiahol v predchádzajúcom kalendárnom roku menej ako 1 000 nových osobných automobilov registrovaných v Únii.“

3. V článku 3 ods. 2 písm. a) sa prvá zarážka nahrádza takto:

„— právomoc vykonávať viac ako polovicu hlasovacích práv alebo“.

4. V článku 4 sa druhý odsek nahrádza takto:

„Na účely určenia priemerných špecifických emisií CO₂ každého výrobcu sa vezmú do úvahy nasledujúce percentuálne podiely nových osobných automobilov každého výrobcu registrovaných v príslušnom roku:

- 65 % v roku 2012,
- 75 % v roku 2013,
- 80 % v roku 2014,
- 100 % od roku 2015 do roku 2019,
- 95 % v roku 2020,
- 100 % od roku 2020.“

5. Vkladá sa tento článok:

„Článok 5a

Superkredity za dosiahnutie cieľa 95 g CO₂/km

Pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂ sa každý nový osobný automobil so špecifickými emisiami CO₂ nižšími ako 50 g CO₂/km počíta ako:

- 2 osobné automobily v roku 2020,
- 1,67 osobného automobilu v roku 2021,
- 1,33 osobného automobilu v roku 2022,
- 1 osobný automobil od roku 2023

v roku registrácie automobilu v období rokov 2020 až 2022 s výhradou maximálneho stropu vo výške 7,5 g CO₂/km počas tohto obdobia na každého výrobcu.“

6. 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 je splnomocnená v súlade s článkom 14a prijímať delegované akty s cieľom zmeniť požiadavky na údaje a parametre údajov stanovené v prílohe II.“

7. V článku 9 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Komisia určí prostriedky vyberania 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.“

8. Článok 11 sa mení 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) 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.“;

d) odsek 8 sa nahrádza takto:

„8. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 14a prijímať delegované akty, ktorými stanoví pravidlá pre doplnkové odseky 1 až 7 tohto článku týkajúce sa interpretácie kritérií oprávnenosti, pokiaľ ide o udeľovanie výnimiek, obsahu žiadostí a obsahu a vyhodnocovania programov znižovania špecifických emisií CO₂.“

9. Článok 12 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Na základe žiadosti dodávateľa alebo výrobcu sa zohľadnia úspory emisií CO₂, ktoré sa dosiahli využitím inovačných technológií alebo kombináciou inovačných technológií (ďalej len ‚balík inovačných technológií‘).

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

Celkový príspevok týchto technológií k zníženiu cieľovej hodnoty špecifických emisií výrobcu môže predstavovať až 7 g CO₂/km.“;

b) v odseku 2 sa prvá veta nahrádza takto:

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

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Dodávateľ alebo výrobca, ktorý žiada o schválenie opatrenia ako inovačnej technológie alebo balíka inovačných technológií, predkladá Komisii správu vrátane osvedčenia o overení vydaného nezávislým a certifikovaným orgánom. V prípade možnej interakcie tohto opatrenia s inou už schválenou inovačnou technológiou alebo s iným už schváleným balíkom inovačných technológií sa táto interakcia spomenie v správe a v osvedčení o overení sa zhodnotí, do akej miery uvedená interakcia ovplyvní zníženie, ktoré sa dosiahlo na základe každého opatrenia.“

10. Článok 13 sa mení takto:

a) v odseku 2 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Komisia prijme uvedené opatrenia 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 2015 preskúma cieľové hodnoty špecifických emisií a postupy v nich stanovené, ako aj ďalšie aspekty tohto nariadenia, ako aj skutočnosť, či sú naďalej potrebné parametre úžitkovej hodnoty a či je udržateľnejším parametrom úžitkovej hodnoty hmotnosť alebo stopa vozidla, a to s cieľom stanoviť cieľové hodnoty emisií CO₂ pre nové osobné automobily na obdobie po roku 2020. V tomto ohľade je odhad potrebnej rýchlosti zníženia emisií v súlade s dlhodobými cieľmi Únie v oblasti zmeny klímy a dôsledkov pre rozvoj nákladovo efektívnych technológií znižovania emisií CO₂ z automobilov. Komisia predloží správu s výsledkami tohto preskúmania Európskemu parlamentu a Rade. Uvedená správa zahŕňa akékoľvek primerané návrhy na zmenu tohto nariadenia, ako aj možný súbor reálnych a dosiahnuteľných cieľov založených na komplexnom posúdení vplyvu, pri ktorom sa zohľadní pokračujúca hospodárska súťaž v oblasti automobilového priemyslu a v odvetviach, ktoré od neho závisia. Komisia pri vypracúvaní takýchto návrhov zabezpečí, aby boli čo najneutrálnejšie z hľadiska hospodárskej súťaže a aby boli sociálne vyvážené a udržateľné.“

d) odsek 7 sa nahrádza takto:

„7. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví korelačné parametre, aby bolo možné zohľadniť akúkoľvek zmenu regulačného skúšobného postupu pri meraní špecifických emisií CO₂, ako sa uvádza v nariadení (ES) č. 715/2007 a v nariadení (ES) č. 692/2008. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2 tohto nariadenia.

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 14a prijímať delegované akty s cieľom upraviť vzorec stanovený v prílohe I, pričom použije metodiku, ktorá sa prijala v súlade s prvým pododsekom, a to s cieľom zabezpečiť, aby sa požiadavky na zníženie emisií kládli s porovnateľnou prísnosťou na výrobcov a vozidlá s rozličnou úžitkovou hodnotou podľa starých a nových skúšobných postupov.“

11. Článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14

Postup výboru

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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 (**).
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

(*) Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 280/2004/ES z 11. februára 2004 o mechanizme sledovania emisií skleníkových plynov v Spoločenstve a uplatňovania Kjótskeho protokolu (Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 1).

(**) Nariadenie 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 Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).“

12. 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 8 ods. 9 druhom pododseku, článku 11 ods. 8, článku 13 ods. 2 tretom pododseku a článku 13 ods. 7 druhom pododseku sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 8. apríla 2014. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomocí najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomocí sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 8 ods. 9 druhom pododseku, článku 11 ods. 8, článku 13 ods. 2 treťom pododseku a článku 13 ods. 7 druhom pododseku môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. 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 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.“

13. V prílohe I bode 1 sa dopĺňa toto písmeno:

„c) Od roku 2020:

$$\text{Špecifické emisie CO}_2 = 95 + a \times (M - M_0)$$

kde:

M = hmotnosť vozidla v kilogramoch (kg)

M_0 = hodnota prijatá podľa článku 13 ods. 2;

$a = 0,0333$.“

14. Príloha II sa mení takto:

a) v bode 1 časti A sa dopĺňa tento bod:

„n) maximálny čistý výkon.“;

b) v tabuľke „Podrobnosti uvedené v bode 1“ časti A sa dopĺňa tento riadok:

„Maximálny čistý výkon (kW)“.

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 Štrasburgu 11. marca 2014

Za Európsky parlament

predseda

M. SCHULZ

Za Radu

predseda

D. KOURKOULAS