

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2023/851

ze dne 19. dubna 2023,

kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Pařížská dohoda ⁽⁴⁾ přijatá dne 12. prosince 2015 na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC) (dále jen „Pařížská dohoda“) vstoupila v platnost 4. listopadu 2016. Smluvní strany Pařížské dohody se dohodly, že udrží globální průměrný nárůst teploty výrazně pod 2 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí a budou usilovat o to, aby tento nárůst nepřesáhl 1,5 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí. Uvedený závazek byl dne 13. listopadu 2021 posílen přijetím Klimatického paktu z Glasgow v rámci UNFCCC, v němž konference smluvních stran UNFCCC, plnící roli zasedání smluvních stran Pařížské dohody, uznává, že dopady změny klimatu budou při nárůstu teploty o 1,5 °C mnohem nižší než při nárůstu o 2 °C, a vyslovuje odhodlání pokračovat v úsilí o to, aby byl nárůst teploty omezen na 1,5 °C.
- (2) Řešení problémů souvisejících s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody jsou jádrem sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 s názvem Zelená dohoda pro Evropu (dále jen „Zelená dohoda pro Evropu“). Evropský parlament ve svém usnesení ze dne 15. ledna 2020 o Zelené dohodě pro Evropu ⁽⁵⁾ vyzval k tomu, aby byla nejpozději do roku 2050 uskutečněna nezbytná transformace na klimaticky neutrální společnost, a ve svém usnesení ze dne 28. listopadu 2019 o stavu klimatické a environmentální nouze vyhlásil stav klimatické a environmentální nouze ⁽⁶⁾. Ve světle velmi závažných dopadů pandemie COVID-19 na zdraví a hospodářský blahobyt nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu jen vzrostla.
- (3) Zelená dohoda pro Evropu kombinuje komplexní soubor vzájemně se posilujících opatření a iniciativ, jejichž cílem je dosáhnout klimatické neutrality v Unii do roku 2050, a vytyčuje novou strategii růstu, která je zaměřena na transformaci Unie ve spravedlivou a prosperující společnost s moderním a konkurenceschopným hospodářstvím účinně využívajícím zdroje a zahrnujícím dynamická průmyslová odvětví, která budou ve svých příslušných oborech

⁽¹⁾ Úř. věst. C 194, 12.5.2022, s. 81.⁽²⁾ Úř. věst. C 270, 13.7.2022, s. 38.⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 14. února 2023 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 28. března 2023.⁽⁴⁾ Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.⁽⁵⁾ Úř. věst. C 270, 7.7.2021, s. 2.⁽⁶⁾ Úř. věst. C 232, 16.6.2021, s. 28.

i nadále světovou špičkou a globální hnací silou inovací, přičemž budou zajišťovat velmi dobře placená a kvalitní pracovní místa v Evropě. Jejím cílem je rovněž chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál Unie a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. V tomto ohledu 8. akční program pro životní prostředí probíhající do roku 2030, který je stanoven v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/591 ⁽⁷⁾, podporuje cíl urychlit ekologickou transformaci na klimaticky neutrální, udržitelné, netoxické, odolné a konkurenceschopné oběhové hospodářství účinně využívající zdroje a založené na obnovitelných zdrojích energie, která bude uskutečněna spravedlivým, rovným a inkluzivním způsobem, a cíl chránit, obnovovat a zlepšovat stav životního prostředí, přičemž podporuje soubor opatření a iniciativ oznámených v rámci Zelené dohody pro Evropu a navazuje na něj. Tato transformace se zároveň dotýká rozdílně žen a mužů a má zvláštní dopad na některé znevýhodněné skupiny, jako jsou starší lidé, osoby se zdravotním postižením a osoby s menšinovým rasovým nebo etnickým původem. Transformace bude navíc mít odlišný dopad na různé regiony Unie, a to zejména na strukturálně znevýhodněné, okrajové a nejvzdálenější regiony. Je proto třeba zajistit, aby byla transformace spravedlivá a inkluzivní a nikdo při ní nezůstal opomenut.

- (4) Unie se v aktualizovaném vnitrostátně stanoveném příspěvku předloženém sekretariátu UNFCCC dne 17. prosince 2020 zavázala snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů na úrovni celého hospodářství Unie alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990.
- (5) Přijetím nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ⁽⁸⁾ Unie zakotvila v právních předpisech cíl snížit emise nejpozději do roku 2050 na čistou nulu a usilovat o dosažení negativních emisí po tomto datu. V uvedeném nařízení je rovněž stanoven závazný cíl Unie dosáhnout do roku 2030 domácího snížení čistých emisí skleníkových plynů (emisí po odečtení pohlcených emisí) alespoň o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990.
- (6) Očekává se, že k dosažení tohoto snížení emisí přispějí všechna hospodářská odvětví, včetně odvětví silniční dopravy. Odvětví dopravy je jediným odvětvím, v němž se emise od roku 1990 zvyšují. To zahrnuje i silniční dopravu lehkými a těžkými užitkovými vozidly, která společně představují více než 70 % celkových emisí z dopravy. K dosažení klimatické neutrality je nezbytné snížit do roku 2050 emise z dopravy o 90 %.
- (7) V rámci digitální a ekologické transformace je třeba se zabývat rovněž významem sociálního rozměru pro zajištění toho, aby byla mobilita cenově dostupná a přístupná pro všechny, zejména pro osoby dojíždějící za prací, které nemají přístup ke kvalitní veřejné dopravě nebo k jiným řešením v oblasti mobility. Očekává se, že ambicióznějšími normami CO₂ pro osobní automobily a lehká užitková vozidla se urychlí zavádění vozidel s nulovými emisemi, zvýší se jejich cenová dostupnost a rovněž se urychlí dekarbonizace trhu s ojetými vozidly ve všech segmentech, což bude mít výraznější přínosy pro spotřebitele s nízkými a středními příjmy. Při přijímání těchto norem je rovněž důležité brát v potaz významné ekonomické a sociální důsledky digitální a zelené transformace a potřebu chránit zaměstnanost a zachovat konkurenceschopnost průmyslu Unie.
- (8) Opatření stanovená v tomto nařízení jsou nezbytná jako součást soudržného a konzistentního rámce, který je nepostradatelný pro dosažení celkového cíle Unie snížit čisté emise skleníkových plynů a zároveň omezit závislost Unie na dovážených fosilních palivech. Je zásadně důležité, aby Komise spolupracovala s členskými státy a zúčastněnými stranami z řad průmyslu na zabezpečení dodavatelského řetězce v oblasti kritických surovin, které jsou zapotřebí pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi. To rovněž podpoří konkurenceschopnost průmyslu Unie a posílí strategickou autonomii Unie.

⁽⁷⁾ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/591 ze dne 6. dubna 2022 o všeobecném akčním programu Unie pro životní prostředí na období do roku 2030 (Úř. věst. L 114, 12.4.2022, s. 22).

⁽⁸⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (9) Za účelem dosažení snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990 je nutné zpřísnit požadavky na snížení emisí stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ⁽⁹⁾ pro osobní automobily i lehká užitková vozidla. Je rovněž třeba stanovit jasný postup dalšího snižování emisí po roce 2030, aby se přispělo k dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050. Bez ambiciózních opatření v oblasti snižování emisí skleníkových plynů v silniční dopravě by bylo zapotřebí výraznějšího snížení emisí v jiných odvětvích, včetně těch, kde je dekarbonizace náročnější.
- (10) Zpřísněné požadavky na snižování emisí CO₂ by měly motivovat ke zvyšování podílu vozidel s nulovými emisemi na trhu Unie a zároveň přinést výhody spotřebitelům a občanům, pokud jde o kvalitu ovzduší, zvýšení energetické bezpečnosti a účinnosti, jakož i související úspory energie, a zajistit, že bude možné zachovat inovace v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu. V celosvětovém kontextu musí být hodnotový řetězec automobilového průmyslu Unie vedoucím aktérem probíhajícího přechodu na mobilitu s nulovými emisemi. Zpřísněné normy pro snižování emisí CO₂ jsou při dosahování cílů pro vozový park, které stanovují, technologicky neutrální. K dosažení cíle nulových emisí pro vozový park jsou a zůstávají k dispozici různé technologie. Mezi vozidla s nulovými emisemi v současné době patří bateriová elektrická vozidla, vozidla poháněná palivovými články a další vozidla na vodíkový pohon, přičemž technologické inovace pokračují. Při tomto přechodu mohou i nadále hrát svou roli vozidla s nulovými a nízkými emisemi, mezi něž patří rovněž velmi účinná plug-in hybridní elektrická vozidla. V této souvislosti je důležité zajistit přesné a úplné údaje o tom, jaké mají tato plug-in hybridní elektrická vozidla emisní vlastnosti.
- (11) Po konzultaci se zúčastněnými stranami předloží Komise návrh, aby byla po roce 2035 registrována vozidla poháněná výhradně CO₂ neutrálními palivy v souladu s právem Unie, mimo oblast působnosti norem pro vozový park, a v souladu s cílem Unie v oblasti klimatické neutrality.
- (12) V této souvislosti by měly být pro období od roku 2030 stanoveny nové přísnější cíle pro snižování emisí CO₂ pro nové osobní automobily i pro nová lehká užitková vozidla. Tyto cíle by měly být stanoveny na úrovni, která bude silným signálem k urychlení zavádění vozidel s nulovými emisemi na trh Unie a k nákladově efektivní stimulaci inovací v oblasti technologií nulových emisí.
- (13) Jedním z předpokladů dekarbonizace mobility v Unii jsou technologické inovace, a měly by proto být podporovány. Pro inovace v ekosystému mobility jsou již k dispozici významné finanční prostředky prostřednictvím různých unijních nástrojů financování, zejména programu Horizont Evropa - rámcového programu pro výzkum a inovace, zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/695 ⁽¹⁰⁾, Programu InvestEU, zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/523 ⁽¹¹⁾, Evropského fondu pro regionální rozvoj, Fondu soudržnosti, Inovačního fondu, zřízeného směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ⁽¹²⁾, a Nástroje pro oživení a odolnost, zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ⁽¹³⁾. Unie a členské státy by měly pokračovat ve svém úsilí o podporu veřejných a soukromých investic do evropského výzkumu a inovací v odvětví automobilového průmyslu, mimo jiné prostřednictvím iniciativ, které podporují synergie v tomto odvětví, jako je Evropská bateriová aliance. Toto úsilí spolu s jasnými regulačními signály podpoří a podníti investiční rozhodnutí výrobců, zachová vedoucí postavení Evropy v oblasti technologií v tomto odvětví, pomůže rozvíjet průmyslovou excelenci v oblasti technologií budoucnosti v Unii a zajistí dlouhodobou udržitelnost a konkurenceschopnost její průmyslové základny.

⁽⁹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁽¹⁰⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/695 ze dne 28. dubna 2021, kterým se zavádí rámcový program pro výzkum a inovace Horizont Evropa a stanoví pravidla pro účast a šíření výsledků a zrušují nařízení (EU) č. 1290/2013 a (EU) č. 1291/2013 (Úř. věst. L 170, 12.5.2021, s. 1).

⁽¹¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/523 ze dne 24. března 2021, kterým se zavádí Program InvestEU a mění nařízení (EU) 2015/1017 (Úř. věst. L 107, 26.3.2021, s. 30).

⁽¹²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁽¹³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ze dne 12. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro oživení a odolnost (Úř. věst. L 57, 18.2.2021, s. 17).

- (14) Cíle v revidovaných výkonnostních normách pro emise CO₂ by měla doplnit unijní strategie pro řešení výzev, které představuje rozšíření výroby vozidel s nulovými emisemi a souvisejících technologií, přičemž je nezbytné brát v potaz specifika jednotlivých členských států, jakož i potřebu prohlubování dovedností a rekvalifikace pracovníků v tomto odvětví a ekonomické diverzifikace a přeměny činností a současně zachovat úroveň zaměstnanosti v automobilovém průmyslu v Unii. Zvláštní pozornost by měla být věnována dopadu, který bude tato transformace mít na mikropodniky a na malé a střední podniky v celém dodavatelském řetězci automobilového průmyslu a na dotčené regiony a komunity, které by vzhledem k přítomnosti intenzivního automobilového průmyslu mohly být zranitelnější. V případě potřeby by měla být zvážena finanční podpora na úrovni Unie a členských států za účelem přilákání soukromých investic, mimo jiné prostřednictvím Evropského sociálního fondu plus, zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1057⁽¹⁴⁾, Fondu pro spravedlivou transformaci, zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1056⁽¹⁵⁾, Inovačního fondu, Evropského fondu pro regionální rozvoj, Fondu soudržnosti, Nástroje pro oživení a odolnost a dalších nástrojů víceletého finančního rámce stanovených v nařízení Rady (EU, Euratom) 2020/2093⁽¹⁶⁾ a Nástroje Evropské unie na podporu oživení, zřízeného nařízením Rady (EU) 2020/2094⁽¹⁷⁾, a to v souladu s pravidly státní podpory, jakož i prostřednictvím dalších dostupných finančních nástrojů, například ze strany Evropské investiční banky.

Sdělení Komise ze dne 18. února 2022 s názvem „Pokyny pro státní podporu v oblasti klimatu, životního prostředí a energetiky na rok 2022“ umožní členským státům podporovat podniky při dekarbonizaci jejich výrobních procesů a zavádění ekologičtějších technologií v rámci sdělení Komise ze dne 5. května 2021 s názvem „Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy“ (dále jen „aktualizovaná nová průmyslová strategie“). Důležitým nástrojem pro členské státy, který umožňuje řešit aspekty zaměstnanosti a sociální aspekty spravedlivé transformace na klimaticky neutrální ekonomiku, je doporučení Rady ze dne 16. června 2022⁽¹⁸⁾. Komise by měla prozkoumat další možnosti, jak podpořit spravedlivou transformaci, a zejména zmírnit případné negativní dopady této transformace v automobilovém průmyslu na zaměstnanost.

- (15) S cílem zjistit, jaké jsou při zajišťování spravedlivé transformace v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu nedostatky ve financování, a se zvláštním ohledem na malé a střední podniky a regiony, které jsou transformací na klimaticky neutrální ekonomiku nejvíce dotčeny, by Komise měla do 31. prosince 2025 v den předložení první zprávy o pokroku a na základě probíhajících iniciativ, jako je způsob transformace pro ekosystém mobility a Aliance regionů s automobilovým průmyslem v rámci Výboru regionů, ve spolupráci s členskými státy, regiony a místními orgány a všemi relevantními zúčastněnými stranami předložit zprávu obsahující analýzu těchto nedostatků ve financování. Tato zpráva by měla být případně doplněna návrhy odpovídajících finančních opatření, která by umožňovala zjištěné potřeby řešit.
- (16) Aktualizovaná nová průmyslová strategie počítá se společným vypracováním způsobů ekologické a digitální transformace ve spolupráci s průmyslem, veřejnými orgány, sociálními partnery a dalšími zúčastněnými stranami. V této souvislosti by měl být vypracován způsob transformace pro ekosystém mobility, který by doplnil transformaci hodnotového řetězce automobilového průmyslu, mimo jiné zajištěním kontinuity sociálního dialogu se zapojením tohoto odvětví a jeho zúčastněných stran, a to při zajištění plné transparentnosti. Tento způsob transformace by měl brát ohled zejména na malé a střední podniky v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu a na konzultace se sociálními partnery, včetně členských států. Měl by rovněž vycházet ze sdělení Komise ze dne 1. července 2020 s názvem „Evropská agenda dovedností pro udržitelnou konkurenceschopnost, sociální spravedlnost a odolnost“ zahrnujícího iniciativy, jako je „Pakt pro dovednosti“, s cílem mobilizovat soukromý sektor a další zúčastněné strany za účelem prohlubování dovedností a rekvalifikace evropské pracovní síly s ohledem na ekologickou a digitální transformaci. V rámci tohoto způsobu transformace by se měla rovněž řešit vhodná opatření a pobídky na úrovni Unie a členských států s cílem zvýšit cenovou dostupnost vozidel s nulovými emisemi. Pokrok dosažený v rámci tohoto komplexního způsobu transformace pro ekosystém mobility by měl být každé dva roky sledován prostřednictvím zprávy o pokroku, kterou bude předkládat Komise.

⁽¹⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1057 ze dne 24. června 2021, kterým se zřizuje Evropský sociální fond plus (ESF+) a zrušuje nařízení (EU) č. 1296/2013 (Úř. věst. L 231, 30.6.2021, s. 21).

⁽¹⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1056 ze dne 24. června 2021, kterým se zřizuje Fond pro spravedlivou transformaci (Úř. věst. L 231, 30.6.2021, s. 1).

⁽¹⁶⁾ Nařízení Rady (EU, Euratom) 2020/2093 ze dne 17. prosince 2020, kterým se stanoví víceletý finanční rámec na období 2021–2027 (Úř. věst. L 433 I, 22.12.2020, s. 11).

⁽¹⁷⁾ Nařízení Rady (EU) 2020/2094, ze dne 14. prosince 2020, kterým se zřizuje Nástroj Evropské unie na podporu oživení, jehož účelem je podpořit oživení po krizi COVID-19 (Úř. věst. L 433 I, 22.12.2020, s. 23).

⁽¹⁸⁾ Doporučení Rady (2022/C 243/04) ze dne 16. června 2022 ohledně zajištění spravedlivé transformace na klimatickou neutralitu (Úř. věst. C 243, 27.6.2022, s. 35).

Tato zpráva o pokroku by se měla zabývat mimo jiné pokrokem v zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi, a to zejména s ohledem na segment lehkých užitkových vozidel, jakož i opatřeními na úrovni Unie, členských států a na místní úrovni s cílem usnadnit přechod členských států na lehká užitková vozidla s nulovými emisemi, vývojem jejich cen a energetické účinnosti, využíváním vývoje alternativních paliv a zaváděním veřejné a soukromé dobíjecí a čerpací infrastruktury podle požadavků, které mají být stanoveny nařízením Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (dále jen „nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva“) a v přepracovaném znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/31/EU⁽¹⁹⁾, potenciálem inovativních technologií k dosažení klimaticky neutrální mobility, mezinárodní konkurenceschopnosti, investicemi do hodnotového řetězce automobilového průmyslu a prohlubováním dovedností a rekvalifikací pracovníků a přeměnou činností, a to zejména v rámci malých a středních podniků. Zpráva o pokroku by měla rovněž vycházet z dvouletých zpráv o pokroku, které mají členské státy předkládat podle nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva. Komise by měla při přípravě zprávy o pokroku vést konzultace se sociálními partnery, přičemž by se měly zahrnout i výsledky sociálního dialogu. Inovace v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu pokračují. Inovativní technologie, jako je výroba e-paliv se zachycováním CO₂ přímo ze vzduchu, by v případě dalšího rozvoje mohly nabídnout vyhlídky na cenově dostupnou klimaticky neutrální mobilitu. Komise by proto měla v rámci své zprávy o pokroku sledovat pokrok v oblasti inovací v tomto odvětví.

- (17) Za účelem ochrany životního prostředí a zdraví občanů ve všech členských státech je rovněž důležité dekarbonizovat stávající vozový park. Trh s ojetými vozidly vytváří riziko, že se emise CO₂ i znečištění ovzduší přesunou do ekonomicky méně rozvinutých regionů v Unii. Aby se urychlilo snižování emisí ze stávajícího vozového parku a urychlil přechod na dopravu s nulovými emisemi, je nanejvýš důležité podporovat přestavbu vozidel se spalovacími motory na elektrický bateriový pohon nebo na pohon s využitím palivových článků, včetně posouzení toho, jak usnadnit zavádění těchto řešení v členských státech.
- (18) Jak je uvedeno ve sdělení Komise ze dne 18. května 2022 s názvem „Plán REPowerEU“, je za účelem zvýšení úspor energie a účinnosti v odvětví dopravy a urychlení přechodu na vozidla s nulovými emisemi důležité zvýšit podíl vozidel s nulovými emisemi v rámci veřejných a firemních vozových parků přesahujících určitou velikost. Za tímto účelem obsahuje sdělení Komise ze dne 18. října 2022 s názvem „Pracovní program Komise na rok 2023“ iniciativu týkající se ekologizace firemních vozových parků. Při navrhování této iniciativy by Komise měla zajistit rovné podmínky a zabránit fragmentaci vnitřního trhu.
- (19) S cílem podpořit zavádění vozidel, která spotřebovávají méně energie, by Komise měla prozkoumat, jaké dopady by mělo stanovení minimálních prahových hodnot energetické účinnosti pro nové osobní automobily a lehká užitková vozidla s nulovými emisemi uváděná na trh Unie.
- (20) Cíle pro vozový park EU mají být doplněny nezbytným zaváděním dobíjecí a čerpací infrastruktury, které má být stanoveno v nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva a v přepracovaném znění směrnice 2010/31/EU. V této souvislosti je zásadní pokračovat v investicích do nezbytného zavádění infrastruktury a tyto investice zvýšit. Souběžně s tím je nanejvýš důležité zajistit rychlé zavádění energie z obnovitelných zdrojů, jak je stanoveno ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001⁽²⁰⁾.
- (21) Výrobci by měla být poskytnuta dostatečná flexibilita pro postupné přizpůsobování jejich vozových parků, aby zvládli přechod na vozidla s nulovými emisemi nákladově efektivním způsobem, který bude podporovat jejich konkurenceschopnost a připraví podmínky pro další inovace. Proto je vhodné zachovat přístup spočívající ve snižování cílových úrovní v pětiletých krocích.

⁽¹⁹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/31/EU ze dne 19. května 2010 o energetické náročnosti budov (Úř. věst. L 153, 18.6.2010, s. 13).

⁽²⁰⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

- (22) Kvůli přísnějším cílům pro vozový park EU od roku 2030 budou muset výrobci na trh Unie uvést výrazně více vozidel s nulovými emisemi. V této souvislosti by mechanismus pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi přestal plnit svůj původní účel a hrozilo by, že bude narušena účinnost nařízení (EU) 2019/631. Pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi by proto měl být od 1. ledna 2030 zrušen. Před tímto datem, a tedy po celé toto desetiletí, bude uvedený pobídkový mechanismus nadále podporovat zavádění vozidel s emisemi od nuly do 50 g CO₂/km, včetně bateriových elektrických vozidel, elektromobilů s vodíkovými palivovými články a velmi účinných plug-in hybridních elektrických vozidel. Referenční hodnoty pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi by však měly být revidovány s cílem zohlednit rychlejší zavádění vozidel s nulovými emisemi na trh Unie. Po 1. lednu 2030 se plug-in hybridní elektrická vozidla budou i nadále započítávat do cílů pro vozový park EU, které musí výrobci vozidel splnit.
- (23) Kredity za ekologické inovace, o které může výrobce žádat, jsou v současnosti zastropovány na 7 g CO₂/km. Tato horní hranice by měla být upravena směrem dolů v souladu s cílovými úrovněmi s cílem zajistit vyvážený poměr mezi touto horní hranicí a průměrnými specifickými emisemi CO₂ výrobců.
- (24) Provádění výkonnostních norem pro emise CO₂ je úzce spjato s uplatňováním právních předpisů o schvalování typu. V návaznosti na zrušení a nahrazení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽²¹⁾ dne 1. září 2020 nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ⁽²²⁾ je za účelem zajištění pokračující konzistentnosti mezi oběma soubory nástrojů vhodné dále sladit definice a aktualizovat odkazy v nařízení (EU) 2019/631 podle rámcových právních předpisů o schvalování typu.
- (25) Úsilí o snížení emisí potřebné k dosažení cílů pro vozový park EU se rozděluje mezi výrobce pomocí křivky limitních hodnot založené na průměrné hmotnosti vozového parku nových vozidel v EU a vozového parku nových vozidel výrobce. Tento mechanismus je vhodné zachovat, je však nutné zabránit situaci, kdy by při přísnějších cílech EU pro vozový park dosáhl cíl specifických emisí výrobce záporných hodnot. Z tohoto důvodu je nutné vyjasnit, že pokud k takové situaci dojde, měl by být cíl specifických emisí stanoven na 0 g CO₂/km.
- (26) Hodnoty použité pro výpočet cílů pro specifické emise a průměrných specifických emisí CO₂ výrobce vycházejí z údajů zaznamenaných v dokumentaci ke schválení typu a v prohlášeních o shodě dotčených vozidel. Pro zajištění účinnosti výkonnostních norem pro emise CO₂ je nezbytné, aby údaje použité pro tyto účely byly správné. Pokud jsou přesto v údajích zjištěny chyby, nemusí být možné na základě právních předpisů o schválení typu opravit dokumentaci ke schválení typu nebo již vydaná prohlášení o shodě, pokud se údaje týkají schválení typu, které již není platné. V takových situacích by Komise měla mít pravomoc požadovat, aby příslušné orgány pro schvalování typu nebo případně výrobci vydali prohlášení o opravě, na jehož základě by bylo možné opravit hodnoty použité pro určení toho, jak výrobci své cíle plní.
- (27) Vykazování údajů o vozidlech kategorií M₂ (autobusy) a N₂ (střední nákladní vozidla) spadá do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 ⁽²³⁾, a je proto vhodné tento požadavek na vykazování údajů z nařízení (EU) 2019/631 vypustit.

⁽²¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽²²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁽²³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 ze dne 28. června 2018 o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel (Úř. věst. L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (28) S ohledem na zvýšený celkový cíl v oblasti snižování emisí skleníkových plynů a v zájmu zamezení možným účinkům narušujícím trh by měly být požadavky na snižování emisí pro všechny výrobce působící na trhu Unie sjednoceny, s výjimkou těch, kteří jsou odpovědní za méně než 1 000 nových vozidel registrovaných v kalendářním roce. V důsledku toho by měla být od 1. ledna 2036 ukončena možnost, aby výrobci odpovědní za 1 000 až 10 000 osobních automobilů nebo 1 000 až 22 000 lehkých užitkových vozidel nově registrovaných v kalendářním roce požádali o výjimku z cílů pro specifické emise.
- (29) Za účelem zajištění právní srozumitelnosti a konzistentnosti se stávající praxí je vhodné vyjasnit, že úpravy hodnot M_0 a TM_0 by měly být provedeny aktem v přenesené pravomoci, kterým se mění příloha I nařízení (EU) 2019/631, místo aktu v přenesené pravomoci, kterým se uvedené nařízení doplňuje.
- (30) Pokrok dosažený podle nařízení (EU) 2019/631 při plnění cílů snižování emisí stanovených pro rok 2030 a další roky by měl být v roce 2026 přezkoumán. Při tomto přezkumu by měly být zohledněny všechny aspekty zmíněné ve dvouletých zprávách.
- (31) Několik členských států oznámilo plány urychlit zavádění vozidel s nulovými emisemi stanovením data pro postupné vyřazování nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel produkujících CO_2 před rokem 2035. Komise by měla určit možnosti, jak tento přechod usnadnit, a zvážit potřebu dalších opatření v souladu s těmito plány.
- (32) Možnost přidělit příjmy z poplatků za překročení emisí do zvláštního fondu nebo do příslušného programu byla posouzena podle čl. 15 odst. 5 nařízení (EU) 2019/631 se závěrem, že by to výrazně zvýšilo administrativní zátěž a zároveň by to nepřineslo přímý prospěch automobilovému odvětví při jeho transformaci. Příjmy z poplatků za překročení emisí by proto měly být nadále považovány za příjmy souhrnného rozpočtu Unie v souladu s čl. 8 odst. 4 nařízení (EU) 2019/631.
- (33) Je důležité, aby byly na úrovni Unie hodnoceny emise CO_2 vznikající během celého životního cyklu lehkých užitkových vozidel. Za tímto účelem by měla Komise vypracovat metodiku pro posuzování a konzistentní vykazování údajů o emisích CO_2 vznikajících během celého životního cyklu lehkých užitkových vozidel, která jsou uváděna na trh Unie.
- (34) Za účelem stanovení metodiky pro posuzování a konzistentní vykazování údajů o emisích CO_2 vznikajících během celého životního cyklu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, které jsou uváděny na trh Unie, a s cílem zajistit, aby výpočet cílů pro specifické emise pro výrobce odpovědné za emise CO_2 lehkých užitkových vozidel vyráběných ve více stupních bylo možné upravit tak, aby zohledňoval změny v postupu určování emisí CO_2 a hmotnosti těchto vozidel, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, kterými se doplňuje nařízení (EU) 2019/631 tím, že se stanoví tuto společnou metodiku Unie a, je-li to nutné, mění vzorce uvedené v části B přílohy I uvedeného nařízení. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽²⁴⁾. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci dostává Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (35) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž zpřísnit požadavky na snížení emisí CO_2 pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich z důvodu rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (36) Nařízení (EU) 2019/631 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

(²⁴) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) 2019/631 se mění takto:

1) Článek 1 se mění takto:

a) odstavec 5 se mění takto:

- i) v písmenu a) se číselný údaj „37,5 %“ nahrazuje údajem „55%“,
- ii) v písmenu b) se číselný údaj „31 %“ nahrazuje údajem „50%“;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„5a. Od 1. ledna 2035 se použijí tyto cíle pro vozový park EU:

- a) pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl, který se rovná 100% snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.1.3 přílohy I;
- b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl, který se rovná 100% snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.3 přílohy I.“;

c) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 se u vozidel s nulovými a nízkými emisemi použije referenční hodnota odpovídající 25% podílu vozového parku nových osobních automobilů v souladu s částí A bodem 6.3 přílohy I a 17% podílu vozového parku nových lehkých užitkových vozidel v souladu s částí B bodem 6.3 přílohy I.“;

d) odstavec 7 se zrušuje.

2) Článek 2 se mění takto:

a) odstavec 1 se mění takto:

- i) v písmenu a) se slova „v příloze II směrnice 2007/46/ES“ nahrazují slovy „v čl. 4 odst. 1 písm. a) bodě i) nařízení (EU) 2018/858“,

ii) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) na motorová vozidla kategorie N₁ definovaná v čl. 4 odst. 1 písm. b) bodě i) nařízení (EU) 2018/858 a spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 715/2007 („lehká užitková vozidla“), která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii („nová lehká užitková vozidla“); vozidla s nulovými emisemi kategorie N s referenční hmotností přesahující 2 610 kg nebo případně 2 840 kg se od 1. ledna 2025 pro účely tohoto nařízení, a aniž je tím dotčeno nařízení (EU) 2018/858 a nařízení (ES) č. 715/2007, považují za lehká užitková vozidla spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení, pokud referenční hmotnost přesahují pouze kvůli hmotností zařízení pro akumulaci energie.“;

- b) v odstavci 3 se slova „v části A bodě 5 přílohy II směrnice 2007/46/ES“ nahrazují slovy „v části A bodě 5 přílohy I nařízení (EU) 2018/858“.

3) V článku 3 se odstavec 1 mění takto:

a) návětí se nahrazuje tímto:

„1. Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v nařízení (EU) 2018/858. Dále se rozumí:“;

b) písmena b) až g) a písmena i) a n) se zrušují;

4) V čl. 4 odst. 1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Pro účely prvního pododstavce písm. c) platí, že jestliže je cíl pro specifické emise stanovený v souladu s částí A bodem 6.3 přílohy I nebo částí B bodem 6.3 přílohy I záporný, je cíl pro specifické emise 0 g/km.“

5) Článek 7 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec, který zní:

„6a. Pokud Komise zjistí, že předběžné údaje předložené členskými státy podle odstavce 2 nebo údaje oznámené výrobcí podle odstavce 5 jsou založeny na nesprávných údajích v dokumentaci ke schválení typu nebo v prohlášeních o shodě, informuje o tom schvalovací orgán nebo případně výrobce a požádá schvalovací orgán nebo případně výrobce o vydání prohlášení o opravě, v němž budou uvedeny opravené údaje. Prohlášení o opravě se předá Komisi a opravené údaje se použijí ke změně předběžných výpočtů podle odstavce 4.“;

b) odstavce 10 a 11 se zrušují.

6) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 7a

Emise CO₂ vznikající během životního cyklu

1. Do 31. prosince 2025 Komise zveřejní zprávu, v níž stanoví metodiku pro posuzování a konzistentní vykazování údajů o emisích CO₂ vznikajících během celého životního cyklu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, které jsou uváděny na trh Unie. Komise předloží tuto zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

2. Do 31. prosince 2025 Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem doplnění tohoto nařízení tím, že stanoví společnou metodiku Unie pro posuzování a konzistentní vykazování údajů o emisích CO₂ vznikajících během celého životního cyklu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel.

3. Od 1. června 2026 mohou výrobci dobrovolně předkládat Komisi údaje o emisích CO₂ vznikajících během životního cyklu u nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel za použití metodiky uvedené v odstavci 2.“;

7) Článek 10 se mění takto:

a) v odstavci 2 se první věta nahrazuje tímto:

„Výjimku, o níž je požádáno podle odstavce 1, lze udělit z cílů pro specifické emise platných do kalendářního roku 2035 včetně.“;

b) v odstavci 4 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„4. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočítaného v souladu s částí A body 1 až 4 a 6.3 přílohy I může za roky do kalendářního roku 2028 včetně podat výrobce, který je spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědný za 10 000 až 300 000 nových osobních automobilů registrovaných v Unii za jeden kalendářní rok.“;

8) V článku 11 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Na žádost dodavatele nebo výrobce se zohlední snížení emisí CO₂ dosažené použitím inovativních technologií nebo kombinací inovativních technologií (dále jen „inovativní technologické soubory“).

Tyto technologie se zohlední, pouze pokud metodika použitá k jejich posouzení dokáže přinést ověřitelné, opakovatelné a srovnatelné výsledky.

Celkový příspěvek těchto technologií ke snížení průměrných specifických emisí CO₂ každého výrobce může činit nejvýše:

- 7 g CO₂/km do roku 2024;
- 6 g CO₂/km od roku 2025 do roku 2029;
- 4 g CO₂/km od roku 2030 do roku 2034 včetně.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 17 akty v přenesené pravomoci, kterými se mění toto nařízení tak, že se směrem dolů upravují hodnoty horní hranice stanovené ve třetím pododstavci tohoto odstavce s účinkem od roku 2025 s cílem zohlednit technologický vývoj a zajistit vyvážený poměr mezi touto horní hranicí a průměrnými specifickými emisemi CO₂ výrobců.“;

- 9) V článku 12 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. S cílem předejít zvětšování rozdílu mezi uvedenými emisemi a emisemi v reálném provozu Komise nejpozději 1. června 2023 posoudí, jak by bylo možno údaje o spotřebě paliva a energie v reálném provozu shromážděné podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/392 (*) využít k zajištění toho, aby hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva nebo energie stanovené podle nařízení (ES) č. 715/2007 byly i nadále reprezentativní pro emise v reálném provozu v průběhu času u jednotlivých výrobců.

Komise sleduje vývoj rozdílu uvedeného v prvním pododstavci počínaje rokem 2021 a každoročně o něm podává zprávu, a jakmile bude k dispozici dostatek údajů, nejpozději do 31. prosince 2026 zveřejní zprávu, v níž stanoví metodiku pro mechanismus úpravy průměrných specifických emisí CO₂ výrobce od roku 2030 s využitím údajů z reálného provozu shromážděných podle prováděcího nařízení (EU) 2021/392, a posoudí uplatnitelnost tohoto mechanismu.

Tuto zprávu předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě, případně spolu s návrhy na navazující opatření, jako jsou legislativními návrhy s cílem uvedený mechanismus zavést.

(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/392 ze dne 4. března 2021 o sledování a hlášení údajů týkajících se emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 a o zrušení prováděcích nařízení Komise (EU) č. 1014/2010, (EU) č. 293/2012, (EU) 2017/1152 a (EU) 2017/1153 (Úř. věst. L 77, 5.3.2021, s. 8).“;

- 10) V čl. 13 odst. 3 se doplňuje nová věta, která zní:

„Pokud údaje v dokumentaci ke schválení typu nelze opravit podle nařízení (EU) 2018/858, vydá příslušný schvalovací orgán prohlášení o opravě s opravenými údaji a předá toto prohlášení Komisi a dotčeným stranám.“;

- 11) V článku 14 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 17 akty v přenesené pravomoci, kterými se mění příloha I, jak je stanoveno v odstavci 1 tohoto článku.“;

- 12) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 14a

Zpráva o pokroku

1. Do 31. prosince 2025 a poté každé dva roky podá Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku na cestě k mobilitě s nulovými emisemi. Zpráva zejména sleduje a posuzuje potřebu případných dalších opatření k usnadnění spravedlivé transformace, a to i prostřednictvím finančních prostředků.

2. Komise ve zprávě zohlední všechny faktory, které přispívají k nákladově efektivnímu pokroku směrem ke klimatické neutralitě do roku 2050, včetně:

- a) pokroku při zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi, zejména v segmentu lehkých užitkových vozidel, jakož i opatření na úrovni Unie, členských států a na místní úrovni s cílem usnadnit členským státům přechod na lehká užitková vozidla s nulovými emisemi;
- b) pokroku v oblasti energetické účinnosti a cenové dostupnosti vozidel s nulovými a nízkými emisemi;
- c) dopadů na spotřebitele, zejména na domácnosti s nízkými a středními příjmy, včetně dopadů na ceny elektřiny;
- d) analýzy trhu s ojetými vozidly;
- e) přínosu, který z hlediska snížení emisí CO₂ mohou mít dodatečná opatření zaměřená na snížení průměrného stáří vozového parku lehkých vozidel, a tím i jejich emisí, jako jsou opatření na podporu postupného vyřazování starších vozidel sociálně spravedlivým a environmentálně šetrným způsobem;

- f) dopadů na zaměstnanost v automobilovém průmyslu, zejména na mikropodniky a malé a střední podniky, a účinnosti opatření na podporu rekvalifikace a zvyšování kvalifikace pracovní síly;
- g) účinnosti stávajících finančních opatření a potřeby dalších kroků, včetně odpovídajících finančních opatření, na úrovni Unie, členských států nebo na místní úrovni s cílem zajistit spravedlivou transformaci a zmírnit případné negativní socioekonomické dopady, zejména v nejvíce dotčených regionech a komunitách;
- h) pokroku v sociálním dialogu, jakož i aspektů umožňujících dále usnadnit ekonomicky životaschopný a sociálně spravedlivý přechod na silniční mobilitu s nulovými emisemi;
- i) pokroku při zavádění veřejné a soukromé dobíjecí a čerpací infrastruktury, včetně pokroku podle nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU a přepracovaného znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/31/EU (*);
- j) potenciálního přínosu inovativních technologií a udržitelných alternativních paliv, včetně syntetických paliv, k dosažení klimaticky neutrální mobility;
- k) emisí vznikajících během životního cyklu nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel uváděných na trh, jak jsou vykázány v souladu s článkem 7a;
- l) dopadu tohoto nařízení na dosažení cílů členských států podle nařízení (EU) 2018/842 a přepracovaného znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES (**).

3. V den předložení první zprávy o pokroku předloží Komise ve spolupráci s členskými státy a všemi relevantními zúčastněnými stranami Evropskému parlamentu a Radě rovněž zprávu obsahující analýzu s cílem zjistit případné nedostatky ve financování při zajišťování spravedlivé transformace v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, se zvláštním důrazem na malé a střední podniky a regiony, které jsou transformací nejvíce dotčeny. Ke zprávě se případně připojí návrhy odpovídajících finančních opatření, která by umožňovala zjištěné potřeby řešit.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/31/EU ze dne 19. května 2010 o energetické náročnosti budov (Úř. věst. L 153, 18.6.2010, s. 13).

(**) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1).“;

13) Článek 15 se mění takto:

- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Komise v roce 2026 na základě dvouletých zpráv přezkoumá účinnost a dopad tohoto nařízení a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu. Komise zejména posoudí pokrok v rámci tohoto nařízení při dosahování cílů snížení emisí uvedených v čl. 1 odst. 5a, s přihlédnutím k technologickému vývoji, mimo jiné s ohledem na plug-in hybridní technologie, a významu ekonomicky životaschopného a sociálně spravedlivého přechodu na mobilitu s nulovými emisemi. Na základě tohoto posouzení Komise posoudí nutnost přezkumu cílů uvedených v čl. 1 odst. 5a. Komise rovněž posoudí dopady stanovení minimálních prahových hodnot energetické účinnosti pro nové osobní automobily a lehká užitková vozidla s nulovými emisemi uváděné na trh Unie.

Ke zprávě se případně připojí návrh na změnu tohoto nařízení.“;

- b) odstavce 2 až 5 se zrušují;

- c) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Komise do 31. prosince 2024 přezkoumá směrnici 1999/94/ES s přihlédnutím k potřebě poskytnout spotřebitelům přesné, důkladné a navzájem srovnatelné údaje o spotřebě paliva a energie, emisích CO₂ a emisích látek znečišťujících ovzduší u nových osobních automobilů uváděných na trh, a to i v podmínkách reálného provozu, jakož i posoudí možnosti zavedení označení nových lehkých užitkových vozidel z hlediska spotřeby paliva a emisí CO₂.

K tomuto přezkumu se případně připojí legislativní návrh.“;

d) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„9. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 17 akty v přenesené pravomoci, kterými se mění vzorce uvedené v části B přílohy I, pokud jsou tyto změny nezbytné pro zohlednění postupu pro vozidla vyráběná ve více stupních kategorie N₁ uvedeného v části A přílohy III.“;

14) Článek 17 se mění takto:

- a) v odstavci 2 se slova „v čl. 7 odst. 8, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8“ nahrazují slovy „v čl. 7 odst. 8, čl. 7a odst. 2, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8 a 9“;
- b) v odstavci 3 se slova „v čl. 7 odst. 8, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8“ nahrazují slovy „v čl. 7 odst. 8, čl. 7a odst. 2, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8 a 9“;
- c) v odstavci 6 se slova „v čl. 7 odst. 8, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8“ nahrazují slovy „v čl. 7 odst. 8, čl. 7a odst. 2, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8 a 9“;

15) Příloha I se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 19. dubna 2023.

Za Evropský parlament
předsedkyně
R. METSOLA

Za Radu
předsedkyně
J. ROSWALL

PŘÍLOHA

Příloha I nařízení (EU) 2019/631 se mění takto:

1) Část A se mění takto:

a) v bodě 6.1 se nadpis nahrazuje tímto:

„Cíl pro vozový park EU od roku 2025“;

b) v bodě 6.1.2 se název nahrazuje tímto:

„Cíl pro vozový park EU od roku 2030 do roku 2034“;

c) doplňuje se nové písmeno, které zní:

„6.1.3 Cíl pro vozový park EU od roku 2035

Cíl pro vozový park EU_{2035} = cíl pro vozový park EU_{2021} · (1 – redukční faktor₂₀₃₅)

kde:

cíl pro vozový park EU_{2021} je vymezen v bodě 6.0;

redukční faktor₂₀₃₅ je vymezen v čl. 1 odst. 5a písm. a).“;

d) v bodě 6.2 se název nahrazuje tímto:

„Referenční cíle pro specifické emise“;

e) bod 6.2.2 se zrušuje;

f) bod 6.3 se nahrazuje tímto:

„6.3 Cíle pro specifické emise od roku 2025

6.3.1 Cíle pro specifické emise od roku 2025 do roku 2029:

Cíl pro specifické emise = referenční cíl pro specifické emise · faktor ZLEV

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise CO₂ určený podle bodu 6.2.1;

faktor ZLEV je $(1 + y - x)$; pokud je však výsledek větší než 1,05, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1,05, a pokud je výsledek menší než 1,0, použije se hodnota 1,0;

kde:

y je podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku nových osobních automobilů daného výrobce, který se vypočítá jako podíl celkového počtu nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi, kde se každé vozidlo počítá jako ZLEV_{specifická hodnota} podle následujícího vzorce, a celkového počtu nových osobních automobilů registrovaných v daném kalendářním roce:

$$ZLEV_{\text{specifická hodnota}} = 1 - \left(\frac{\text{specifické emise CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Pro nové osobní automobily registrované v členských státech, v jejichž vozovém parku je podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi nižší než 60 % průměru Unie v roce 2017 a kde je méně než 1 000 nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi registrovaných v roce 2017 (*), se faktor ZLEV_{specifická hodnota} do roku 2029 včetně vypočítá podle tohoto vzorce:

$$ZLEV_{\text{specifická hodnota}} = \left(1 - \left(\frac{\text{specifické emise CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Jestliže podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku členského státu u nových osobních automobilů registrovaných za některý rok v období 2025 až 2028 přesáhne 5 %, není tento členský stát způsobilý k použití multiplikátoru 1,85 v následujících letech;

x je 25 % v letech 2025 až 2029.

6.3.2 Cíle pro specifické emise od roku 2030 do roku 2034

Cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park $EU_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cíl pro vozový park EU_{2030} je určen v souladu s bodem 6.1.2;

a_{2030} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park } EU_{2030}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

kde:

a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1

průměrné emise₂₀₂₁ jsou vymezeny v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM_0 je vymezena v bodě 6.2.1

6.3.3 Cíle pro specifické emise od roku 2035

Cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park $EU_{2035} + a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cíl pro vozový park EU_{2035} je určen v souladu s bodem 6.1.3;

a_{2035} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park } EU_{2035}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

kde:

a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1

průměrné emise₂₀₂₁ jsou vymezeny v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM_0 je vymezena v bodě 6.2.1

(*) Podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi v parku nových osobních automobilů členského státu v roce 2017 se vypočítá jako podíl celkového počtu nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi registrovaných v roce 2017 a celkového počtu nových osobních automobilů registrovaných v témže roce.“;

2) Část B se mění takto:

a) v bodě 6.1 se nadpis nahrazuje tímto:

„Cíle pro vozový park EU od roku 2025“;

b) v bodě 6.1.2 se nadpis nahrazuje tímto:

„Cíle pro vozový park EU od roku 2030 do roku 2034“;

c) doplňuje se nové písmeno, které zní:

„6.1.3 Cíle pro vozový park EU od roku 2035

cíl pro vozový park EU_{2035} = cíl pro vozový park $EU_{2021} \cdot (1 - \text{redukční faktor}_{2035})$

kde:

cíl pro vozový park EU_{2021} je vymezen v bodě 6.0;

redukční faktor₂₀₃₅ je vymezen v čl. 1 odst. 5a písm. b).“;

d) bod 6.2.2 se nahrazuje tímto:

„6.2.2 Referenční cíle pro specifické emise od roku 2030 do roku 2034

Referenční cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU_{2030} + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cíl pro vozový park EU_{2030} je určen v souladu s bodem 6.1.2;

α je a_{2030} , jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce rovna hodnotě TM_0 nebo nižší, a a_{2021} , jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce vyšší než hodnota TM_0 ;

kde:

a_{2030} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park } EU_{2030}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1

$\text{průměrné emise}_{2021}$ jsou vymezeny v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM_0 je vymezena v bodě 6.2.1“;

e) doplňuje se nové písmeno, které zní:

„6.2.3 Referenční cíle pro specifické emise od roku 2035

Referenční cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU_{2035} + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cíl pro vozový park EU_{2035} je určen v souladu s bodem 6.1.3;

α je $a_{2035,L}$, jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce rovna hodnotě TM_0 nebo nižší, a $a_{2035,H}$, jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce vyšší než hodnota TM_0 ;

kde:

$a_{2035,L}$ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park } EU_{2035}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park } EU_{2035}}{\text{cíl pro vozový park } EU_{2025}}$

$\text{průměrné emise}_{2021}$ jsou vymezeny v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM_0 je vymezena v bodě 6.2.1“;

f) bod 6.3 se nahrazuje tímto:

„6.3. Cíle pro specifické emise od roku 2025

6.3.1 Cíle pro specifické emise od roku 2025 do roku 2029

Cíl pro specifické emise = referenční cíl pro specifické emise – $(\emptyset_{cile} - \text{cíl pro vozový park } EU_{2025}) \cdot \text{faktor ZLEV}$

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise CO₂ určený podle bodu 6.2.1;

$\emptyset_{\text{cile}}$ je průměr všech referenčních cílů pro specifické emise určených v souladu s bodem 6.2.1 vážený počtem nových lehkých užitkových vozidel každého jednotlivého výrobce;

faktor ZLEV je $(1 + y - x)$; pokud je však výsledek větší než 1,05, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1,05, a pokud je výsledek menší než 1,0, použije se hodnota 1,0;

kde:

y je podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku nových lehkých užitných vozidel daného výrobce, který se vypočítá jako podíl celkového počtu nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi, kde se každé vozidlo počítá jako ZLEV_{specifická hodnota} podle následujícího vzorce, a celkového počtu nových lehkých užitných vozidel registrovaných v daném kalendářním roce:

$$\text{ZLEV}_{\text{specifická hodnota}} = 1 - \left(\frac{\text{specifické emise CO}_2}{50} \right)$$

x je 17 % v letech 2025 až 2029.

6.3.2 Cíle pro specifické emise od roku 2030 do roku 2034

Cíl pro specifické emise = referenční cíl pro specifické emise – ($\emptyset_{\text{cile}}$ – cíl pro vozový park EU₂₀₃₀)

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise daného výrobce určený v souladu s bodem 6.2.2;

$\emptyset_{\text{cile}}$ je průměr všech referenčních cílů pro specifické emise určených v souladu s bodem 6.2.2 vážený počtem nových lehkých užitkových vozidel každého jednotlivého výrobce;

cíl pro vozový park EU₂₀₃₀ je vymezen v bodě 6.1.2.

6.3.3 Cíle pro specifické emise od roku 2035

cíl pro specifické emise = referenční cíl pro specifické emise – ($\emptyset_{\text{cile}}$ – cíl pro vozový park EU₂₀₃₅)

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise daného výrobce určený v souladu s bodem 6.2.3;

$\emptyset_{\text{cile}}$ je průměr všech referenčních cílů pro specifické emise určených v souladu s bodem 6.2.3 vážený počtem nových lehkých užitkových vozidel každého jednotlivého výrobce;

cíl pro vozový park EU₂₀₃₅ je vymezen v bodě 6.1.3.“