

Středa 8. června 2022

P9_TA(2022)0234

Normy emisí CO₂ pro osobní automobily a lehká užitková vozidla *I**

Pozměňovací návrhy přijaté Evropským parlamentem dne 8. června 2022 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, 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 (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))⁽¹⁾

(Řádný legislativní postup: první čtení)

(2022/C 493/25)

Pozměňovací návrh 1**Návrh nařízení****Bod odůvodnění 1***Znění navržené Komisí*

- (1) Pařížská dohoda přijatá v prosinci 2015 na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC) vstoupila v platnost v listopadu 2016 (dále jen „Pařížská dohoda“). Její smluvní strany 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.

Pozměňovací návrh

- (1) Pařížská dohoda přijatá v prosinci 2015 na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC) vstoupila v platnost v listopadu 2016 (dále jen „Pařížská dohoda“). Její smluvní strany 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. **Přijetím Klimatického paktu z Glasgow v listopadu 2021 jeho smluvní strany uznaly, že udržení nárůstu průměrné globální teploty na 1,5 °C nad úrovní před průmyslovou revolucí by výrazně snížilo rizika a dopady změny klimatu, a zavázaly se, že do konce roku 2022 posílí své cíle pro rok 2030, aby urychlily opatření v oblasti klimatu v tomto kritickém desetiletí a odstranily rozdíl v ambicích, pokud jde o cíl 1,5 °C.**

⁽¹⁾ Věc byla vrácena příslušnému výboru pro účely interinstitucionálních jednání podle čl. 59 odst. 4 čtvrtého pododstavce (A9-0150/2022).

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí

- (2) Řešení problémů souvisejících s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody jsou jádrem sdělení o „Zelené dohodě pro Evropu“, které Komise přijala 11. prosince 2019 ⁽²³⁾. Ve světle velmi závažných dopadů pandemie COVID-19 na zdraví a hospodářský blahobyt nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu jen vzrostla.

⁽²³⁾ Sdělení Komise – Zelená dohoda pro Evropu, COM(2019)0640 final ze dne 11. prosince 2019.

Pozměňovací návrh

- (2) Řešení problémů souvisejících s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody jsou jádrem sdělení o „Zelené dohodě pro Evropu“, které Komise přijala 11. prosince 2019 ⁽²³⁾. **Evropský parlament ve svém usnesení ze dne 15. ledna 2020 o Zelené dohodě pro Evropu vyzval k nezbytnému přechodu na klimaticky neutrální společnost nejpozději do roku 2050 a ve svém usnesení ze dne 28. listopadu 2019 o stavu klimatické a environmentální nouze vyhlásil stav nouze v oblasti klimatu a životního prostředí.** Ve světle velmi závažných dopadů pandemie COVID-19 na zdraví a hospodářský blahobyt nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu jen vzrostla.

⁽²³⁾ Sdělení Komise – Zelená dohoda pro Evropu, COM(2019)0640 final ze dne 11. prosince 2019.

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (3) **Zelená dohoda pro Evropu kombinuje komplexní soubor vzájemně se posilujících opatření a iniciativ, jejichž cílem je dosáhnout klimatické neutrality v EU do roku 2050, a vytyčuje novou strategii růstu, jejímž cílem je přeměnit Unii** ve spravedlivou a prosperující společnost s moderním a konkurenceschopným hospodářstvím účinně využívajícím zdroje, **ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů.** Jejím cílem je rovněž chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál Unie a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. Tento přechod 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. Je proto třeba zajistit, aby byl přechod spravedlivý a inkluzivní a nikdo při něm nezůstal opomenut.

- (3) EU **chce** do roku 2050 **vytyčit** novou strategii růstu, **jež bude zaměřena na transformaci Unie** ve spravedlivou a prosperující společnost s moderním a konkurenceschopným hospodářstvím účinně využívajícím zdroje **a s dynamickými průmyslovými odvětvími, která budou ve svých oborech i nadále vedoucími světovými hráči a globální hnací silou inovací, při zajištění vysoce placených kvalitních pracovních míst v Unii.** Jejím cílem je rovněž chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál Unie a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. **V tomto smyslu stanoví osmý akční program pro životní prostředí, který trvá do roku 2030, cíl urychlit ekologický přechod na klimaticky neutrální, udržitelné, netoxické, na obnovitelných zdrojích založené, odolné a konkurenceschopné oběhové hospodářství, a to spravedlivým, rovným a inkluzivním způsobem, a chránit, obnovovat a zlepšovat stav životního prostředí, přičemž podporuje soubor opatření a iniciativ oznámených v rámci Zelené dohody pro Evropu a staví na nich.** Tento přechod se zároveň dotýká rozdílně žen a mužů a má zvláštní dopad na některé znevýhodněné **a zranitelné** skupiny, jako jsou starší lidé, osoby se zdravotním postižením a osoby s menšinovým rasovým nebo etnickým původem **a jednotlivci a domácnosti s nízkými nebo nižšími středními příjmy.** **Transformace bude mít navíc odlišný dopad na různé regiony Unie, zejména pokud jde o strukturálně znevýhodněné, okrajové a nejvzdálenější regiony.** Je proto třeba zajistit, aby byl přechod spravedlivý a inkluzivní a nikdo při něm nezůstal opomenut.

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí

- (5) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [–] ⁽²⁴⁾ Unie zakotvila cíl **klimatické neutrality v rámci celého hospodářství** do roku 2050 **do právních předpisů**. Toto nařízení rovněž stanoví závazný cíl **snížení čistých emisí skleníkových plynů v Unii (emise po odečtení pohlcení) do roku 2030** alespoň o 55 % **ve srovnání s úrovní z roku 1990**.

⁽²⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [.../...] ze dne [...] 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (EU) 2018/1999 (evropský právní rámec pro klima), Úř. věst. L .../... .].

Pozměňovací návrh

- (5) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) **2021/1119** ⁽²⁴⁾ Unie **legislativně** zakotvila cíl **dosažení nulových čistých emisí nejpozději do roku 2050 a cíl dosáhnout v následujících letech záporných emisí**. Uvedené nařízení rovněž stanoví závazný **domácí průběžný cíl Unie v oblasti klimatu snížit do roku 2030 čisté emise** skleníkových plynů **(tj. emise po odečtení pohlcení)** alespoň o 55 % **oproti hodnotám z roku 1990**.

⁽²⁴⁾ 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 nařízení (EU) 2018/1999** (evropský právní rámec pro klima) (Úř. věst. L **243, 9.7.2021, s. 1**).

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

- (6) Očekává se, že k dosažení tohoto snížení emisí přispějí všechna hospodářská odvětví, včetně odvětví silniční dopravy.

Pozměňovací návrh

- (6) Očekává se, že k dosažení tohoto snížení emisí přispějí všechna hospodářská odvětví, včetně odvětví silniční dopravy. **Odvětví dopravy je jediným odvětvím, v němž emise od roku 1990 rostou. To zahrnuje silniční dopravu s lehkými a těžkými vozidly, která společně představují více než 70 % celkových emisí z dopravy.**

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (6a) **Je velmi důležité, aby individuální mobilita zůstala přístupná a cenově dostupná pro všechny, zejména pro osoby dojíždějící za prací, které nemají přístup ke kvalitní veřejné dopravě nebo jiným řešením v oblasti mobility.**

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (6b) *Na konferenci OSN o změně klimatu, která se konala v roce 2021 v°Glasgow ve Spojeném království a která je známá jako COP26, byl přijat závazek urychlit celosvětový přechod na vozidla s nulovými emisemi. Rovněž byl přijat závazek, že tento přechod bude spravedlivý a udržitelný, aby žádný region ani komunita nezůstaly opomenuty, a konference zdůraznila význam zajištění spravedlivého přechodu pracovní síly a vytváření důstojných a kvalitních pracovních míst.*

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (7) Opatření stanovená v tomto nařízení jsou nezbytná jako součást soudržného a konzistentního rámce, který je nezbytný pro dosažení celkového cíle Unie snížit čisté emise skleníkových plynů.
- (7) *Opatření stanovená v tomto nařízení jsou nezbytná jako součást soudržného a konzistentního rámce, který je nezbytný pro dosažení celkového cíle Unie snížit čisté emise skleníkových plynů i závislost Unie na dovážených fosilních palivech, včetně dovozů ropy, které jen v°roce 2018 představovaly 227,5 miliard EUR, přičemž ropa je nadále hlavním zdrojem energie spotřebovávané automobily a dodávkami (94 %). Při postupném ukončování spotřeby ropy je zásadní nepřecházet z jedné závislosti na druhou. Pro zajištění budoucí životaschopnosti evropského zpracovatelského průmyslu a posílení strategické autonomie Unie je nezbytné, aby Komise spolupracovala s členskými státy a zúčastněnými stranami z průmyslu na zabezpečení dodavatelského řetězce strategických materiálů a vzácných zemin, které jsou potřebné pro nízkouhlíkové a bezuhlíkové technologie.*

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (7a) *Zatímco revize tohoto nařízení je v souladu s plněním environmentálních cílů, konkrétně s dekarbonizací silniční dopravy s cílem bojovat proti změně klimatu, měla by rovněž zohlednit významné průmyslové a sociální důsledky tohoto procesu, aby byla zaručena zaměstnanost a mobilita přístupná všem.*

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

- (8) Aby bylo do roku 2030 dosaženo snížení čistých emisí skleníkových plynů alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990, je nutné zpřísnit požadavky na snížení emisí stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631⁽²⁵⁾ jak pro osobní automobily, tak pro 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 vyššího snížení emisí v jiných odvětvích, včetně těch, kde je dekarbonizace náročnější.

⁽²⁵⁾ 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).

Pozměňovací návrh

- (8) Aby bylo do roku 2030 dosaženo snížení čistých emisí skleníkových plynů alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990 **a s cílem vytyčit jasnou cestu k dosažení tohoto cíle a přispět k nezbytnému snížení emisí před rokem 2030**, je nutné zpřísnit požadavky na snížení emisí stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631⁽²⁵⁾ jak pro osobní automobily, tak pro 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. **Má-li být tento cíl splněn, bude dle nákladově optimálního scénáře nutné snížit emise v odvětví dopravy přibližně o 90 %, přičemž platí, že emise skleníkových plynů v odvětví dopravy v současnosti jako v jediném ze sektorů rostou. Současně je mimořádně důležité, aby doplňující legislativní akty Unie, jako je směrnice (EU) 2018/2001^(25a), zajistily rychlé zavedení energie z obnovitelných zdrojů, aby byl vozový park Unie poháněn dodatečnou elektřinou z obnovitelných zdrojů.** Bez ambiciózních opatření v oblasti snižování emisí skleníkových plynů v silniční dopravě by bylo zapotřebí vyššího snížení emisí v jiných odvětvích, včetně těch, kde je dekarbonizace náročnější. **Digitální a ekologická transformace by proto měla také zohledňovat význam sociálního rozměru, a to v zájmu zajištění dostupné mobility pro všechny, včetně dopadu zdanění energie na cenovou dostupnost, přímého a nepřímého dopadu vyšších cen energie na dopravu v různých regionech Unie i odvětvových dopadů, s cílem zajistit zaměstnanost a konkurenceschopnost tohoto odvětví.**

⁽²⁵⁾ 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).

^(25a) **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).**

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (8a) *Nedávné studie naznačují, že elektromobily na baterie jsou již v několika segmentech automobilů konkurenceschopné s konvenčními automobily, pokud jde o celkové náklady na vlastnictví. Zvýšené normy CO₂ pro osobní a lehká užitková vozidla urychlí snižování celkových nákladů na vlastnictví bateriových elektrických vozidel, čímž se stanou pro všechny skupiny spotřebitelů v celé Unii atraktivnějšími než vozidla se spalovacími motory. Ambicióznější normy CO₂ pro osobní a lehká užitková vozidla na období 2025–2030 rovněž urychlí dekarbonizaci trhu s ojetými vozidly ve všech segmentech, což přinese větší výhody spotřebitelům s nižšími a středními příjmy.*

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (9) 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 a úspory energie, a zajistit zachování inovací v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu. V celosvětovém kontextu musí být také hodnotový řetězec automobilového průmyslu EU 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 a technologické inovace pokračují. Při tomto přechodu mohou i nadále hrát svou roli vozidla s nulovými a nízkými emisemi, mezi něž patří také výkonná plug-in hybridní elektrická vozidla.
- (9) 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, **posílení energetické bezpečnosti a efektivity a z ní plynoucí** úspory energie, a zajistit zachování inovací v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu. V celosvětovém kontextu musí být také hodnotový řetězec automobilového průmyslu EU 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, **příčemž** technologické inovace pokračují. Při tomto přechodu mohou i nadále hrát svou roli vozidla s nulovými a nízkými emisemi, mezi něž patří také výkonná plug-in hybridní elektrická vozidla, **pokud jsou zaručeny přesné a úplné údaje o výkonnosti těchto typů vozidel v souvislosti s emisemi.**

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 14**Návrh nařízení****Bod odůvodnění 10 a (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (10a) *Technologické inovace jsou předpokladem dekarbonizace mobility v Unii, a proto by měly být podporovány. Vzhledem k rostoucí mezinárodní konkurenci by Unie a členské státy měly pokračovat ve svém úsilí a zkoumat a rozvíjet iniciativy, které podporují součinnost v tomto odvětví, jako je Evropská bateriová aliance, a podporovat veřejné a soukromé investice do evropského výzkumu a inovací v oblasti automobilového průmyslu. Cílem by mělo být zachovat vedoucí postavení Evropy v oblasti technologií v tomto odvětví, rozvíjet průmyslovou excelenci v oblasti technologií budoucnosti v Unii a zajistit dlouhodobou udržitelnost a konkurenceschopnost její průmyslové základny.*

Pozměňovací návrh 15**Návrh nařízení****Bod odůvodnění 10 b (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (10b) *Některé členské státy oznámily plány na urychlení zavádění vozidel s nulovými emisemi stanovením data ukončení používání nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel vypouštějících emise CO₂ uvedených na trh na jejich území před datem stanoveným na úrovni Unie. Komise by měla určit možnosti, jak usnadnit členským státům přechod na lehká užitková vozidla s nulovými emisemi v souladu s těmito plány.*

Pozměňovací návrh 16**Návrh nařízení****Bod odůvodnění 10 c (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (10c) *Díky jasným regulačním signálům by měli být výrobci schopni přijímat investiční rozhodnutí. V důsledku absence těchto signálů by mohlo hrozit riziko, že automobilový průmysl v Unii ztratí konkurenceschopnost a vedoucí postavení v oblasti technologií, jestliže nebude rychle investovat, tak i podíl na světovém i domácím trhu.*

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (10d) *Pro vyjednávání a přijímání plánů spravedlivé územní transformace a vnitrostátních sociálních plánů pro klimatická opatření na úrovni výrobců, regionů a odvětví má zásadní význam posílení sociálního dialogu v automobilovém průmyslu. Je nezbytné zajistit transformaci pracovní síly v určité zeměpisné oblasti, a to způsobem, který odráží možnosti regionu.*

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (11) Cíle v revidovaných výkonnostních normách pro emise CO₂ by měla doplnit evropská strategie pro řešení výzev, které představuje rozšíření výroby vozidel s nulovými emisemi a souvisejících technologií, jakož i potřeba prohlubování dovedností a rekvalifikace pracovníků v tomto odvětví a ekonomická diverzifikace a přeměna činností. V případě potřeby by měla být **zvážena** finanční podpora na úrovni EU a členských států za účelem přilákání soukromých investic, mimo jiné prostřednictvím Evropského sociálního fondu plus, Fondu pro spravedlivou transformaci, Inovačního fondu, Nástroje pro oživení a odolnost a dalších nástrojů víceletého finančního rámce a nástroje Next Generation EU, a to v souladu s pravidly státní podpory. Revidovaná pravidla státní podpory v oblasti životního prostředí a energetiky umožní členským státům podporovat podniky při dekarbonizaci jejich výrobních procesů a zavádění ekologičtějších technologií v rámci nové průmyslové strategie.
- (11) Cíle v revidovaných výkonnostních normách pro emise CO₂ by měla doplnit evropská strategie pro řešení výzev, které představuje rozšíření výroby vozidel s nulovými emisemi a souvisejících technologií, **při zohlednění specifik jednotlivých členských států**, jakož i potřeba prohlubování dovedností a rekvalifikace pracovníků v tomto odvětví a ekonomická diverzifikace a přeměna činností **za současného udržení úrovně zaměstnanosti v automobilovém průmyslu v Unii. Zvláštní pozornost je třeba věnovat dopadu tohoto přechodu na mikropodniky a malé a střední podniky v dodavatelském řetězci**. V případě potřeby by měla být **přidělena** finanční podpora na úrovni EU a členských států za účelem přilákání soukromých investic, mimo jiné prostřednictvím Evropského sociálního fondu plus, Fondu pro spravedlivou transformaci, Inovačního fondu, **Evropského fondu pro regionální rozvoj, Fondu soudržnosti**, Nástroje pro oživení a odolnost a dalších nástrojů víceletého finančního rámce a nástroje Next Generation EU, a to v souladu s pravidly státní podpory. **Kromě toho by byl na úrovni Unie rovněž zapotřebí specializovaný tok finančních prostředků na transformaci v automobilovém odvětví, aby bylo možné řešit zejména případné negativní dopady na zaměstnanost**. Revidovaná pravidla státní podpory v oblasti životního prostředí a energetiky umožní členským státům podporovat podniky při dekarbonizaci jejich výrobních procesů a zavádění ekologičtějších technologií v rámci nové průmyslové strategie.

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12) Aktualizovaná nová průmyslová strategie⁽²⁶⁾ předpokládá společné vypracování 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 přechodu pro ekosystém mobility, který by doplnil transformaci hodnotového řetězce automobilového průmyslu. Tento způsob by měl brát v úvahu zejména malé a střední podniky v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, konzultace se sociálními partnery, včetně členských států, a také vycházet z Evropské agendy dovedností s iniciativami, 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 této cesty by se měla rovněž řešit vhodná opatření a pobídky na evropské a vnitrostátní úrovni s cílem zvýšit cenovou dostupnost vozidel s nulovými emisemi. Pokrok dosažený v rámci tohoto uceleného způsobu transformace celého ekosystému mobility by měl být **každé dva roky** kontrolován v rámci zprávy o pokroku, kterou bude předkládat Komise a která se bude mimo jiné zabývat pokrokem v zavádění vozidel s nulovými emisemi, vývojem jejich cen, využíváním vývoje alternativních paliv a zaváděním infrastruktury podle požadavků nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva, potenciálem inovativních technologií k dosažení klimaticky neutrální mobility, mezinárodní konkurenceschopnosti, investicemi do hodnotového řetězce automobilového průmyslu, prohlubováním dovedností a rekvalifikací pracovníků a přeměnou činnosti. Zpráva o pokroku bude rovněž vycházet z **dvouletých** zpráv o pokroku, které členské státy předkládají v rámci nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva. Komise by měla při přípravě zprávy o pokroku, včetně výsledků sociálního dialogu, vést konzultace se sociálními partnery. 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.

(12) Aktualizovaná nová průmyslová strategie⁽²⁶⁾ předpokládá společné vypracování 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 přechodu pro ekosystém mobility, který by doplnil transformaci hodnotového řetězce automobilového průmyslu, **a to zcela transparentně a po konzultaci se všemi zúčastněnými stranami, mimo jiné zvážením zřízení zvláštního fóra pro sociální dialog v automobilovém odvětví.** Tento způsob by měl brát v úvahu zejména malé a střední podniky, **včetně mikropodniků,** v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, konzultace se sociálními partnery, včetně členských států, a také vycházet z **doporučení Rady ohledně zajištění spravedlivé transformace na klimatickou neutralitu a** z Evropské agendy dovedností s iniciativami, 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 této cesty by se měla rovněž řešit vhodná opatření a pobídky na evropské a vnitrostátní úrovni s cílem zvýšit cenovou dostupnost **a udržitelnost** vozidel s nulovými emisemi. **Měla by se rovněž řešit úloha, kterou mohou na této cestě sehrát veřejné zakázky, a v tomto ohledu by Komise měla zvážit revizi směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161^(26a) s cílem zajistit její soulad s cíli nařízení (EU) 2019/631.** Pokrok dosažený v rámci tohoto uceleného způsobu transformace celého ekosystému mobility by měl být **každý rok** kontrolován v rámci zprávy o pokroku, kterou bude předkládat Komise a která se bude mimo jiné zabývat pokrokem v zavádění vozidel s nulovými emisemi, vývojem jejich cen **a spotřebou energie, dopady na spotřebitele,** využíváním vývoje alternativních paliv a zaváděním infrastruktury podle požadavků nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva, **vývojem podílu energie z obnovitelných zdrojů podle požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001^(26b),** potenciálem inovativních technologií k dosažení

⁽²⁶⁾ Sdělení Komise – Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy, COM(2021)0350 final ze dne 5. května 2021.

Středa 8. června 2022

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

klimaticky neutrální mobility, mezinárodní konkurenceschopností, investicemi do hodnotového řetězce automobilového průmyslu, prohlubováním dovedností a rekvalifikací pracovníků a přeměnou činností **zejména v regionech s vysokým podílem pracovních míst souvisejících s hodnotovým řetězcem automobilového průmyslu a emisemi souvisejícími se stářím lehkých užitkových vozidel a současně zváží opatření zaměřená na synchronní, sociálně spravedlivé a environmentálně šetrné vyřazování starších vozidel.** Zpráva o pokroku bude rovněž vycházet ze zpráv o pokroku, které členské státy předkládají v rámci nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva. Komise by měla při přípravě zprávy o pokroku, včetně výsledků sociálního dialogu, vést konzultace se sociálními partnery. **Komise by měla rovněž konzultovat s širokou škálou nezávislých odborníků, zúčastněných stran a vnitrostátních a regionálních správních orgánů s cílem zajistit komplexní znalostní základnu.** Inovace v^o dodavatelském řetězci automobilového průmyslu pokračují. Inovativní technologie, jako je výroba e-paliv se zachycováním CO₂ přímo ze vzduchu **a vodíkové automobily s technologií palubního systému skladování uhlíku** by v^o 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.

- (²⁶) Sdělení Komise – Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy, COM(2021)0350 final ze dne 5. května 2021.
- (^{26a}) **Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (Úř. věst. L 188, 12.7.2019, s. 116).**
- (^{26b}) **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).**

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 20
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (12a) *Ačkoli se toto nařízení vztahuje pouze na nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla, je důležité, aby bylo v zájmu ochrany životního prostředí a zdraví občanů ve všech členských státech zahrnuto do komplexnějšího akčního plánu na úrovni Unie pro dekarbonizaci stávajícího vozového parku. Vzhledem ke své pomalé obměně zůstane současný vozový park v budoucnu ještě dlouho faktorem narušujícím environmentální výkonnost. Stávající trh s ojetými znečišťujícími vozidly ve střední a východní Evropě navíc vytváří riziko přesunu znečištění do méně ekonomicky rozvinutých regionů Unie. Dosažení ambiciózních klimatických cílů do roku 2050 by mělo jít ruku v ruce s právem všech občanů Unie na čistší ovzduší. Aby se urychlilo snižování emisí ze stávajícího vozového parku, je nanejvýš důležité, aby Komise co nejdříve navrhla legislativní opatření s cílem vytvořit rámec příznivý pro modernizaci vozidel a podpořit využívání technologií snižujících emise CO₂, které jsou v současné době dostupné, jako jsou nízkouhlíková paliva nebo světla s nižší spotřebou energie, urychlit přechod na jiný druh nákladní a osobní dopravy a podpořit ekologičtější dopravní návyky, jako je spolujízda, tzv. „měkká mobilita“ a veřejná doprava ve městech, a řešit možné riziko úniku uhlíku z automobilového průmyslu v rámci Unie.*

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 12 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12b) *V zájmu zajištění souladu s novým cílem Unie v oblasti klimatu do roku 2030, jakož i se zpřísněnými normami pro emise CO₂, by měla být předložena aktualizace směrnice Evropského parlamentu Rady 2009/33/ES^(26a), včetně možnosti rozšířit její oblast působnosti na vozidla vlastněná nebo pronajímaná soukromou společností od určité velikosti vozového parku, s cílem podpořit rostoucí poptávku po vozidlech s nulovými emisemi. Vzhledem k tomu, že vozidla z firemních vozových parků se rychleji dostávají na soukromý trh, umožnilo by to rychlejší vytvoření trhu s ojetými vozidly s nulovými emisemi, což bude důležité zejména pro regiony, kde bude přechod obtížnější, a také by to přispělo k rychlejší cenové paritě s konvenčními vozidly v celé Unii.*

^(26a) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých silničních vozidel na podporu nízkemisní mobility (Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5).

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

- (13) Tyto cíle pro vozový park EU **mají** být doplněny nezbytným zaváděním infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, **jak je stanoveno ve směrnici** Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ⁽²⁷⁾.

⁽²⁷⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

Pozměňovací návrh

- (13) Tyto cíle pro vozový park EU **by měly** být doplněny nezbytným zaváděním infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, **kteřá je zásadně důležitá pro dosažení zpřísněných cílů. Z tohoto důvodu by vzhledem ke slabému a pomalému provádění směrnice** Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ⁽²⁷⁾ **měly být zpřísněné cíle snižování emisí CO₂ doplněny ambiciózním nařízením o infrastruktuře pro alternativní paliva, kterým by se stanovily ambiciózní závazné cíle pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva ve všech 27 členských státech. Tyto cíle by měly být doplněny ambiciózními cíli pro zavádění soukromých dobíjecích stanic v budovách podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/31/EU ^(27a). V této souvislosti je prvořadé zachovat a zvyšovat investice do nezbytného zavádění infrastruktury.**

⁽²⁷⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

^(27a) 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).

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí

- (13a) **Vzhledem k tomu, že na světě je více než miliarda vozidel na fosilní paliva, která produkují více než 30 % celosvětových emisí CO₂, je přestavba tepelných vozidel na elektrická doplňkovým řešením k nabídce tradičních výrobců, které umožňuje urychlit ekologickou transformaci a zároveň se opírá o oběhové hospodářství.**

Pozměňovací návrh

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí

- (14) Výrobci by měla být poskytnuta dostatečná flexibilita pro postupné přizpůsobování jejich vozových parků, aby zvládli přechod na vozidla s nulovými emisemi nákladově efektivním způsobem, a **proto je vhodné zachovat přístup snižování cílových úrovní v pětiletých krocích.**

Pozměňovací návrh

- (14) 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 podpoří jejich konkurenceschopnost a připraví půdu pro další inovace, a zároveň by měla být zohledněna potřeba stanovit jednoznačnou trajektorii zavádění těchto vozidel, která zajistí, že odvětví silniční dopravy přispěje k cíli Unie v oblasti klimatu do roku 2030.**

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

- (15) 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 roku 2030 zrušen. Před tímto datem, a tedy po celé toto desetiletí, bude pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi nadále podporovat zavádění vozidel s emisemi od nuly do 50 g CO₂/km, včetně bateriových elektrických vozidel, elektromobilů s vodíkovými palivovými články a výkonných plug-in hybridních elektrických vozidel. Po tomto datu se plug-in hybridní elektrická vozidla budou i nadále započítávat do cílů pro vozový park, které musí výrobci vozidel splnit.**

Pozměňovací návrh

- (15) Kvůli přísnějším cílům pro vozový park EU 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 zrušen. Plug-in hybridní elektrická vozidla **se** budou i nadále započítávat do cílů pro vozový park, které musí výrobci vozidel splnit.

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 26**Návrh nařízení****Bod odůvodnění 15 a (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (15a) *Podle nařízení (EU) 2019/631 se snížení emisí dosažené díky inovacím, které není zohledněno ve zkoušce schválení typu, v současnosti zohledňuje prostřednictvím kreditů za ekologické inovace, které lze započítat do cíle snížení emisí výrobce. Snížení emisí, které lze nárokovat, je v současné době omezeno na 7 g/km na každého výrobce. Tato horní hranice by měla být upravena směrem dolů v souladu s přísnějšími cíli, aby se zajistilo, že systém zůstane omezen na skutečné inovace a nebude motivovat ke snižování ambicí v oblasti prodeje vozidel s nulovými emisemi.*

Pozměňovací návrh 27**Návrh nařízení****Bod odůvodnění 15 b (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (15b) *Podpora technologických i sociálních inovací je důležitou součástí podpory rychlejšího přechodu na mobilitu s nulovými emisemi. Pro inovace v ekosystému mobility jsou již k dispozici významné finanční prostředky, a to prostřednictvím různých nástrojů financování Unie, zejména programu Horizont Evropa, programu InvestEU, Fondu pro regionální rozvoj, Fondu soudržnosti, Inovačního fondu a Nástroje pro oživení a odolnost. Přestože se očekává, že ambiciózní roční cíle snížení emisí CO₂ podnítky inovace v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, hlavním cílem tohoto nařízení je dosáhnout skutečného, účinného a ověřitelného snížení emisí CO₂.*

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 16 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(16a) Cílů stanovených v nařízení (EU) 2019/631 je částečně dosahováno prodejem hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV). Emise z těchto vozidel se v současné době započítávají pomocí faktoru použití stanoveného v nařízení Komise (EU) 2017/1151^(1a), který vyjadřuje podíl vzdálenosti ujeté na baterii v porovnání se vzdáleností ujetou na spalovací motor. Tento faktor použití se však nezakládá na reprezentativních údajích z reálného provozu, ale na odhadu. Komise v souladu s čl. 12 odst. 2 nařízení (EU) 2019/631 od 1. ledna 2021 shromažďuje údaje o spotřebě paliva v reálném provozu prostřednictvím palubních zařízení pro měření spotřeby paliva v osobních automobilech. Faktor použití pro hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením by měl být na základě těchto údajů neprodleně revidován s cílem zajistit, aby odrážel emise v reálném provozu. Aktualizovaný faktor použití by měl platit nejpozději od roku 2025 a měl by být průběžně revidován, aby se zajistilo, že bude i nadále odrážet skutečné emise.

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

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(18) Aby bylo zajištěno spravedlivé rozdělení úsilí o snižování emisí, měly by být obě křivky limitních hodnot pro lehčí a těžší lehká užitková vozidla upraveny tak, aby odrážely zpřísněné cíle snižování emisí CO₂.

vypouští se

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 121**Návrh nařízení****Bod odůvodnění 21***Znění navržené Komisí*

- (21) S ohledem na zvýšené celkové cíle v oblasti snižování emisí skleníkových plynů a v zájmu zamezení možných účinků narušujících 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 roku **2030** ukončena možnost výrobců odpovědných za 1 000 až 10 000 osobních automobilů nebo 1 000 až 22 000 lehkých užitkových vozidel nově registrovaných v kalendářním roce požádat o výjimku z cílů pro specifické emise.

Pozměňovací návrh

- (21) S ohledem na zvýšené celkové cíle v oblasti snižování emisí skleníkových plynů a v zájmu zamezení možných účinků narušujících 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 roku **2036** ukončena možnost výrobců odpovědných za 1 000 až 10 000 osobních automobilů nebo 1 000 až 22 000 lehkých užitkových vozidel nově registrovaných v kalendářním roce požádat o výjimku z cílů pro specifické emise.

Pozměňovací návrh 31**Návrh nařízení****Bod odůvodnění 23***Znění navržené Komisí*

- (23) 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, které byly zohledněny **ve dvouletých** zprávách.

Pozměňovací návrh

- (23) Pokrok dosažený podle nařízení (EU) 2019/631 při plnění cílů snižování emisí stanovených pro rok 2030 a další roky by měl být v roce **2027** přezkoumán. Při tomto přezkumu by měly být zohledněny všechny aspekty, které byly zohledněny **v každoročních** zprávách.

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 23 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (23a) *Je důležité posuzovat emise během celého životního cyklu lehkých užitkových vozidel na úrovni Unie. Za tímto účelem by Komise měla nejpozději do 31. prosince 2023 vypracovat společnou metodiku Unie pro posuzování a jednotné vykazování údajů o emisích CO₂ vznikajících během celého životního cyklu lehkých užitkových vozidel, která jsou uváděna na trh Unie, s cílem získat celkový přehled o jejich dopadu na životní prostředí. Komise by měla přijmout navazující opatření včetně případných legislativních návrhů, kterými podpoří pokrok Unie při naplňování jejích ambicí v oblasti klimatu. Dále je důležité vypracovat metodiku pro posouzení celkové ekologické výkonnosti vozidel, která bude nejen započítávat emise CO₂, ale i zohledňovat celkovou environmentální stopu.*

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- (24) *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 mají být proto nadále považovány za příjmy souhrnného rozpočtu Unie v souladu s čl. 8 odst. 4 nařízení (EU) 2019/631.*
- (24) *Příjmy z poplatků za překročení emisí by měly být přiděleny na podporu spravedlivého přechodu na klimaticky neutrální hospodářství, a zejména na zmírnění případných negativních dopadů tohoto přechodu na zaměstnanost v automobilovém odvětví. Komise by měla v případě potřeby předložit návrh na vytvoření takového nástroje financování. Měly by být přitom zohledněny zejména zasažené regiony a komunity, které mohou být zranitelnější z důvodu přítomnosti intenzivního automobilového průmyslu nebo z důvodu zvláštních charakteristik, které přechod na silniční dopravu s nulovými emisemi ztěžují, jako je tomu v případě nejvzdálenějších regionů.*

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 74**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 1 – písm. -a (nové)**

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 1 – odst. 4 a

Platné znění

Pozměňovací návrh

a) pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl, který se rovná 15 % snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.1.1 přílohy I;

-a) v odstavci 4 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl, který se rovná 15 % snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.1.1 přílohy I, **jak je stanoveno v nařízení (EU) 2019/631, s cílem respektovat výrobní cykly;**“

Pozměňovací návrh 35**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 1 – písm. -a a (nové)**

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 1 – odst. 4 – písm. b

Platné znění

Pozměňovací návrh

b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl, který se rovná 15 % snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.1 přílohy I.

-aa) v odstavci 4 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl, který se rovná 15 % snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.1 přílohy I, **jak je stanoveno v nařízení (EU) 2019/631.**“

Pozměňovací návrh 36**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 1 – písm. c**

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 1 – odst. 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

c) **v odstavci 6 se slova „Od 1. ledna 2025“ nahrazují slovy „Od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029“,**

c) **odstavec 6 se zrušuje.**

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 37**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. a a (nové)**

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 3 – odst. 1 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) vkládá se nové písmeno, které zní:

„aa) ‚plug-in hybridním elektrickým vozidlem‘ neboli ‚PHEV‘ vozidlo poháněné kombinací elektromotoru s^o dobíjecí baterií a spalovacího motoru, které mohou pracovat společně nebo odděleně;“

Pozměňovací návrh 38**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. b a (nové)**

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 3 – odst. 1 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ba) the following point is inserted:

„ba) ‚firemním vozidlem‘ vozidlo ve vlastnictví nebo v nájmu soukromé společnosti, jak je definována v nařízení Rady (ES) č. 2157/2001 ^(1a), a používané pro obchodní účely;“

^(1a) Nařízení Rady (ES) č. 2157/2001 ze dne 8. října 2001 o statutu evropské společnosti (SE) (Úř. věst. L 294, 10.11.2001, s. 1).

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. a a (nové)

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 7 – odst. 10

Platné znění

Pozměňovací návrh

aa) *odstavec 10 se nahrazuje tímto:*

10. Nejpozději roku 2023 Komise **posoudí možnost vytvoření společné metodiky** Unie pro hodnocení a ucelené vykazování údajů o úplných emisích CO₂ vznikajících během životního cyklu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, které jsou uvedeny na trh Unie. **Toto posouzení** předá Komise Evropskému parlamentu a Radě, případně spolu s návrhy na navazující opatření, například legislativními návrhy.

„10. Nejpozději roku 2023 Komise **zveřejní zprávu, v níž stanoví společnou metodiku** Unie pro hodnocení a ucelené vykazování údajů o úplných emisích CO₂ vznikajících během životního cyklu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, které jsou uvedeny na trh Unie, **včetně metodiky pro posuzování emisí CO₂ během celého životního cyklu paliv a energie spotřebované těmito vozidly.** Tuto zprávu předá Komise Evropskému parlamentu a Radě, případně spolu s návrhy na navazující opatření, například legislativními návrhy.“

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 – písm. a b (nové)

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 7 – odst. 10 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ab) *vkládá se nový odstavec 10a, který zní:*

„10a. Od 1. ledna 2024 mohou výrobci dobrovolně předkládat údaje o emisích CO₂ během životního cyklu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel uvedených na trh Unie, jež jsou stanoveny v odstavci 10 tohoto článku, příslušným orgánům uvedeným v odstavci 6 tohoto článku a členským státům, které je následně oznámí Komisi v souladu s^o odstavcem 2 tohoto článku. Od 1. ledna 2028 se tyto údaje začlení do informací uvedených v části A příloh II a III;“

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 43**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 a (nový)**

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 8 – odst. 4

Platné znění

Pozměňovací návrh

4. Částky poplatku za překročení emisí se považují za příjem souhrnného rozpočtu Unie.

5a) v článku 8 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

4. Částky poplatku za překročení emisí se považují za příjem souhrnného rozpočtu Unie.

Komise do 31. prosince 2023 předloží zprávu, v níž podrobně objasní potřebu cíleného financování k zajištění spravedlivé transformace v automobilovém průmyslu s cílem zmírnit negativní dopady na zaměstnanost a jiné hospodářské dopady ve všech dotčených členských státech, zejména v oblastech a komunitách nejvíce postižených transformací. V případě potřeby ke zprávě připojí legislativní návrh na zřízení finančního nástroje Unie k uspokojení této potřeby a zejména za účelem koordinace a financování preventivních a reaktivních opatření zaměřených na restrukturalizaci na místní a regionální úrovni a financování odborné přípravy, rekvalifikace a prohlubování dovedností pracovníků v automobilovém průmyslu, včetně výrobců automobilů, jejich dodavatelů součástí a pomocných služeb údržby a oprav, zejména v malých a středních podnicích.

Finanční nástroj může mít podobu specializovaného nástroje financování, nebo může být součástí Sociálního fondu pro klimatická opatření nebo revidovaného Fondu pro spravedlivou transformaci. Na tento účel se přidělí veškeré příjmy z poplatků za překročení emisí.

Pozměňovací návrh 122**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 6**

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 10 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

„Výjimku, o níž je požádáno podle odstavce 1, lze udělit z cílů pro specifické emise platných do kalendářního roku **2029** včetně.“;

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

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 44**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 a (nový)**

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 10 – odst. 4 – pododstavec 1

Platné znění

Pozměňovací návrh

4. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočítaného na základě části A bodů 1 až 4 a 6.3 přílohy I může podat výrobce, který je spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědný za 10 000 až 300 000 nových osobních automobilů registrovaných za kalendářní rok v Unii.

6a) V článku 10 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočítaného na základě části A bodů 1 až 4 a 6.3 přílohy I může **na období do roku 2028 včetně** podat výrobce, který je spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědný za 10 000 až 300 000 nových osobních automobilů registrovaných za kalendářní rok v Unii.“

Pozměňovací návrh 45**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 b (nový)**

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 11 – odst. 1

Platné znění

Pozměňovací návrh

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 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.

6b) 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 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;**

— 5 g CO₂/km **od roku 2025;**

— 4 g CO₂/km **od roku 2027;**

— 2 g CO₂/km **od roku 2030 do roku 2034 včetně.**

Středa 8. června 2022

Platné znění

Pozměňovací návrh

Komise je zmocněna přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, jimiž změní toto nařízení tím, že upraví horní hranici stanovenou ve třetím pododstavci tohoto odstavce s účinkem od roku 2025 s cílem zohlednit technologický vývoj a zajistit vyrovnaný poměr mezi touto horní hranicí a průměrnými specifickými emisemi CO₂ výrobců.

Komise je zmocněna přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, jimiž změní toto nařízení tím, že upraví horní hranici stanovenou ve třetím pododstavci tohoto odstavce **směrem dolů** s účinkem od roku 2025 s cílem zohlednit technologický vývoj a zajistit vyrovnaný poměr mezi touto horní hranicí a průměrnými specifickými emisemi CO₂ výrobců.

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 c (nový)

Nařízení (EU) 2019/631

Článek 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6c) *vkládá se nový článek, který zní:*

„Článek 11a

Ekodesign

Aby se zajistilo, že přechod na mobilitu s nulovými emisemi plně přispěje k cílům Unie v oblasti energetické účinnosti a oběhového hospodářství, předloží Komise do 31. prosince 2023 podle potřeby návrhy týkající se stanovení minimálních požadavků na ekodesign všech nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, včetně požadavků na energetickou účinnost, trvanlivost a opravitelnost základních dílů, jako jsou světla, elektronické součásti a baterie, minimálních požadavků na využití kovů, plastů a kritických surovin, s přihlédnutím k zásadám uplatňovaným na ostatní výrobky spojené se spotřebou energie podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/125/ES ^(1a).

^(1a) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/125/ES ze dne 21. října 2009 o stanovení rámce pro určení požadavků na ekodesign výrobků spojených se spotřebou energie (Úř. věst. L 285, 31.10.2009, s. 10).“

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 d (nový)

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 12 – odst. 3

Platné znění

Pozměňovací návrh

3. Aby se předešlo zvětšování rozdílu mezi uvedenými emisemi a emisemi v reálném provozu, Komise do 1. června 2023 posoudí, jak by bylo možno využít údaje o spotřebě paliva a energie 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 v letech 2021 až 2026, každoročně o něm podává zprávu a s cílem předejít jeho zvětšování v roce 2027 posoudí možnost vytvoření mechanismu pro úpravu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce od roku 2030 a případně předloží legislativní návrh na zavedení takového mechanismu.

6d) V článku 12 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

3. Aby se předešlo zvětšování rozdílu mezi uvedenými emisemi a emisemi v reálném provozu, Komise do 1. června 2023 posoudí, jak by bylo možno využít údaje o spotřebě paliva a energie **v reálném provozu shromážděné podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/392** (1^a) 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 **od roku 2021**, každoročně o něm podává zprávu a **v případě potřeby předloží legislativní návrh, jakmile jsou k dispozici dostatečné údaje a nejpozději do 31. prosince 2026, s cílem tento rozdíl odstranit přízpůsobením** průměrných specifických emisí CO₂ výrobce **s využitím skutečných údajů shromážděných podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/392.**

Kromě toho Komise posoudí zejména používání údajů o spotřebě paliva a energie uvedených v odstavci 1 tohoto článku pro hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV). Na základě těchto údajů Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, kterými upraví faktory použití používané pro hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením a zajistí, že údaje o emisích u těchto vozidel budou od roku 2025 reprezentativní pro jízdu v reálném provozu.

(1^a) ^{1a} 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).

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 e (nový)

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 12 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6e) v článku 12 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„4a. Do 31. prosince 2023 přijme Komise v souladu s článkem 17 akty v přenesené pravomoci, kterými doplní toto nařízení přijetím metodiky pro měření a porovnávání účinnosti vozidel s nulovými a nízkými emisemi na základě množství elektřiny, které potřebují k ujetí 100 kilometrů. Tato metodika zohledňuje zejména dopady spotřebované elektřiny na množství zdrojů, které vyžadují akumulátory energie v těchto vozidlech.

Nejpozději do 31. prosince 2024 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě legislativní návrh na stanovení minimálních prahových hodnot energetické účinnosti pro nové osobní automobily a lehká užitková vozidla s nulovými emisemi uváděná na trh Unie.“

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 9

Nařízení (EU) 2019/631

Článek 14 a

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 14a

Článek 14a

Zpráva o pokroku

Zpráva o pokroku

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

Do 31. prosince 2025 a poté **každý rok** podá Komise zprávu o pokroku na cestě k mobilitě s nulovými emisemi. **Ve zprávě se** zejména sleduje a posuzuje **potřeba** případných dalších opatření k usnadnění **spravedlivého** přechodu, a to i prostřednictvím finančních prostředků.

Středa 8. června 2022

Znění navržené Komisí

Komise ve zprávě zohlední všechny faktory, které přispívají k nákladově efektivnímu pokroku směrem ke klimatické neutralitě do roku 2050. To zahrnuje **rozšíření vozidel s nulovými a nízkými emisemi**, pokrok při **dosahování cílů v oblasti zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, jak je požadováno v nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva, potenciální přínos inovativních technologií k dosažení klimaticky neutrální mobility**, dopad na spotřebitele, pokrok v **sociálním dialogu, jakož i aspekty, které mají dále usnadnit ekonomicky životaschopný a sociálně spravedlivý přechod k mobilitě s nulovými emisemi.**;

Pozměňovací návrh

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

- a) pokrok, jehož bylo dosaženo při zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi a při zajišťování jejich cenové dostupnosti a energetické účinnosti,
- b) dopad na spotřebitele, zejména na spotřebitele s nízkými a středními příjmy, tempo zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi v těchto spotřebitelských segmentech a dostupnost a rozsah opatření na podporu jejich zavádění na úrovni Unie a členských států a na místní úrovni,
- c) trh s ojetými vozidly,
- d) pokrok při dostatečném zavádění veřejné a soukromé infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, mimo jiné pokrok při dosahování cílů, jak je požadováno v nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/31/EU ^(1a),
- e) pokrok při zvyšování množství energie z obnovitelných zdrojů v Unii v souladu se směrnicí (EU) 2018/2001,
- f) potenciální přínos inovačních technologií a udržitelných alternativních paliv, včetně syntetických paliv, k dosažení klimatické neutrality v odvětví dopravy,
- g) emise během životního cyklu nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel uváděných na trh za použití metodiky přijaté v souladu s čl. 7 odst. 10,

Středa 8. června 2022

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- h) pokrok v sociálním dialogu a aspekty, které mají dále usnadnit ekonomicky životaschopný a sociálně spravedlivý přechod k silniční mobilitě s nulovými emisemi s ohledem na zaměstnanost a konkurenceschopnost,
- i) dopad na zaměstnanost, který se má posuzovat na základě podrobného mapování rozvoje pracovních míst v automobilovém průmyslu a dopadu na regiony, v nichž se tato odvětví nacházejí, stejně jako opatření, mj. finanční opatření, na úrovni Unie a členských států nebo na místní úrovni ke zmírnění socioekonomických dopadů v těchto regionech, včetně programů zvyšování kvalifikace a rekvalifikace,
- k) možný příspěvek dodatečných vnitrostátních a unijních opatření zaměřených na snížení průměrného stáří, a tím i emisí z vozového parku lehkých vozidel, jako jsou opatření na podporu postupného vyřazování starších vozidel sociálně spravedlivým a environmentálně šetrným způsobem;
- (^{1a}) 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).

Pozměňovací návrh 51**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 9**

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 14 a – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

V souladu s doporučením Rady (EU).../... [doporučení Rady ohledně zajištění spravedlivé transformace na klimatickou neutralitu] se členské státy vyzývají, aby s cílem řídit strukturální změny sociálně přijatelným způsobem a zabránit sociálnímu rozvratu vypracovaly v úzkém dialogu se sociálními partnery územní plán spravedlivé transformace svého automobilového průmyslu.

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 80**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 a (nový)**

Nařízení (EU) 2019/631

Článek 14 a a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9a) Vkládá se nový článek, který zní:**„Článek 14aa**

Další opatření na podporu poptávky po osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech s nulovými emisemi na trhu Unie

Do 28. února 2023 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě legislativní návrh na zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve veřejných a podnikových vozových parcích lehkých užitkových vozidel. Návrhy obsahují závazné mandáty v oblasti nulových emisí pro vlastníky a provozovatele podnikových a veřejných vozových parků, přičemž zohledňují regionální rozdíly.“

Pozměňovací návrh 53**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 a (nový)**

Nařízení (EU) 2019/631

Článek 14 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

9a) vkládá se nový článek 14b, který zní:**„Článek 14b**

V souladu s čl. 3 odst. 1 písm. b) směrnice (EU) .../... [přepřacovaná směrnice o energetické účinnosti] zohlední členské státy v rámci politického, plánovacího a investičního rozhodování souvisejícího se zaváděním infrastruktury v oblasti dobíjecích a plnicích stanic s alternativními palivy zásadu ‚energetická účinnost v první řadě‘, a to i pokud jde o energetickou účinnost různých technologií s nulovými emisemi od jejich zdroje až po výrobu.“

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 b (nový)

Nařízení (EU) 2019/631

Článek 14 a b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

9b) vkládá se nový článek 14ab, který zní:**„Článek 14ab****Další opatření na podporu přechodu na osobní automobily a lehká užitková vozidla s nulovými emisemi na trhu Unie**

Do ... [6 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise v souladu s článkem 17 akt v přenesené pravomoci s cílem harmonizovat pravidla pro schvalování typu vozidel se spalovacími motory, která se budou přestavovat na vozidla na elektrický bateriový pohon nebo na pohon s využitím palivových článků, aby bylo možné zajistit schvalování celých sérií. V souvislosti s uplatňováním tohoto nařízení Komise rovněž posoudí zavedení pravidla pro výpočet ekvivalentu CO₂ u vozidel se spalovacími motory převedených na elektrický bateriový pohon baterií nebo na pohon s využitím palivových článků.“

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 10 – písm. a

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 15 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Komise **v roce 2028** na základě **dvouletých** zpráv přezkoumá účinnost a dopad tohoto nařízení a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu.

1. Komise **do roku 2027** na základě **každoročních** zpráv **důkladně** přezkoumá účinnost a dopad tohoto nařízení a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu.

Ke zprávě se případně přiloží návrh na změnu tohoto nařízení.

Ke zprávě se případně přiloží návrh na změnu tohoto nařízení.

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 10 – písm. a a (nové)

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 15 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) V článku 15 se vkládá nový odstavec, který zní:

„1a. V rámci přezkumu uvedeného v odstavci 1 Komise rovněž podá zprávu o emisích CO₂ během životního cyklu nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel, a to na základě metodiky stanovené v čl. 7 odst. 10. Ke zprávě případně přiloží legislativní návrh na doplnění tohoto nařízení, tak aby se zabývalo těmito emisemi.“

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 10 – písm. b a (nové)

Nařízení (EU) 2019/631

Čl. 15 – odst. 6

Platné znění

Pozměňovací návrh

ba) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

6. Komise do **31. prosince 2020 přezkoumá** směrnici 1999/94/ES s přihlédnutím k potřebě poskytnout spotřebitelům přesné, důkladné a navzájem srovnatelné údaje o spotřebě paliva, emisích CO₂ a emisích látek znečišťujících ovzduší u nových osobních automobilů uváděných na trh a posoudit možnosti zavedení označení nových lehkých užitkových vozidel z hlediska spotřeby paliva a emisí CO₂. **K tomuto přezkumu v případě potřeby připojí legislativní návrh.**

„6. Komise do... [6 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost] **přepracuje** směrnici 1999/94/ES s přihlédnutím k potřebě poskytnout spotřebitelům přesné, důkladné a navzájem srovnatelné údaje o spotřebě paliva **a o energetické účinnosti** u nových osobních automobilů uváděných na trh **v reálném provozu** a posoudit možnosti zavedení označení nových lehkých užitkových vozidel z hlediska spotřeby paliva a emisí CO₂.“

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 60**Návrh nařízení****Příloha – odst. 1 – bod 1 – písm. f**

Nařízení (EU) 2019/631

Příloha I – část A – bod 6.3.1- pododstavce 1-2

*Znění navržené Komisí**Pozměňovací návrh*

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

Cíl pro specifické emise = referenční cíl pro specifické emise

kde:

kde:

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

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 registrovanými 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;

Středa 8. června 2022

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

x je 15 % v letech 2025 až 2029.

(*) *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.;*

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení

Příloha I – bod 1 – bod 2 – písm. d

Nařízení (EU) 2019/631

Příloha I – část B – bod 6.2.2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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 EU₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde

Cíl pro vozový park EU₂₀₃₀ je určen v souladu s bodem 6.1.3;

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

kde:

$a_{2030,L}$ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{Cíl pro vozový park EU}_{2030}}{\text{Průměrné emise}_{2021}}$

$a_{2030,H}$ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{Cíl pro vozový park EU}_{2030}}{\text{Cíl pro vozový park EU}_{2025}}$

průměrné emise₂₀₂₁ je vymezena v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM_0 je vymezena v bodě 6.2.1“

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 EU₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde

Cíl pro vozový park EU₂₀₃₀ 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

průměrné emise₂₀₂₁ je vymezena v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM_0 je vymezena v bodě 6.2.1“

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení

Příloha I – bod 1 – bod 2 – písm. e

Nařízení (EU) 2019/631

Příloha I – část B – bod 6.2.3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

e) doplňuje se nový bod 6.2.3, který zní:

„6.2.3 Referenční cíle pro specifické emise od roku 2035

Referenční cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde

Cíl pro vozový park EU₂₀₃₅ 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 $\frac{a_{2021} \cdot \text{Cíl pro vozový park EU}_{2035}}{\text{Cíl pro vozový park EU}_{2025}}$ průměrné emise₂₀₂₁ je vymezena v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM₀ je vymezena v bodě 6.2.1“

e) doplňuje se nový bod 6.2.3, který zní:

„6.2.3 Referenční cíle pro specifické emise od roku 2035

Referenční cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde

Cíl pro vozový park EU₂₀₃₅ je určen v souladu s bodem 6.1.3; α je a_{2035} 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_{2035} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{Cíl pro vozový park EU}_{2035}}{\text{Průměrné emise}_{2021}}$ a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1průměrné emise₂₀₂₁ je vymezena v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM₀ je vymezena v bodě 6.2.1“

Středa 8. června 2022

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení

Příloha – odst. 1 – bod 2 – písm. e a (nové)

Nařízení (EU) 2019/631

Příloha I – část B – bod 6.3.1

Platné znění

Pozměňovací návrh

Cíl pro specifické emise = (referenční cíl pro specifické emise – (\emptyset_{cile} – cíl pro vozový park EU₂₀₂₅)) **faktor ZLEV**

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise daného výrobce určený v souladu s bodem 6.1.2;

\emptyset_{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 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 [ROVNICE]

x je 15 %.

ea) v bodě 6.3.1 se pododstavce 1 a 2 nahrazují tímto:

„Cíl pro specifické emise = (referenční cíl pro specifické emise – (\emptyset_{cile} – cíl pro vozový park EU₂₀₂₅))

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise daného výrobce určený v souladu s bodem 6.1.2;

\emptyset_{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;“