Úřední věstník L 110

Evropské unie

Ročník 66

České vydání **Právní předpisy** 25. dubna 2023

Obsah

I *Legislativní akty*

NAŘÍZENÍ

★ **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/850 ze dne 19. dubna 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2018/1806, kterým se stanoví seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci musí mít při překračování vnějších hranic vízum, jakož i seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci jsou od této povinnosti osvobozeni (Kosovo)** 1

★ **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 CO_2 pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu** [1] 5

ROZHODNUTÍ

★ **Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/852 ze dne 19. dubna 2023, kterým se mění rozhodnutí (EU) 2015/1814, pokud jde o počet povolenek, které mají být umístěny do rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů do roku 2030** [1] 21

II *Nelegislativní akty*

NAŘÍZENÍ

★ **Prováděcí nařízení Rady (EU) 2023/853 ze dne 24. dubna 2023, kterým se provádí nařízení (EU) č. 267/2012 o omezujících opatřeních vůči Íránu** 25

[1] Text s významem pro EHP.

CS

Akty, jejichž název není vytištěn tučně, se vztahují ke každodennímu řízení záležitostí v zemědělství a obecně platí po omezenou dobu.

Názvy všech ostatních aktů jsou vytištěny tučně a předchází jim hvězdička.

ROZHODNUTÍ

★ **Rozhodnutí Rady (SZBP) 2023/854 ze dne 24. dubna 2023, kterým se mění rozhodnutí 2010/413/SZBP o omezujících opatřeních vůči Íránu** 28

★ **Rozhodnutí Rady (SZBP) 2023/855 ze dne 24. dubna 2023 o partnerské misi Evropské unie v Moldavsku (EUPM Moldova)** 30

★ **Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2023/856 ze dne 18. dubna 2023 o žádosti o registraci evropské občanské iniciativy s názvem „Connecting all European capitals and people through a high-speed train network" (Propojení všech evropských hlavních měst a lidí prostřednictvím vysokorychlostní železniční sítě) podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/788**
(oznámeno pod číslem C(2023)2617) 37

I

(Legislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2023/850

ze dne 19. dubna 2023,

kterým se mění nařízení (EU) 2018/1806, kterým se stanoví seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci musí mít při překračování vnějších hranic vízum, jakož i seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci jsou od této povinnosti osvobozeni (Kosovo *)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 77 odst. 2 písm. a) této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

v souladu s řádným legislativním postupem ([1]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1806 ([2]) stanoví seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci musí mít při překračování vnějších hranic členských států vízum, jakož i seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci jsou od této povinnosti osvobozeni. Složení seznamů třetích zemí uvedených v přílohách I a II zmíněného nařízení by měl být a zůstat v souladu s kritérii stanovenými ve zmíněném nařízení. Odkazy na třetí země, u nichž došlo s ohledem na uvedená kritéria ke změně situace, by měly být případně přesunuty z jedné přílohy do druhé.

(2) Kritéria, na které je třeba se zaměřit v hodnocení prováděném případ od případu při určování třetích zemí, jejichž státní příslušníci podléhají vízové povinnosti, nebo jsou od této povinnosti osvobozeni, jsou stanovena v článku 1 nařízení (EU) 2018/1806. Tato kritéria zahrnují nedovolené přistěhovalectví, veřejný pořádek a bezpečnost, hospodářské přínosy, především z hlediska cestovního ruchu a zahraničního obchodu, a vnější vztahy Unie s dotčenými třetími zeměmi, včetně zejména zvážení otázky lidských práv a základních svobod, jakož i důsledků regionální soudržnosti a vzájemnosti.

* Tímto označením nejsou dotčeny postoje k otázce statusu a označení je v souladu s rezolucí Rady bezpečnosti OSN 1244/1999 a se stanoviskem Mezinárodního soudního dvora k vyhlášení nezávislosti Kosova.

([1]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 28. března 2019 (Úř. věst. C 108, 26.3.2021, s. 877) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 9. března 2023 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Postoj Evropského parlamentu ze dne 18. dubna 2023 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1806 ze dne 14. listopadu 2018, kterým se stanoví seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci musí mít při překračování vnějších hranic vízum, jakož i seznam třetích zemí, jejichž státní příslušníci jsou od této povinnosti osvobozeni (Úř. věst. L 303, 28.11.2018, s. 39).

(3) Kosovo splnilo požadavky svého plánu k dosažení bezvízového režimu. Na základě hodnocení různých kritérií uvedených v článku 1 nařízení (EU) 2018/1806 je namístě držitele cestovních pasů vydaných Kosovem cestující na území členských států od vízové povinnosti osvobodit. Toto osvobození od vízové povinnosti zajistí, že celá oblast západního Balkánu bude podléhat stejnému vízovému režimu.

(4) Kosovo by proto mělo být přesunuto z přílohy I části 2 nařízení (EU) 2018/1806 do přílohy II části 4 daného nařízení. Osvobození od vízové povinnosti by se mělo vztahovat pouze na držitele biometrických pasů vydaných Kosovem v souladu se standardy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Toto osvobození by nemělo být uplatňováno dříve, než bude zahájen provoz Evropského systému pro cestovní informace a povolení (ETIAS) zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1240 ([3]), nebo před 1. lednem 2024, podle toho, co nastane dříve.

(5) Aniž je dotčen postoj členských států k otázce statusu Kosova, během období před zahájením uplatňování osvobození od vízové povinnosti je důležité, aby byly v příslušných případech uzavřeny dohody nebo ujednání o zpětném přebírání osob se členskými státy, které takové dohody či ujednání dosud nemají. Po uzavření uvedených dohod nebo ujednání je má Kosovo v plném rozsahu provádět při současném dodržování zásady nenavracení zakotvené v Úmluvě o právním postavení uprchlíků ze dne 28. července 1951 ve znění Newyorského protokolu ze dne 31. ledna 1967.

(6) Kosovo dosáhlo významného pokroku ve všech blocích kapitoly II svého plánu k dosažení bezvízového režimu. V zájmu řádně řízené migrace a zajištění bezpečného prostředí by Kosovo mělo usilovat o větší sblížení své vízové politiky s vízovou politikou Unie.

(7) Osvobození od vízové povinnosti závisí na nepřetržitém provádění požadavků plánu k dosažení bezvízového režimu pro Kosovo. Komise má provádění těchto požadavků a sbližování vízové politiky aktivně monitorovat prostřednictvím mechanismu pozastavení podle nařízení (EU) 2018/1806. Unie může podle uvedeného mechanismu při splnění stanovených podmínek pozastavit osvobození od vízové povinnosti.

(8) Toto nařízení rozvíjí ta ustanovení schengenského *acquis*, kterých se neúčastní Irsko v souladu s rozhodnutím Rady 2002/192/ES ([4]). Irsko se tedy nepodílí na jeho přijímání a toto nařízení pro ně není závazné ani použitelné.

(9) Pokud jde o Island a Norsko, rozvíjí toto nařízení ta ustanovení schengenského *acquis* ve smyslu Dohody uzavřené mezi Radou Evropské unie a Islandskou republikou a Norským královstvím o přidružení těchto dvou států k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis* ([5]), která spadají do oblasti uvedené v čl. 1 bodě B rozhodnutí Rady 1999/437/ES ([6]).

([3]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1240 ze dne 12. září 2018, kterým se zřizuje Evropský systém pro cestovní informace a povolení (ETIAS) a kterým se mění nařízení (EU) č. 1077/2011, (EU) č. 515/2014, (EU) 2016/399, (EU) 2016/1624 a (EU) 2017/2226 (Úř. věst. L 236, 19.9.2018, s. 1).

([4]) Rozhodnutí Rady 2002/192/ES ze dne 28. února 2002 o žádosti Irska, aby se na ně vztahovala některá ustanovení schengenského *acquis* (Úř. věst. L 64, 7.3.2002, s. 20).

([5]) Úř. věst. L 176, 10.7.1999, s. 36.

([6]) Rozhodnutí Rady 1999/437/ES ze dne 17. května 1999 o některých opatřeních pro uplatňování dohody uzavřené mezi Radou Evropské unie a Islandskou republikou a Norským královstvím o přidružení těchto dvou států k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis* (Úř. věst. L 176, 10.7.1999, s. 31).

(10) Pokud jde o Švýcarsko, rozvíjí toto nařízení ta ustanovení schengenského *acquis* ve smyslu Dohody mezi Evropskou unií, Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o přidružení Švýcarské konfederace k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis* ([7]), která spadají do oblasti uvedené v čl. 1 bodě B rozhodnutí 1999/437/ES ve spojení s článkem 3 rozhodnutí Rady 2008/146/ES ([8]).

(11) Pokud jde o Lichtenštejnsko, rozvíjí toto nařízení ta ustanovení schengenského *acquis* ve smyslu Protokolu mezi Evropskou unií, Evropským společenstvím, Švýcarskou konfederací a Lichtenštejnským knížectvím o přistoupení Lichtenštejnského knížectví k Dohodě mezi Evropskou unií, Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o přidružení Švýcarské konfederace k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis* ([9]), která spadají do oblasti uvedené v čl. 1 bodě B rozhodnutí 1999/437/ES ve spojení s článkem 3 rozhodnutí Rady 2011/350/EU ([10]).

(12) Pokud jde o Kypr, a Bulharsko a Rumunsko, představuje toto nařízení akt navazující na schengenské *acquis* nebo s ním jinak související ve smyslu čl. 3 odst. 1 aktu o přistoupení z roku 2003 a čl. 4 odst. 1 aktu o přistoupení z roku 2005,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) 2018/1806 se mění takto:

1) v příloze I části 2 se zrušuje tato položka:

„— Kosovo, jak bylo vymezeno rezolucí Rady bezpečnosti Organizace spojených národů č. 1244 ze dne 10. června 1999“

2) v příloze II části 4 se doplňuje nová položka, která zní:

„Kosovo * (**) (***)

* Tímto označením nejsou dotčeny postoje k otázce statusu a označení je v souladu s rezolucí Rady bezpečnosti OSN 1244/1999 a se stanoviskem Mezinárodního soudního dvora k vyhlášení nezávislosti Kosova.

(**) Osvobození od vízové povinnosti se vztahuje pouze na držitele biometrických pasů vydaných Kosovem v souladu se standardy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

(***) Osvobození od vízové povinnosti se uplatňuje ode dne zahájení provozu Evropského systému pro cestovní informace a povolení (ETIAS) zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1240 ze dne 12. září 2018, kterým se zřizuje Evropský systém pro cestovní informace a povolení (ETIAS) a kterým se mění nařízení (EU) č. 1077/2011, (EU) č. 515/2014, (EU) 2016/399, (EU) 2016/1624 a (EU) 2017/2226 (Úř. věst. L 236, 19.9.2018,.s 1), nebo ode dne 1. ledna 2024, podle toho, co nastane dříve.“.

([7]) Úř. věst. L 53, 27.2.2008, s. 52.

([8]) Rozhodnutí Rady 2008/146/ES ze dne 28. ledna 2008 o uzavření Dohody mezi Evropskou unií, Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o přidružení Švýcarské konfederace k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis* jménem Evropského společenství (Úř. věst. L 53, 27.2.2008, s. 1).

([9]) Úř. věst. L 160, 18.6.2011, s. 21.

([10]) Rozhodnutí Rady 2011/350/EU ze dne 7. března 2011 o uzavření Protokolu mezi Evropskou unií, Evropským společenstvím, Švýcarskou konfederací a Lichtenštejnským knížectvím o přistoupení Lichtenštejnského knížectví k dohodě mezi Evropskou unií, Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o přidružení Švýcarské konfederace k provádění, uplatňování a rozvoji schengenského *acquis* jménem Evropské unie, pokud jde o zrušení kontrol na vnitřních hranicích a pohyb osob (Úř. věst. L 160, 18.6.2011, s. 19).

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 v členských státech v souladu se Smlouvami.

Ve Štrasburku dne 19. dubna 2023.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předsedkyně*
R. METSOLA	J. ROSWALL

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 CO_2 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 CO_2 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 CO_2 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 CO_2 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 CO_2 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 CO_2 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 podnítí 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 CO_2 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 CO_2 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 konkurenceschopností, 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 CO_2 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 CO_2 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) Výrobcům 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 CO_2/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 CO_2/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 CO_2 výrobců.

(24) Provádění výkonnostních norem pro emise CO_2 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 CO_2/km.

(26) Hodnoty použité pro výpočet cílů pro specifické emise a průměrných specifických emisí CO_2 výrobce vycházejí z údajů zaznamenaných v dokumentaci ke schválení typu a v prohlášeních o shodě dotčených vozidel. Pro zajištění účinnosti výkonnostních norem pro emise CO_2 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 M_2 (autobusy) a N_2 (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 CO_2 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 N_1 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 výrobci 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 CO_2 vznikající během životního cyklu

1. Do 31. prosince 2025 Komise zveřejní zprávu, v níž stanoví metodiku 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. 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 CO_2 vznikajících během celého životního cyklu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel.

3. Od 1. června 2026 mohou výrobci dobrovolně předkládat Komisi údaje o emisích CO_2 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 niž 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 CO_2 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 CO_2 každého výrobce může činit nejvýše:

— 7 g CO_2/km do roku 2024;

— 6 g CO_2/km od roku 2025 do roku 2029;

— 4 g CO_2/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 CO_2 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 CO_2 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 CO_2 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 CO_2 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 CO_2 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. vest. 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 CO_2 a emisích látek znečisťujících 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 CO_2.

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 N_1 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	*Za Radu*
předsedkyně	*předsedkyně*
R. METSOLA	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 $faktor_{2035}$)

kde:

cíl pro vozový park EU_{2021}	je vymezen v bodě 6.0;
redukční $faktor_{2035}$	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 CO_2 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:

$$ZLEV_{specifická\ hodnota} = 1 - \left(\frac{\text{specifické emise CO2} \bullet 0{,}7}{50}\right)$$

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:

$$ZLEV_{specifická\ hodnota} = (1 - \left(\frac{\text{specifické emise CO2} \bullet 0{,}7}{50}\right)) \cdot 1{,}85$$

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} · (TM–TM_0)

kde:

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

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

kde:

a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1

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

6.3.3 Cíle pro specifické emise od roku 2035

Cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU_{2035} + a_{2035} · (TM–TM_0)

kde:

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

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

kde:

a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1

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

(*) 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} · (1– redukční $faktor_{2035}$)

kde:

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

redukční $faktor_{2035}$ 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} + α · (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 $\frac{a_{2021} \bullet \text{cíl pro vozový park } EU_{2030}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1

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} + α · (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 $\frac{a_{2021} \bullet \text{cíl pro vozový park } EU_{2035}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

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

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 – ($ø_{cíle}$ – cíl pro vozový park EU_{2025}) · faktor ZLEV

kde:

referenční cíl pro specifické emise	je referenční cíl pro specifické emise CO_2 určený podle bodu 6.2.1;
$ø_{cíle}$	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:

$$ZLEV_{specifická\ hodnota} = 1 - \left(\frac{\textbf{specifické emise CO2}}{50}\right)$$

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 – ($ø_{cíle}$ – cíl pro vozový park EU_{2030})

kde:

referenční cíl pro specifické emise	je referenční cíl pro specifické emise daného výrobce určený v souladu s bodem 6.2.2;
$ø_{cíle}$	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 EU_{2030}	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 – ($ø_{cíle}$ – cíl pro vozový park EU_{2035})

kde:

referenční cíl pro specifické emise	je referenční cíl pro specifické emise daného výrobce určený v souladu s bodem 6.2.3;
$ø_{cíle}$	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 EU_{2035}	je vymezen v bodě 6.1.3.“.

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2023/852

ze dne 19. dubna 2023,

kterým se mění rozhodnutí (EU) 2015/1814, pokud jde o počet povolenek, které mají být umístěny do rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů do roku 2030

(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 v rámci Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC) (dále jen „Pařížská dohoda“) vstoupila v platnost dne 4. listopadu 2016. Smluvní strany Pařížské dohody se dohodly, že udrží nárůst průměrné globální teploty výrazně pod hranicí 2 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí a že budou usilovat o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5 °C oproti hodnotám 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 usilovat o to, aby se nárůst teploty omezil na 1,5 °C.

(2) To, že je třeba stále směřovat úsilí v rámci Pařížské dohody k cíli 1,5 °C, se ukázalo jako naléhavá nutnost poté, co Mezivládní panel pro změnu klimatu ve své šesté hodnotící zprávě uvedl, že globální oteplování lze omezit na 1,5 °C pouze tehdy, bude-li v tomto desetiletí okamžitě dosaženo výrazného a trvalého snížení celosvětových emisí skleníkových plynů.

(3) 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“).

(4) Zelená dohoda pro Evropu spojuje komplexní soubor vzájemně se posilujících opatření a iniciativ, jež mají za cíl dosáhnout v Unii do roku 2050 klimatické neutrality, a stanoví novou strategii růstu, jejímž cílem je transformovat Unii na spravedlivou a prosperující společnost s moderním a konkurenceschopným hospodářstvím efektivně využívajícím zdroje, kde bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. Jejím dalším cílem je chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál EU a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. Tato transformace má zároveň určité aspekty týkající se genderové rovnosti, jakož i zvláštní dopad na

([1]) Úř. věst. C 152, 6.4.2022, s. 175.
([2]) Úř. věst. C 301, 5.8.2022, s. 116.
([3]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 14. března 2023 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 28. března 2023.
([4]) Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

určité znevýhodněné a zranitelné skupiny, jako jsou například starší lidé, osoby se zdravotním postižením, osoby menšinového rasového nebo etnického původu a osoby a domácnosti s nízkými nebo nižšími středními příjmy. Větší výzvy rovněž klade na některé regiony, zejména regiony strukturálně znevýhodněné a okrajové, a také na ostrovy. Je proto třeba zajistit, aby byla transformace spravedlivá a inkluzivní a nikdo při ní nezůstal opomenut.

(5) Nezbytnost a hodnota naplnění cílů Zelené dohody pro Evropu vzrostly zejména s ohledem na velmi závažné dopady pandemie COVID-19 na zdraví, životní a pracovní podmínky a blahobyt občanů Unie. Tyto dopady ukázaly, že naše společnost a hospodářství musí zlepšit svou odolnost vůči vnějším otřesům a včas jednat, aby těmto otřesům zabránily či zmírnily jejich dopad způsobem, který bude spravedlivý a nikdo při něm nezůstane opomenut, a to ani osoby ohrožené energetickou chudobou. Evropští občané neustále vyjadřují své silné přesvědčení, že to se vztahuje zejména na změny klimatu.

(6) V aktualizovaném vnitrostátně stanoveném příspěvku ke snížení emisí předloženém sekretariátu UNFCCC dne 17. prosince 2020 se Unie zavázala snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů v celém svém hospodářství nejméně o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990.

(7) Přijetím nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ([5]) Unie zakotvila v právních předpisech cíl dosáhnout nejpozději do roku 2050 klimatické neutrality v celém hospodářství a cíl dosáhnout v následujících letech negativních emisí. Uvedené nařízení rovněž stanoví závazný cíl Unie dosáhnout do roku 2030 domácího snížení čistých emisí skleníkových plynů (emisí po odečtení pohlcení) alespoň o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990 a stanoví, že Komise má usilovat o to, aby všechny budoucí návrhy opatření nebo legislativní návrhy, včetně návrhů rozpočtových, byly s cíli uvedeného nařízení sladěny, a aby v jakémkoli případě, kdy tomu tak nebude, uvedla Komise důvody tohoto nesouladu v rámci posouzení dopadu, který bude k těmto návrhům připojen.

(8) K dosažení snížení emisí stanoveného nařízením (EU) 2021/1119 musí přispět všechna hospodářská odvětví. Proto by ambice systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) zřízeného směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ([6]) měly být upraveny tak, aby byly v souladu s cílem snížit čisté emise skleníkových plynů v celém hospodářství do roku 2030, s cílem dosáhnout klimatické neutrality nejpozději do roku 2050 a s cílem dosáhnout v následujících letech negativních emisí, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2021/1119.

(9) Za účelem vyřešení strukturálních nesrovnalostí mezi nabídkou povolenek a poptávkou po nich na trhu byla v roce 2018 rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1814 ([7]) vytvořena rezerva tržní stability (dále jen „rezerva“), která se uplatňuje od roku 2019. Aniž by to mělo dopad na další přezkum rezervy v rámci celkové revize směrnice 2003/87/ES a rozhodnutí (EU) 2015/1814 v roce 2023, měla by Komise fungování rezervy průběžně sledovat a zajišťovat její adekvátnost pro účel, k němuž byla zřízena, a to pro případ budoucích nepředvídatelných vnějších otřesů. Má-li být zajištěna integrita systému EU ETS a jeho účinné řízení a má-li systém EU ETS přispívat jako nástroj politiky k dosažení cíle Unie v oblasti klimatické neutrality nejpozději do roku 2050 a k následnému dosažení negativních emisí, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2021/1119, je silná a na budoucnost zaměřená rezerva nezbytná.

(10) Rezerva funguje prostřednictvím úpravy ročních objemů povolenek určených k dražbě. Aby došlo k zachování maximální míry předvídatelnosti, rozhodnutí (EU) 2015/1814 zavádí jasná pravidla umisťování povolenek do rezervy a jejich uvolňování.

([5]) 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).

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

([7]) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1814 ze dne 6. října 2015 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů a o změně směrnice 2003/87/ES (Úř. věst. L 264, 9.10.2015, s. 1).

(11) Rozhodnutí (EU) 2015/1814 stanoví, že pokud je celkový počet povolenek v oběhu nad stanovenou horní prahovou hodnotou, část povolenek odpovídající danému procentnímu podílu z jejich celkového počtu bude z objemu povolenek určených k dražbě odečtena a umístěna do rezervy. Naopak pokud je celkový počet povolenek v oběhu nižší než stanovená dolní prahová hodnota, bude část povolenek uvolněna z rezervy pro členské státy a přidána k celkovému objemu povolenek určených k dražbě.

(12) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/410 ([8]) změnila rozhodnutí (EU) 2015/1814 a zdvojnásobila procentní podíl, který se používá pro určení počtu povolenek, jež mají být každý rok umístěny do rezervy, ze 12 % na 24 % do 31. prosince 2023, za účelem poskytnutí důvěryhodného signálu pro investice vedoucímu k nákladově efektivnímu snižování emisí CO_2. Tato změna byla přijata v kontextu předchozího cíle Unie v oblasti klimatu pro rok 2030 snížit emise skleníkových plynů v celém hospodářství alespoň o 40 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990.

(13) V souladu s rozhodnutím (EU) 2015/1814 bylo povinností Komise do tří let od zahájení uplatňování rezervy provést první přezkum rezervy na základě analýzy správného fungování evropského trhu s uhlíkem a případně předložit návrh Evropskému parlamentu a Radě.

(14) Při přezkumu rezervy, který byl proveden v souladu s rozhodnutím (EU) 2015/1814, se Komise věnovala zejména procentnímu podílu pro určování počtu povolenek, jež mají být umístěny do rezervy, jakož i číselné hodnotě prahové hodnoty pro celkový počet povolenek v oběhu a pro počet povolenek, jež mají být z rezervy uvolněny.

(15) Analýza provedená v kontextu přezkumu rezervy ze strany Komise a očekávaný vývoj v souvislosti s trhem uhlíku dokazují, že podíl 12 % z celkového počtu povolenek v oběhu určující počet povolenek, které mají být každý rok po roce 2023 umístěny do rezervy, není dostatečný, aby zabránil značnému zvýšení přebytku povolenek v systému EU ETS. Tím, že se v tomto rozhodnutí zachovává podíl na úrovni 24 %, by neměly být dotčeny další přezkumy rezervy, včetně případného dalšího přezkumu procentního podílu určujícího počet povolenek, které mají být umístěny do rezervy, v rámci celkové revize směrnice 2003/87/ES a rozhodnutí (EU) 2015/1814 v roce 2023.

(16) Jelikož cíle tohoto rozhodnutí, totiž zachovat stávající parametry rezervy, jak byly stanoveny podle směrnice (EU) 2018/410, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej z důvodu rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto rozhodnutí rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

(17) Rozhodnutí (EU) 2015/1814 by tedy mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Změna rozhodnutí (EU) 2015/1814

V čl. 1 odst. 5 prvním pododstavci rozhodnutí (EU) 2015/1814 se poslední věta nahrazuje tímto:

„Odchylně od první a druhé věty tohoto pododstavce se do 31. prosince 2030 procentní podíly a 100 milionů povolenek uvedených ve zmíněných větách zdvojnásobí.“

([8]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/410 ze dne 14. března 2018, kterou se mění směrnice 2003/87/ES za účelem posílení nákladově efektivních způsobů snižování emisí a investic do nízkouhlíkových technologií a rozhodnutí (EU) 2015/1814 (Úř. věst. L 76, 19.3.2018, s. 3).

Článek 2

Vstup v platnost

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

Ve Štrasburku dne 19. dubna 2023.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předsedkyně*
R. METSOLA	J. ROSWALL

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ RADY (EU) 2023/853

ze dne 24. dubna 2023,

kterým se provádí nařízení (EU) č. 267/2012 o omezujících opatřeních vůči Íránu

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (EU) č. 267/2012 ze dne 23. března 2012 o omezujících opatřeních vůči Íránu a o zrušení nařízení (EU) č. 961/2010 ([1]), a zejména na čl. 46 odst. 2 uvedeného nařízení,

s ohledem na návrh vysokého představitele Unie pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Rada dne 23. března 2012 přijala nařízení (EU) č. 267/2012.

(2) Z přezkumu přílohy II rozhodnutí Rady 2010/413/SZBP ([2]) vyplynulo, že by z přílohy IX nařízení (EU) č. 267/2012 měla být vypuštěna položka týkající se jedné osoby označené v uvedené příloze. Jedna položka uvedená v příloze IX nařízení (EU) č. 267/2012 by měla být aktualizována.

(3) Nařízení (EU) č. 267/2012 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Příloha IX nařízení (EU) č. 267/2012 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

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

([1]) Úř. věst. L 88, 24.3.2012, s. 1.

([2]) Rozhodnutí Rady 2010/413/SZBP ze dne 26. července 2010 o omezujících opatřeních vůči Íránu a o zrušení společného postoje 2007/140/SZBP (Úř. věst. L 195, 27.7.2010, s. 39).

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

V Lucemburku dne 24. dubna 2023.

Za Radu
předseda
J. BORRELL FONTELLES

PŘÍLOHA

Příloha IX nařízení (EU) č. 267/2012 se mění takto:

1) položka 10 (týkající se Rostama QASEMIHO) v seznamu nadepsaném „II. Íránské revoluční gardy (IRGC)“, části „A. Fyzické osoby“, se zrušuje;

2) v oddíle „I. Osoby a subjekty zapojené do činností souvisejících s jadernými nebo balistickými raketami a osoby a subjekty poskytující podporu íránské vládě“, části „B. Subjekty“, se položka 12 v nahrazuje tímto:

	Název	Identifikační údaje	Odůvodnění	Datum zařazení na seznam
„12.	Fajr Aviation Composite Industries	Mehrabad Airport, PO Box 13445-885, Teherán, Írán	Dceřiná společnost IAIO v rámci MODAFL – oba jsou subjekty označené EU –, která především vyrábí kompozitní materiály pro letecký průmysl. Fajr Aviation Composite Industries rovněž vyrábí drony, které se údajně používají k regionální destabilizaci.	26.7.2010“.

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ RADY (SZBP) 2023/854

ze dne 24. dubna 2023,

kterým se mění rozhodnutí 2010/413/SZBP o omezujících opatřeních vůči Íránu

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o Evropské unii, a zejména na článek 29 této smlouvy,

s ohledem na návrh vysokého představitele Unie pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dne 26. července 2010 přijala Rada rozhodnutí 2010/413/SZBP [1] o omezujících opatřeních vůči Íránu.

(2) V souladu s čl. 26 odst. 3 rozhodnutí 2010/413/SZBP Rada provedla přezkum seznamu označených osob a subjektů obsaženého v příloze II uvedeného rozhodnutí.

(3) Z tohoto přezkumu vyplynulo, že by z přílohy II rozhodnutí 2010/413/SZBP měla být vypuštěna položka týkající se jedné osoby označené v uvedené příloze. Jedna položka uvedená v příloze II by měla být aktualizována.

(4) Rozhodnutí 2010/413/SZBP by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Příloha II rozhodnutí 2010/413/SZBP se mění v souladu s přílohou tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Lucemburku dne 24. dubna 2023.

Za Radu
předseda
J. BORRELL FONTELLES

[1] Rozhodnutí Rady 2010/413/SZBP ze dne 26. července 2010 o omezujících opatřeních vůči Íránu a o zrušení společného postoje 2007/140/SZBP (Úř. věst. L 195, 27.7.2010, s. 39).

PŘÍLOHA

Příloha II rozhodnutí 2010/413/SZBP se mění takto:

1) položka 10 (týkající se Rostama QASEMIHO) v seznamu nadepsaném „II. Islámské revoluční gardy (IRGC)“, části „A. Fyzické osoby“, se zrušuje;

2) v oddíle „I. Osoby a subjekty zapojené do činností souvisejících s jadernými nebo balistickými raketami a osoby a subjekty poskytující podporu íránské vládě“, části „B. Subjekty“, se položka 12 nahrazuje tímto:

	Název	Identifikační údaje	Odůvodnění	Datum zařazení na seznam
„12.	Fajr Aviation Composite Industries	Mehrabad Airport, PO Box 13445-885, Teherán, Írán	Dceřiná společnost IAIO v rámci MODAFL – oba jsou subjekty označené EU –, která především vyrábí kompozitní materiály pro letecký průmysl. Fajr Aviation Composite Industries rovněž vyrábí drony, které se údajně používají k regionální destabilizaci.	26.7.2010“.

ROZHODNUTÍ RADY (SZBP) 2023/855

ze dne 24. dubna 2023

o partnerské misi Evropské unie v Moldavsku (EUPM Moldova)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o Evropské unii, a zejména na čl. 42 odst. 4 a čl. 43 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh vysokého představitele Unie pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Evropská rada ve svých závěrech ze dne 24. června 2022 potvrdila evropskou perspektivu Moldavské republiky, konstatovala mimo jiné, že budoucnost Moldavské republiky a jejich občanů je v Evropské unii, a rozhodla se udělit jí, spolu s Ukrajinou status kandidátské země.

(2) Evropská rada ve svých závěrech ze dne 15. prosince 2022 potvrdila, že Unie bude i nadále poskytovat veškerou relevantní podporu Moldavské republice, která se potýká s mnohostrannými dopady útočné války Ruska vůči Ukrajině.

(3) Dopisem ze dne 28. ledna 2023 určeným vysokému představiteli Unie pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku vyzvala premiérka Moldavské republiky Unii k tomu, aby v rámci společné bezpečnostní a obranné politiky (SBOP) nasadila civilní misi v Moldavské republice.

(4) Dne 31. ledna 2023 potvrdil Politický a bezpečnostní výbor politický rámec pro krizový přístup v Moldavské republice.

(5) Dne 5. dubna 2023 schválila Rada koncepci řešení krize pro možnou civilní misi v Moldavské republice v rámci společné bezpečnostní a obranné politiky. Tato mise by proto měla být zřízena.

(6) Mise SBOP v Moldavské republice bude probíhat za situace, která se může zhoršit a která by mohla ohrozit dosažení cílů vnější činnosti Unie stanovených v článku 21 Smlouvy,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Mise

Unie zřizuje civilní partnerskou misi Evropské unie v Moldavské republice (EUPM Moldova) v rámci společné bezpečnostní a obranné politiky.

Článek 2

Mandát

1. Mise EUPM Moldova přispívá k posílení odolnosti bezpečnostního sektoru Moldavské republiky v oblasti řešení krizí a hybridních hrozeb, včetně kybernetické bezpečnosti a boje proti zahraniční manipulaci s informacemi a vměšování.

2. Za tímto účelem mise EUPM Moldova:

a) přispívá k posílení moldavských struktur pro řešení krizí zaměřených na bezpečnostní sektor prostřednictvím:

   i) určení potřeb organizace, výcviku a vybavení;

   ii) postupného provádění navrhovaných opatření a nalezených řešení;

b) napomáhá při zvyšování odolnosti vůči hybridním hrozbám, a to prostřednictvím:

i) poskytování poradenství na strategické úrovni ohledně rozvoje strategií a politik pro boj proti hybridním hrozbám, zahraniční manipulaci s informacemi a vměšování, včetně dezinformací, a posílení kybernetické bezpečnosti, jakož i ochrany utajovaných informací;

ii) určení potřeb budování kapacit v bezpečnostním sektoru pro včasné varování, odhalování, identifikaci a přiřazování hrozeb a reakci na ně;

iii) přispění k provádění navrhovaných opatření a nalezených řešení.

c) podporuje provádění výše uvedených úkolů projektovou skupinou nabízející podle potřeby cílenou operativní podporu v souladu s integrovaným přístupem a pokud možno v úzké koordinaci s dalšími aktéry.

3. V rámci strategického a operačního plánování, činností a podávání zpráv mise EUPM Moldova jsou plně začleněny a aktivně zohledňovány mezinárodní humanitární právo, lidská práva a zásada rovnosti žen a mužů, ochrana civilního obyvatelstva a rezoluce Rady bezpečnosti OSN č. 1325 (2000) o ženách, míru a bezpečnosti, č. 2250 (2015) o mládeži, míru a bezpečnosti a č. 1612 (2005) o dětech a ozbrojeném konfliktu.

Článek 3

Linie velení a struktura

1. Mise EUPM Moldova má jakožto operace pro řešení krize jednotnou linii velení.

2. Mise EUPM Moldova má velitelství v Moldavské republice.

3. Struktura mise EUPM Moldova je tvořena v souladu s jejími plánovacími dokumenty.

Článek 4

Velitel civilní operace

1. Velitelem civilní operace pro misi EUPM Moldova je výkonný ředitel útvaru schopnosti civilního plánování a vedení. Tento útvar je veliteli civilní operace k dispozici za účelem plánování a vedení mise EUPM Moldova.

2. Velitel civilní operace vykonává velení a řízení mise EUPM Moldova na strategické úrovni pod politickou kontrolou a strategickým řízením Politického a bezpečnostního výboru a pod celkovým vedením vysokého představitele Unie pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku (dále jen „vysoký představitel“).

3. Velitel civilní operace zajišťuje řádné a účinné provádění rozhodnutí Rady i Politického a bezpečnostního výboru s ohledem na vedení operací, včetně vydávání potřebných strategických pokynů a poskytování poradenství a technické podpory vedoucímu mise.

4. Velitel civilní operace podává prostřednictvím vysokého představitele zprávy Radě.

5. Veškerý vyslaný personál zůstává zcela pod velením vnitrostátních orgánů příslušného vysílajícího státu v souladu s vnitrostátními předpisy nebo dotčeného orgánu Unie či Evropské služby pro vnější činnost (ESVČ). Tyto orgány převedou operační řízení (OPCON) svého personálu na velitele civilní operace.

6. Velitel civilní operace nese celkovou odpovědnost za zajištění řádného výkonu činností Unie.

7. Velitel civilní operace a vedoucí delegace EU v Moldavské republice se podle potřeby navzájem konzultují.

Článek 5

Vedoucí mise

1. Vedoucí mise nese odpovědnost za misi EUPM Moldova v místě působení a vykonává zde její velení a řízení. Je přímo odpovědný veliteli civilní operace a jedná v souladu s jeho pokyny.

2. Vedoucí mise zastupuje misi EUPM Moldova v oblasti její působnosti.

3. Vedoucí mise nese za misi EUPM Moldova administrativní a logistickou odpovědnost, včetně odpovědnosti za majetek, zdroje a informace, které byly misi EUPM Moldova dány k dispozici. Vedoucí mise může v rámci své celkové odpovědnosti pověřit členy personálu mise EUPM Moldova řídícími úkoly v personálních a finančních záležitostech.

4. Vedoucí mise odpovídá za kázeňský dohled nad personálem mise EUPM Moldova. Kázeňskou pravomoc vůči vyslanému personálu vykonávají příslušné vnitrostátní orgány vysílajícího státu v souladu s vnitrostátními předpisy nebo dotčený orgán Unie či ESVČ.

5. Vedoucí mise zajišťuje odpovídající zviditelnění mise EUPM Moldova.

6. Aniž je dotčena linie velení, v otázkách místní politické situace poskytuje vedoucímu mise vedení vedoucí delegace Unie v Moldavské republice.

Článek 6

Personál

1. Misi EUPM Moldova tvoří zejména personál vyslaný členskými státy, orgány Unie nebo ESVČ. Členské státy, orgány Unie a ESVČ nesou náklady na personál, který vyslaly, včetně cestovních výdajů na cestu do místa určení a zpět, platů, nákladů na zdravotní péči a příspěvků jiných než použitelné denní dávky.

2. Členský stát, orgán Unie nebo ESVČ odpovídají za řešení veškerých stížností ohledně vyslání, které byly vzneseny jimi vyslanými členy personálu nebo které se jimi vyslaných členů personálu týkají, a zahajují veškerá řízení proti uvedeným osobám.

3. Mise EUPM Moldova může přijímat na smluvním základě mezinárodní a místní personál, pokud požadované funkce nemohou být zajištěny personálem vyslaným členskými státy. Ve výjimečných a řádně odůvodněných případech, kdy nejsou k dispozici vhodní uchazeči z členských států, mohou být na smluvním základě případně přijímáni státní příslušníci zúčastněných třetích států.

4. Pracovní podmínky a práva a povinnosti mezinárodního a místního personálu se stanoví ve smlouvách uzavřených mezi misí EUPM Moldova a dotyčným členem personálu.

Článek 7

Status mise EUPM Moldova a jejího personálu

Postavení mise EUPM Moldova a jejího personálu, včetně případných výsad, imunit a dalších záruk nezbytných pro uskutečnění a řádný průběh mise, se upraví v dohodě, která bude uzavřena podle článku 37 Smlouvy o Evropské unii (dále jen „Smlouva o EU“) a postupem podle článku 218 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 8

Politická kontrola a strategické řízení

1. Politickou kontrolu a strategické řízení mise EUPM Moldova vykonává z pověření Rady a vysokého představitele Politický a bezpečnostní výbor. Rada zmocňuje Politický a bezpečnostní výbor k přijímání příslušných rozhodnutí za tímto účelem v souladu s čl. 38 třetím pododstavcem Smlouvy o EU. Toto zmocnění zahrnuje pravomoci jmenovat na návrh vysokého představitele vedoucího mise a pravomoc měnit operační plán (OPLAN). Rozhodovací pravomoc, pokud jde o cíle a ukončení mise EUPM Moldova, si ponechává Rada. Rozhodnutí Politického a bezpečnostního výboru o jmenování vedoucího mise se zveřejňují v Úředním věstníku Evropské unie.

2. Politický a bezpečnostní výbor pravidelně podává zprávy Radě.

3. Politický a bezpečnostní výbor dostává pravidelně a podle potřeby zprávy od velitele civilní operace a vedoucího mise týkající se otázek spadajících do oblastí jejich působnosti.

Článek 9

Účast třetích států

1. Aniž je dotčena rozhodovací samostatnost Unie a její jednotný institucionální rámec, mohou být třetí státy vyzvány, aby přispěly k misi EUPM Moldova tím, že ponesou náklady na vyslání svého personálu, včetně platů, pojištění proti všem rizikům, denních diet a cestovních výdajů na cestu do Moldavské republiky a zpět, a že případně přispějí na provozní náklady mise EUPM Moldova.

2. Třetí státy přispívající na misi EUPM Moldova mají ve vztahu k běžnému řízení mise stejná práva a povinnosti jako členské státy.

3. Rada zmocňuje Politický a bezpečnostní výbor k přijímání příslušných rozhodnutí ve věci přijímání navrhovaných příspěvků a ke zřízení výboru přispěvatelů.

4. Podrobnosti týkající se účasti třetích států budou upraveny v dohodách uzavřených v souladu s článkem 37 Smlouvy o EU a podle potřeby v dalších technických ujednáních. Jestliže Unie a třetí stát uzavřely dohodu, kterou se vytváří rámec pro účast tohoto třetího státu na operacích Unie pro řešení krizí, použijí se v souvislosti s misí EUPM Moldova ustanovení takové dohody.

Článek 10

Bezpečnost

1. Velitel civilní operace řídí plánování prováděné vedoucím mise v oblasti bezpečnostních opatření a zajišťuje jejich řádné a účinné provádění mise EUPM Moldova v souladu s článkem 4.

2. Vedoucí mise odpovídá za bezpečnost mise EUPM Moldova a za zajištění plnění minimálních bezpečnostních požadavků kladených na tuto misi v souladu s politikou Unie v oblasti bezpečnosti personálu nasazeného mimo Unii při provádění operací podle hlavy V Smlouvy o EU a jejími podpůrnými nástroji.

3. Vedoucímu mise je nápomocen bezpečnostní pracovník mise, který podává zprávy vedoucímu mise a rovněž udržuje úzké služební vztahy s ESVČ.

4. Personál mise EUPM Moldova se před svým nástupem do funkce účastní povinného bezpečnostního školení v souladu s OPLAN. Dostane se mu také pravidelného udržovacího výcviku v místě působení organizovaného bezpečnostním pracovníkem mise.

5. Vedoucí mise zajistí ochranu utajovaných informací EU v souladu s rozhodnutím Rady 2013/488/EU ([1]).

([1]) Rozhodnutí Rady 2013/488/EU ze dne 23. září 2013 o bezpečnostních pravidlech na ochranu utajovaných informací EU (Úř. věst. L 274, 15.10.2013, s. 1).

Článek 11

Pohotovostní složka

Pro misi EUPM Moldova je uvedena v činnost pohotovostní složka.

Článek 12

Právní ujednání

Mise EUPM Moldova je způsobilá k zadávání zakázek na služby a dodávky, uzavírání smluv a správních ujednání, zaměstnávání personálu, disponování s bankovními účty, nabývání a zcizování majetku, plnění svých závazků a k vystupování před soudem v rozsahu nezbytném k provedení tohoto rozhodnutí.

Článek 13

Finanční ujednání

1. Finanční referenční částka určená na pokrytí výdajů souvisejících s misí EUPM Moldova během prvních čtyř měsíců od vstupu tohoto rozhodnutí v platnost činí 3 529 889,20 EUR. Finanční referenční částku na jakékoli následující období stanoví Rada.

2. Veškeré výdaje se spravují podle postupů a pravidel použitelných na souhrnný rozpočet Unie. Fyzickým a právnickým osobám je umožněno se bez omezení účastnit veřejných zakázek zadávaných misí. Na zboží zakoupené misí EUPM Moldova se navíc nevztahují žádná pravidla původu. S výhradou schválení Komisí může mise EUPM Moldova uzavírat technická ujednání s členskými státy, hostitelskou zemí, zúčastněnými třetími státy a dalšími mezinárodními aktéry o poskytování vybavení, služeb a prostor pro misi EUPM Moldova.

3. Mise EUPM Moldova odpovídá za plnění svého rozpočtu. Za tímto účelem podepíše smlouvu s Komisí. Finanční ujednání musí respektovat linii velení stanovenou v článcích 3, 4 a 5 a operační požadavky mise EUPM Moldova.

4. Mise EUPM Moldova podává Komisi podrobné zprávy o finančních činnostech prováděných v rámci finanční dohody uvedené v odstavci 3 a v tomto rozsahu podléhá jejímu dohledu.

5. Výdaje související s misí EUPM Moldova jsou způsobilé ode dne přijetí tohoto rozhodnutí.

Článek 14

Projektová skupina

1. Mise EUPM Moldova zahrnuje projektovou skupinu pro určování a provádění projektů. Mise EUPM Moldova podle potřeby usnadňuje projekty prováděné členskými státy a třetími státy v rámci jejich odpovědnosti v oblastech týkajících se mise EUPM Moldova a na podporu jejích cílů a poskytuje k nim poradenství.

2. S výhradou odstavce 3 je mise EUPM Moldova oprávněna použít k provádění projektů, které jsou považovány za projekty doplňující konzistentně ostatní akce mise EUPM Moldova, finanční příspěvky členských států nebo třetích států, jsou-li projekty:

a) stanoveny ve finančním výkazu týkajícím se tohoto rozhodnutí nebo

b) začleněny během mandátu prostřednictvím změny finančního výkazu požadované vedoucím mise.

Mise EUPM Moldova uzavře s přispívajícími státy dohodu týkající se zejména zvláštních postupů pro vyřizování stížností třetích stran na škody způsobené jednáními nebo opomenutími mise EUPM Moldova při využívání příspěvků poskytnutých těmito státy. Za žádných okolností nesmějí přispívající státy činit Unii nebo vysokého představitele odpovědnými za jednání nebo opomenutí mise EUPM Moldova při využívání prostředků poskytnutých těmito státy.

3. Přijetí finančního příspěvku pro projektovou skupinu od Unie, členských států nebo třetích států schvaluje Politický a bezpečnostní výbor.

Článek 15

Soulad reakce a koordinace ze strany Unie

1. Vysoký představitel zajistí, aby provádění tohoto rozhodnutí bylo v souladu s celkovou vnější činností Unie, včetně návaznosti na programy pomoci Unie.

2. Aniž je dotčena linie velení, poskytuje vedoucí delegace Unie v Moldavské republice vedoucímu mise vedení v otázkách místní politické situace.

3. Vedoucí mise zajišťuje úzkou koordinaci se zástupci členských států a obdobně orientovanými mezinárodními partnery v Moldavské republice.

Článek 16

Poskytování informací

1. Vysoký představitel je v souladu s rozhodnutím 2013/488/EU oprávněn tam, kde je to vhodné, a v souladu s potřebami mise EUPM Moldova poskytovat třetím státům přidruženým k tomuto rozhodnutí utajované informace EU vytvořené pro účely mise EUPM Moldova až do stupně utajení „CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL“.

2. V případě konkrétní a neodkladné operační potřeby je vysoký představitel v souladu s rozhodnutím 2013/488/EU rovněž oprávněn poskytovat hostitelskému státu utajované informace EU vytvořené pro účely mise EUPM Moldova až do stupně utajení „RESTREINT UE/EU RESTRICTED“. Za tímto účelem budou vypracována ujednání mezi vysokým představitelem a příslušnými orgány hostitelského státu.

3. Vysoký představitel je oprávněn poskytovat třetím státům přidruženým k tomuto rozhodnutí neutajované dokumenty Unie o jednáních Rady týkajících se mise EUPM Moldova, na které se vztahuje služební tajemství podle čl. 6 odst. 1 jednacího řádu Rady ([2]).

4. Vysoký představitel může v souladu s oddílem VII přílohy VI rozhodnutí 2013/488/EU přenést pravomoci uvedené v odstavcích 1, 2 a 3 tohoto článku, jakož i způsobilost uzavírat ujednání uvedená v odstavci 2 tohoto článku, na jemu podřízené osoby, na velitele civilní operace a na velitele mise.

Článek 17

Zahájení mise EUPM Moldova

1. Mise EUPM Moldova je zahájena rozhodnutím Rady ke dni stanovenému na doporučení velitele civilní mise EUPM Moldova, jakmile tato mise dosáhne své počáteční operační schopnosti.

2. Základní tým mise EUPM Moldova učiní nezbytné přípravy, aby mise mohla dosáhnout své počáteční operační schopnosti.

([2]) Rozhodnutí Rady 2009/937/EU ze dne 1. prosince 2009, kterým se přijímá její jednací řád (Úř. věst. L 325, 11.12.2009, s. 35).

Článek 18

Vstup v platnost a doba platnosti

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

Toto nařízení se použije po dobu dvou let ode dne zahájení mise EUPM Moldova.

V Lucemburku dne 24. dubna 2023.

Za Radu
předseda
J. BORRELL FONTELLES

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2023/856

ze dne 18. dubna 2023

o žádosti o registraci evropské občanské iniciativy s názvem „Connecting all European capitals and people through a high-speed train network“ (Propojení všech evropských hlavních měst a lidí prostřednictvím vysokorychlostní železniční sítě) podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/788

(oznámeno pod číslem C(2023)2617)

(Pouze nizozemské znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/788 ze dne 17. dubna 2019 o evropské občanské iniciativě ([1]), a zejména na čl. 6 odst. 2 a 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dne 10. března 2023 byla Evropské komisi předložena žádost o registraci evropské občanské iniciativy s názvem „Propojení všech evropských hlavních měst a lidí prostřednictvím vysokorychlostní železniční sítě“.

(2) Organizátoři formulovali cíle iniciativy takto: „propojit všechna evropská hlavní města prostřednictvím vysokorychlostních železničních tratí. Vyzýváme Evropskou komisi, aby předložila návrh právně závazného aktu, který by vedl k co nejrychlejšímu zřízení evropské sítě vysokorychlostních vlaků. To znamená propojit stávající vysokorychlostní železniční sítě a zřídit vysokorychlostní tratě tam, kde ještě neexistují.“

(3) Další podrobnosti o předmětu, cílech a souvislostech iniciativy jsou uvedeny v příloze iniciativy. Organizátoři argumentují, že i když mají všichni Evropané právo se v rámci EU svobodně pohybovat, měli by mít možnost tak činit i bez ohledu na svůj věk, finanční prostředky a tělesný stav nebo duševní schopnosti. Tvrdí také, že ačkoli je evropská vysokorychlostní železniční síť delší než 11 500 km, propojuje především města v omezeném počtu členských států a že mnoho členských zemí EU není součástí této sítě. Organizátoři se domnívají, že evropská vysokorychlostní železniční síť by měla být vytvořena z těchto důvodů: i) cestování vlakem je udržitelné a bezpečné, ii) vysokorychlostní vlaky jsou pohodlnou alternativou letů na střední vzdálenost, iii) vysokorychlostní vlaky jsou inkluzivní a přístupné všem, iv) vysokorychlostní spojení přispívají k regionálnímu rozvoji a rovnoměrně rozloženému hospodářskému růstu v EU, v) vysokorychlostní železniční tratě vedou k větší soudržnosti a přinášejí prospěch všem obyvatelům. Organizátoři tvrdí, že v zájmu zajištění bezpečných a udržitelných spojení mezi lidmi v Evropě je důležité propojit sítě jednotlivých členských států a rozšířit celkovou síť s ohledem na rostoucí počet cestujících.

(4) Pokud jde o cíle iniciativy, Evropská komise má podle článků 170 až 172 Smlouvy pravomoc předložit návrh právního aktu, který přispěje k vytvoření a rozvoji transevropských sítí v oblasti dopravy a k podpoře propojení a interoperability vnitrostátních sítí. Na základě čl. 171 odst. 2 Smlouvy musí členské státy ve spojení s Evropskou komisí koordinovat mezi sebou politiky prováděné na vnitrostátní úrovni, které mohou mít významný dopad na dosažení těchto cílů. V úzké spolupráci s členskými státy může Komise vyvinout jakékoli užitečné podněty na podporu takové koordinace. Kromě toho čl. 172 druhý pododstavec Smlouvy stanoví, že hlavní směry a projekty společného zájmu, které se týkají území členského státu, vyžadují souhlas dotyčného členského státu.

(5) Komise se domnívá, že veškeré části této iniciativy zjevně spadají do rámce jejích pravomocí, které ji opravňují předložit návrh právního aktu Unie pro účely provádění Smluv.

([1]) Úř. věst. L 130, 17.5.2019, s. 55.

(6) Tímto závěrem není dotčeno posouzení, zda by v tomto případě byly splněny konkrétní hmotněprávní podmínky, které jsou nutné k tomu, aby Komise mohla jednat, včetně dodržování zásad proporcionality a subsidiarity a slučitelnosti se základními právy.

(7) Skupina organizátorů vhodným způsobem prokázala, že splňuje požadavky stanovené v čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení (EU) 2019/788, a určila kontaktní osoby v souladu s čl. 5 odst. 3 prvním pododstavcem uvedeného nařízení.

(8) Iniciativa není zjevně zneužívající, bezdůvodná nebo šikanózní ani není zjevně v rozporu s hodnotami Unie uvedenými v článku 2 Smlouvy o Evropské unii či právy obsaženými v Listině základních práv Evropské unie.

(9) Iniciativa s názvem „Propojení všech evropských hlavních měst a lidí prostřednictvím vysokorychlostní železniční sítě“ by proto měla být zaregistrována.

(10) Závěr, jenž stanoví, že jsou splněny podmínky pro registraci podle čl. 6 odst. 3 nařízení (EU) 2019/788, však neznamená, že Komise jakýmkoli způsobem potvrzuje věcnou správnost obsahu iniciativy, za kterou nese výlučnou odpovědnost skupina organizátorů iniciativy. Obsah iniciativy vyjadřuje pouze názory skupiny organizátorů a v žádném případě nelze mít za to, že vyjadřuje názory Komise,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Evropská občanská iniciativa s názvem „Propojení všech evropských hlavních měst a lidí prostřednictvím vysokorychlostní železniční sítě“ je zaregistrována.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno skupině organizátorů občanské iniciativy s názvem „Propojení všech evropských hlavních měst a lidí prostřednictvím vysokorychlostní železniční sítě“, kterou jako kontaktní osoby zastupují paní Afryea UITERLOO a pan Rogier VERGOUWEN.

Ve Štrasburku dne 18. dubna 2023.

Za Komisi
Věra JOUROVÁ
místopředsedkyně

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)

Úřad pro publikace
Evropské unie
L-2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS