



---

*Dokument ze zasedání*

---

**A9-0313/2023**

28.10.2023

**\*\*\*I**  
**ZPRÁVA**

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a zrušuje nařízení (EU) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

Zpravodaj: Bas Eickhout

### ***Vysvětlivky***

- \* Postup konzultace
- \*\*\* Postup souhlasu
- \*\*\*I Řádný legislativní postup (první čtení)
- \*\*\*II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- \*\*\*III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

### ***Pozměňovací návrhy k návrhu aktu***

#### **Pozměňovací návrhy Parlamentu předložené ve dvou sloupcích**

Vypuštění textu je označeno ***tučnou kurzívou*** v levém sloupci. Nahrazení je označeno ***tučnou kurzívou*** v obou sloupcích. Nový text je označen ***tučnou kurzívou*** v pravém sloupci.

První a druhý řádek záhlaví každého pozměňovacího návrhu označují příslušnou část projednávaného návrhu aktu. Pokud se pozměňovací návrh týká existujícího aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je v záhlaví mimo to na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká.

#### **Pozměňovací návrhy Parlamentu v podobě konsolidovaného textu**

Nové části textu jsou označeny ***tučnou kurzívou***. Vypuštěné části textu jsou označeny symbolem **■** nebo přeškrtnuty. Nahrazení se vyznačují tak, že nový text se označí ***tučnou kurzívou*** a nahrazený text se vymaže nebo přeškrtně. Výjimečně se neoznačují změny výlučně technické povahy, které provedly příslušné útvary za účelem vypracování konečného znění.

## OBSAH

	<b>Strana</b>
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU .....	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	55
PŘÍLOHA: SEZNAM SUBJEKTŮ NEBO OSOB, OD NICHŽ ZPRAVODAJ OBDRŽEL PODNĚTY .....	59
STANOVISKO VÝBORU PRO PRŮMYSL, VÝZKUM A ENERGETIKU.....	60
STANOVISKO VÝBORU PRO DOPRAVU A CESTOVNÍ RUCH .....	94
POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU .....	152
JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU .....	153



## NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

**k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a zrušuje nařízení (EU) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))**

**(Řádný legislativní postup: první čtení)**

*Evropský parlament,*

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2023)0088),
  - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nímž Komise předložila návrh Parlamentu (C9-0025/2023),
  - s ohledem na odůvodněné stanovisko předložené italskou Poslaneckou sněmovnou a italským Senátem v rámci protokolu č. 2 o používání zásad subsidiarity a proporcionality uvádějící, že návrh legislativního aktu není v souladu se zásadou subsidiarity,
  - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 12. července 2023<sup>1</sup>,
  - po konzultaci s Výborem regionů,
  - s ohledem na články 59 a 40 jednacího řádu,
  - s ohledem na stanovisko Výboru pro dopravu a cestovní ruch a Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku,
  - s ohledem na zprávu Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (A9-0313/2023),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
  2. schvaluje společné prohlášení Evropského parlamentu a Rady, které je přílohou tohoto usnesení;
  3. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;
  4. pověřuje svou předsedkyni, aby předala postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

---

<sup>1</sup> Dosud nezveřejněné v Úředním věstníku.

## Pozměňovací návrh 1

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 1

#### *Znění navržené Komisí*

(1) Řešení problémů souvisejících s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody, která byla přijata v prosinci 2015 na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC), je jádrem sdělení o Zelené dohodě pro Evropu, které Komise přijala dne 11. prosince 2019<sup>10</sup>. Ve světle velmi závažných dopadů pandemie COVID-19 na zdraví a hospodářský blahobyt občanů Unie nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu jen vzrostla.

---

<sup>10</sup> Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 o Zelené dohodě pro Evropu, COM(2019) 640 final.

#### *Pozměňovací návrh*

(1) Řešení problémů souvisejících s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody, která byla přijata v prosinci 2015 na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC), je jádrem sdělení o Zelené dohodě pro Evropu, které Komise přijala dne 11. prosince 2019<sup>10</sup>. Ve světle velmi závažných dopadů pandemie COVID-19 na zdraví a hospodářský blahobyt občanů Unie **a ruské agrese vůči Ukrajině** nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu jen vzrostla.

---

<sup>10</sup> Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 o Zelené dohodě pro Evropu, COM(2019) 640 final.

## Pozměňovací návrh 2

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 2

#### *Znění navržené Komisí*

(2) 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, jejímž cílem je přeměnit Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderním a konkurenceschopným hospodářstvím účinně využívajícím zdroje, ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. Dalším jejím cílem je chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál Unie a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady.

Tento přechod se zároveň dotýká rozdílně žen a mužů a má zvláštní dopad na některé znevýhodněné skupiny, jako jsou starší lidé, osoby se zdravotním postižením a osoby s menšinovým rasovým nebo etnickým původem. Je proto třeba zajistit, aby byl přechod spravedlivý a inkluzivní a nikdo při něm nezůstal opomenut.

Tento přechod se zároveň dotýká rozdílně žen a mužů a má zvláštní dopad na některé znevýhodněné **a zranitelné** skupiny, jako jsou **nízkopříjmové domácnosti a osoby**, starší lidé, osoby se zdravotním postižením a osoby s menšinovým rasovým nebo etnickým původem. Je proto třeba zajistit, aby byl přechod spravedlivý a inkluzivní a nikdo při něm nezůstal opomenut.

### Pozměňovací návrh 3

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 3

##### *Znění navržené Komisí*

(3) Unie se v aktualizovaném vnitrostátně stanoveném příspěvku předloženém sekretariátu UNFCCC dne 17. prosince 2020 zavázala snížit čisté emise skleníkových plynů na úrovni celého hospodářství Unie do roku 2030 nejméně o 55 % oproti úrovni z roku 1990.

##### *Pozměňovací návrh*

(3) Unie se v aktualizovaném vnitrostátně stanoveném příspěvku předloženém sekretariátu UNFCCC dne 17. prosince 2020 zavázala snížit čisté emise skleníkových plynů na úrovni celého hospodářství Unie do roku 2030 nejméně o 55 % oproti úrovni z roku 1990. ***Rada ve svých závěrech ze dne 24. října 2022<sup>1a</sup> uvedla, že po uzavření jednání o základních prvcích balíčku „Fit for 55“ je připravena co nejdříve podle potřeby aktualizovat vnitrostátně stanovený příspěvek Unie a jejích členských států v souladu s bodem 29 Klimatického paktu z Glasgow.***

---

<sup>1a</sup> Závěry Rady o přípravě 27. zasedání konference smluvních stran (COP27) Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu (UNFCCC), 24. října 2022.

### Pozměňovací návrh 4

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

(4) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119<sup>11</sup> Unie začlenila do právních předpisů cíl klimatické neutrality celého hospodářství do roku 2050. Uvedené nařízení také stanoví závazný cíl Unie dosáhnout čistého domácího snížení emisí skleníkových plynů (tj. emisí po odečtení pohlcených emisí) do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990.

(4) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119<sup>11</sup> Unie začlenila do právních předpisů cíl klimatické neutrality celého hospodářství **v Unii nejpozději do roku 2050 a cíl dosáhnout následně záporných emisí**. Uvedené nařízení také stanoví závazný cíl Unie dosáhnout čistého domácího snížení emisí skleníkových plynů (tj. emisí po odečtení pohlcených emisí) do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990. **Nařízení rovněž stanoví, že Komise případně nejpozději do šesti měsíců od prvního globálního hodnocení provedeného podle Pařížské dohody navrhne průběžný cíl Unie v oblasti klimatu pro rok 2040 a současně zveřejní předpokládaný orientační rozpočet Unie na emise skleníkových plynů na období 2030–2050, který je definován jako orientační celkový objem čistých emisí skleníkových plynů, které by měly být podle očekávání v daném období emitovány, aniž by přitom bylo ohroženo dodržení závazků, které Unie přijala v rámci Pařížské dohody, jakož i metodiku, na níž je tento orientační rozpočet založen. Dne 15. června 2023 zveřejnil Evropský vědecký poradní výbor pro změnu klimatu své vědecké poradenství ke stanovení cíle EU v oblasti klimatu pro rok 2040 a rozpočtu na emise skleníkových plynů na období 2030–2050<sup>11a</sup>.**

<sup>11</sup> 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).

<sup>11</sup> 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).

<sup>11a</sup> *Evropský vědecký poradní výbor pro změnu klimatu (2023). Scientific advice for the determination of an EU-wide 2040*



## **Pozměňovací návrh 5**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 5**

#### *Znění navržené Komisí*

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

#### *Pozměňovací návrh*

(5) Očekává se, že k dosažení tohoto snížení emisí přispějí všechna hospodářská odvětví, včetně odvětví silniční dopravy. ***Těžká nákladní vozidla v současnosti produkuje více než čtvrtinu emisí skleníkových plynů ze silniční dopravy v Unii a více než 6 % celkových emisí skleníkových plynů v Unii, což je více než v případě emisí z letecké nebo námořní dopravy. Cílem strategie EU pro udržitelnou a inteligentní mobilitu je 90% snížení emisí v odvětví dopravy do roku 2050, včetně těžko dekarbonizovatelných odvětví, jako je letecká a námořní doprava. Proto je třeba stanovit další cíle do roku 2050 pro snižování emisí v odvětvích vhodných pro dekarbonizaci, jako je silniční doprava. Tento přechod by měl zohlednit průmyslové a sociální výzvy související s tímto procesem, a zajistit tak zaměstnanost a mobilitu přístupnou všem.***

## **Pozměňovací návrh 6**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 8**

#### *Znění navržené Komisí*

(8) Aby se přispělo ke snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990 a v souladu se zásadou „energetické účinnosti v první řadě“, je nutné zpřísnit požadavky na snížení stanovené v nařízení (EU) 2019/1242 pro těžká vozidla. Je

#### *Pozměňovací návrh*

(8) Aby se přispělo ke snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990 a v souladu se zásadou „energetické účinnosti v první řadě“, je nutné zpřísnit požadavky na snížení stanovené v nařízení (EU) 2019/1242 pro těžká vozidla. Je

rovněž třeba stanovit jasný postup dalšího snižování emisí po roce 2030, aby se přispělo k dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050.

rovněž třeba stanovit jasný postup dalšího snižování emisí po roce 2030, aby se přispělo k dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050. ***Bez ambiciózních opatření v oblasti snižování emisí skleníkových plynů v silniční dopravě by bylo zapotřebí vyššího snížení emisí v jiných odvětvích, včetně těch, kde je dekarbonizace náročnější.***

## Pozměňovací návrh 7

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 8 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(8a) Zpřísnění požadavků na snižování emisí CO<sub>2</sub> u těžkých nákladních vozidel a zavádění nezbytné dobíjecí a čerpací infrastruktury bude mít zásadní význam při snižování emisí celého vozového parku těžkých nákladních vozidel s cílem dosáhnout klimatické neutrality celého hospodářství nejpozději do roku 2050, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2021/1119, spolu s dalšími iniciativami, které budou zapotřebí k urychlení přechodu od silniční dopravy k železniční a ke zvýšení objemu železniční nákladní dopravy.***

## Pozměňovací návrh 8

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(9) ***Zpřísněné*** požadavky na snižování emisí CO<sub>2</sub> by měly motivovat ke zvyšování podílu vozidel s nulovými emisemi na trhu Unie a zároveň přinést výhody uživatelům a občanům, pokud jde o kvalitu ovzduší a úspory energie, a zajistit zachování inovací v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu. Mezi vozidla s nulovými

(9) ***Revidované*** požadavky na snižování emisí CO<sub>2</sub> by měly motivovat ke zvyšování podílu vozidel s nulovými emisemi na trhu Unie a zároveň přinést výhody uživatelům a občanům, pokud jde o kvalitu ovzduší a úspory energie, a zajistit zachování inovací v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu ***a s nimi***

emisemi v současné době patří bateriová elektrická vozidla, vozidla poháněná palivovými články a další vozidla na vodíkový pohon, přičemž technologické inovace pokračují.

*spojená kvalitní pracovní místa, neboť automobilový průmysl zůstává i nadále jedním z pilířů hospodářství Unie.* 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.

## Pozměňovací návrh 9

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 9 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(9a) Elektrická vozidla na baterie, vozidla na palivové články a jiná vozidla na vodíkový pohon mají velký potenciál dekarbonizovat určité segmenty těžké dopravy a jejich rozvoj by měl být podporován, přičemž je třeba vzít v úvahu skutečnost, že neexistuje žádná technologie bez dopadu na životní prostředí.*

## Pozměňovací návrh 10

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 10

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(10) V této souvislosti by měly být pro období od roku 2030 stanoveny nové přísnější cíle v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla. Tyto cíle by měly být stanoveny na úrovni, která bude silným signálem k urychlenému uvádění vozidel s nulovými emisemi na trh Unie **a k nákladově efektivní stimulaci inovací** v oblasti technologií nulových emisí.

(10) V této souvislosti by měly být pro období od roku 2030 stanoveny nové přísnější cíle v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla. Tyto cíle by měly být stanoveny na úrovni, která bude silným signálem k urychlenému uvádění vozidel s nulovými emisemi na trh Unie, **bude nákladově efektivním způsobem stimulovat inovace** v oblasti technologií nulových emisí, **vyšle potřebný signál k urychlenému zavádění dobýjecí a čerpací infrastruktury v Unii, zajistí dlouhodobou konkurenceschopnost unijního průmyslu**

*na globálním trhu a přispěje ke snížení provozních nákladů dopravních společností a zároveň zajistí, aby Unie splnila své cíle v oblasti klimatu a znečištění ovzduší.*

## **Pozměňovací návrh 11**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 10 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(10a) Podle nejnovějších informací poskytnutých Evropskou agenturou pro životní prostředí (EEA) bylo 97 % městského obyvatelstva v Unii v roce 2021 vystaveno koncentracím jemných částic, které překračují zdravotně nezávadnou úroveň stanovenou Světovou zdravotnickou organizací<sup>1a</sup>. V roce 2020 bylo v Evropě zaznamenáno 275 000 předčasných úmrtí v důsledku expozice vysokým koncentracím částic a 64 000 předčasných úmrtí v důsledku expozice vysokým koncentracím NO<sub>2</sub><sup>1b</sup>. Urychlením zavádění vozidel s nulovými emisemi přispějí přísnější požadavky na snížení emisí CO<sub>2</sub> také ke snížení znečištění ovzduší ze silniční dopravy.*

---

<sup>1a</sup> *Europe's Air Quality Status 2023, Evropská agentura pro životní prostředí (2023).*

<sup>1b</sup> *Health impacts of air pollution in Europe, Evropská agentura pro životní prostředí (2023).*

## **Pozměňovací návrh 12**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 11 – odst. 1**

Aktualizovaná nová průmyslová strategie<sup>14</sup> předpokládá společné vypracování způsobů ekologické a digitální transformace ve spolupráci s průmyslem, veřejnými orgány, sociálními partnery a dalšími zúčastněnými stranami. V této souvislosti se vypracovává cesta transformace pro ekosystém mobility, který by doplnil transformaci hodnotového řetězce automobilového průmyslu. Tato cesta věnuje pozornost zejména malým a středním podnikům v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, zaměřuje se na konzultace se sociálními partnery, včetně členských států, a také vychází z Evropské agendy dovedností s iniciativami, jako je Pakt pro dovednosti, s cílem mobilizovat soukromý sektor a další zúčastněné strany za účelem prohlubování dovedností a změny kvalifikace evropské pracovní síly s ohledem na ekologickou a digitální transformaci a z mechanismu podpory talentů v rámci iniciativy nazvané Uplatnění talentovaných pracovníků v regionech EU. V rámci této cesty se řeší i vhodná opatření a pobídky na evropské a vnitrostátní úrovni s cílem zvýšit cenovou dostupnost vozidel s nulovými emisemi. To by mohlo například zahrnovat možnost, aby členské státy využily navrhovaný Sociální fond pro klimatická opatření na pomoc mikropodnikům při nákupu nákladních vozidel s nulovými emisemi.

---

<sup>14</sup> Sdělení Komise Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy, COM(2021) 350 final ze dne 5. května 2021.

### **Pozměňovací návrh 13**

Aktualizovaná nová průmyslová strategie<sup>14</sup> předpokládá společné vypracování způsobů ekologické a digitální transformace ve spolupráci s průmyslem, veřejnými orgány, sociálními partnery a dalšími zúčastněnými stranami. V této souvislosti se vypracovává cesta transformace pro ekosystém mobility, který by doplnil transformaci hodnotového řetězce automobilového průmyslu. Tato cesta věnuje pozornost zejména malým a středním podnikům v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, zaměřuje se na konzultace se sociálními partnery, včetně členských států, a také vychází z Evropské agendy dovedností s iniciativami, jako je Pakt pro dovednosti, s cílem mobilizovat soukromý sektor a další zúčastněné strany za účelem prohlubování dovedností a změny kvalifikace evropské pracovní síly s ohledem na ekologickou a digitální transformaci a z mechanismu podpory talentů v rámci iniciativy nazvané Uplatnění talentovaných pracovníků v regionech EU. V rámci této cesty se řeší i vhodná opatření a pobídky na evropské a vnitrostátní úrovni s cílem zvýšit cenovou dostupnost vozidel s nulovými emisemi. To by mohlo například zahrnovat možnost, aby členské státy využily navrhovaný Sociální fond pro klimatická opatření na pomoc mikropodnikům při nákupu nákladních vozidel s nulovými emisemi. ***Zvláštní pozornost je třeba věnovat také dopadu této transformace na malé a střední podniky v dodavatelském řetězci.***

---

<sup>14</sup> Sdělení Komise Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy, COM(2021) 350 final ze dne 5. května 2021.

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 11 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(11a) Rychlé zavedení dobíjecí a čerpací infrastruktury vyžaduje, aby byly k dispozici kvalifikované osoby provádějící instalaci. Investice do rekvalifikací a zvyšování kvalifikace budou při plnění cílů tohoto nařízení zásadní a zajistí spravedlivou transformaci v odvětví výroby nákladních automobilů.**

**Pozměňovací návrh 14**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 12**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(12) Tyto cíle pro vozový park v celé Unii mají být doplněny nezbytným zaváděním dobíjecí a čerpací infrastruktury, jak je stanoveno v návrhu nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, který předložila Komise<sup>16</sup>.**

**(12) Užitková vozidla jsou základními prostředky pro pohyb zboží a osob. Faktory, jako jsou náklady na vozidla s nulovými emisemi, dostupnost dobíjecí infrastruktury, potřeba zachovat a urychlit inovace a dopad opatření ke stanovení ceny uhlíku, mají zásadní význam pro dosažení ambicióznějších cílů v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub>. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) .../... o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR) stanoví povinnost zajistit minimální pokrytí veřejně přístupnými dobíjecími a čerpacími místy určenými pro těžká nákladní vozidla. Několik členských států již oznámilo, že půjdou nad rámec těchto minimálních požadavků, a několik evropských výrobců nákladních vozidel vytvořilo společné podniky, které budou instalovat a provozovat veřejné dobíjecí sítě po celé Evropě. Přísnější normy v oblasti CO<sub>2</sub> by měly provozovatele dobíjecí a čerpací infrastruktury stimulovat k dodatečným investicím. Členským státům by měla být v této souvislosti poskytnuta dostatečná podpora, zejména z nástrojů financování**

*EU, a měly by být vyzvány, aby do svých revidovaných vnitrostátních politických rámců zahrnuly opatření na podporu zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury v depech, logistických centrech a skladech. Stejný význam má zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury v soukromých lokalitách, například v soukromých depech a logistických centrech. Měla by být rovněž přijata další opatření za účelem zkrácení doby trvání povolovacího procesu pro dobíjecí infrastrukturu. Všechny tyto iniciativy přispějí k nezbytnému zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury v celé Unii<sup>16</sup>.*

---

<sup>16</sup> Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (14.7.2021, COM(2021) 559 final).

---

<sup>16</sup> Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (14.7.2021, COM(2021) 559 final).

## **Pozměňovací návrh 15**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 12 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(12a) Do 6 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost by Komise měla svolat fórum pro těžká užitková vozidla s nulovými emisemi, na kterém by se shromáždili provozovatelé veřejných dobíjecích stanic, provozovatelé přenosových soustav elektřiny, dopravci na dlouhé vzdálenosti, provozovatelé městské logistiky, provozovatelé veřejné dopravy, občanská společnost, expertní skupiny, členské státy a výrobci, aby společně pracovali na účinném a nákladově efektivním zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury s ohledem na zvýšené cíle v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub> u těžkých vozidel. Práce tohoto fóra by měla zejména přispět k přípravě prvního*

*přezkumu uvedeného v čl. 22 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) .../... o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR) s cílem zajistit, aby cíle stanovené v uvedeném nařízení byly v souladu s ambicemi tohoto nařízení.*

## Pozměňovací návrh 16

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 14 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(14a) Pro sociálně spravedlivou transformaci je zásadní přístup k odborné přípravě a rekvalifikaci v mnoha odvětvích, včetně odvětví těžkých vozidel, které musí projít zásadními změnami. Odvětví těžkých vozidel musí zajistit, aby zaměstnanci měli přístup k možnostem rekvalifikace a aby byli podporováni v jejich bezplatném využívání. Pro zajištění spravedlivé a efektivní transformace je zásadní zmapovat a analyzovat předpokládané změny na trhu práce v odvětví těžkých vozidel.*

## Pozměňovací návrh 17

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(15) Vzhledem k heterogenní struktuře celého vozového parku nákladních vozidel *nelze plně předvídat, zda bude technologický vývoj pro všechna specializovaná použití dostatečně rychlý, aby zajistil, že technologie s nulovými výfukovými emisemi bude představovat životaschopnou možnost.* K těmto druhům použití mohou patřit *těžká vozidla v dálkové dopravě používaná za*

(15) Vzhledem k heterogenní struktuře celého vozového parku nákladních vozidel *by měl být v krátkodobém horizontu poskytnut určitý prostor, aby bylo možné zohlednit konkrétní specializovaná použití.* K těmto druhům použití mohou patřit vozidla pro kritické účely zabezpečení a bezpečnosti, které technologie s nulovými výfukovými emisemi nejsou schopny zajistit. Dotyčná



***specifických podmínek územní morfologie a povětrnostních podmínek, autokary a nákladní*** vozidla pro kritické účely zabezpečení a bezpečnosti, které technologie s nulovými výfukovými emisemi nejsou schopny zajistit. Dotyčná vozidla by měla tvořit omezený podíl celého vozového parku těžkých vozidel. ***S ohledem na tyto aspekty by měla být v cíli pro rok 2040 ponechána určitá rezerva pro zohlednění vývoje technologie, který teprve nastane.***

## **Pozměňovací návrh 18**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 15 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

vozidla by měla tvořit omezený podíl celého vozového parku těžkých vozidel. ***V ustanovení o přezkumu by měla být posouzena možnost uplatnění cílů v oblasti CO<sub>2</sub> také na specializovaná použitá a necertifikovaná vozidla.***

*Pozměňovací návrh*

***(15a) Za účelem posouzení emisí CO<sub>2</sub> po celý životní cyklus těžkých nákladních vozidel na úrovni Unie by měla Komise vyhodnotit, zda je možné vypracovat společnou metodiku Unie pro posuzování a konzistentní vykazování údajů o emisích CO<sub>2</sub> vznikajících během celého životního cyklu těžkých vozidel, která jsou uváděna na trh Unie.***

## **Pozměňovací návrh 19**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 16**

*Znění navržené Komisí*

(16) Veřejní zadavatelé nebo zadavatelé ***by*** při zadávání zakázek na nákup nebo používání vozidel uvedených v bodě 4.2 přílohy I měli vzít v úvahu odolnost dodávek, a to i s ohledem na „Pokyny k účasti uchazečů a zboží ze třetích zemí na trhu EU s veřejnými zakázkami“ (C(2019) 5494 final).

*Pozměňovací návrh*

(16) ***S cílem zajistit udržitelné a odolné dodavatelské řetězce a snížit současnou strategickou závislost na dovozu některých technologií a produktů potřebných pro urychlené zavádění bezemisních těžkých vozidel, zejména městských autobusů, a zabránit vzniku nových závislostí, by veřejní zadavatelé nebo zadavatelé při zadávání zakázek na***

nákup nebo používání vozidel uvedených v bodě 4.2 přílohy I měli vzít v úvahu **udržitelnost a odolnost dodávek**, a to i s ohledem na „Pokyny k účasti uchazečů a zboží ze třetích zemí na trhu EU s veřejnými zakázkami“ (C(2019) 5494 final). **Vážení kritérií týkajících se přínosu nabídky k udržitelnosti a odolnosti v souvislosti se zadávacími řízeními nemá vliv na možnost veřejných i jiných zadavatelů stanovit vyšší prahovou hodnotu pro kritéria týkající se environmentální udržitelnosti či inovací v souladu s čl. 41 odst. 3 a 64. bodem odůvodnění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU, čl. 67 odst. 5 směrnice 2014/24/EU a čl. 82 odst. 5 směrnice 2014/25/EU.**

## Pozměňovací návrh 20

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 17

#### *Znění navržené Komisí*

(17) Kvůli přísnějším cílům pro celý vozový park v Unii 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) 2019/1242. **Pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi by proto měl být od roku 2030 zrušen.**

#### *Pozměňovací návrh*

(17) Kvůli přísnějším cílům pro celý vozový park v Unii 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) 2019/1242. **Vzhledem k vysoké úrovni technologické připravenosti vozidel s nulovými emisemi navíc neexistuje žádný přesvědčivý důvod pro další poskytování dodatečných pobídek pro vozidla s nízkými emisemi. Tento pobídkový mechanismus by proto měl od roku 2025 přestat platit pro těžká vozidla s nízkými emisemi, měl by být v souladu se současným vývojem trhu a od roku 2030 by měl být zcela zrušen.**

## Pozměňovací návrh 21

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 21 – odst. 4

##### *Znění navržené Komisí*

Vzhledem k tomu, že u některých skupin vozidel, která podléhají schválení typu, nejsou dosud emise CO<sub>2</sub> z technických důvodů stanoveny, nemusí tato vozidla splňovat cíle týkající se CO<sub>2</sub> stanovené tímto nařízením. Jedná se například o vozidla zvláštního určení, jako jsou pojízdné jeřáby, nosiče různých hydraulických zařízení nebo vozidla pro přepravu nadměrného nákladu, terénní vozidla, jako jsou některá vozidla používaná pro těžební, lesnické a zemědělské účely, jakož i další vozidla s nestandardním uspořádáním náprav, jako jsou vozidla s více než čtyřmi nápravami nebo s více než se dvěma hnanými nápravami, malé autobusy s maximální hmotností nižší než 7,5 t a **malá nákladní vozidla s maximální hmotností nižší než 5 t.**

## Pozměňovací návrh 22

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 21 – odst. 5

##### *Znění navržené Komisí*

***Z výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> výrobců by měla být i nadále vyňata účelová vozidla, jako jsou popelářské vozy, sklápěcí automobily nebo domíchávače betonu.***

## Pozměňovací návrh 23

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 25 a (nový)

##### *Pozměňovací návrh*

Vzhledem k tomu, že u některých skupin vozidel, která podléhají schválení typu, nejsou dosud emise CO<sub>2</sub> z technických důvodů stanoveny, nemusí tato vozidla splňovat cíle týkající se CO<sub>2</sub> stanovené tímto nařízením. Jedná se například o vozidla zvláštního určení, jako jsou pojízdné jeřáby, nosiče různých hydraulických zařízení nebo vozidla pro přepravu nadměrného nákladu, terénní vozidla, jako jsou některá vozidla používaná pro těžební, lesnické a zemědělské účely, jakož i další vozidla s nestandardním uspořádáním náprav, jako jsou vozidla s více než čtyřmi nápravami nebo s více než se dvěma hnanými nápravami a malé autobusy s maximální hmotností nižší než 7,5 t.

*vypouští se*

*(25a) emise CO<sub>2</sub> z účelových vozidel, jako jsou popelářské vozy, sklápěcí automobily nebo domíchávače betonu, jsou již certifikovány v rámci nástroje VECTO, sledovány a vykazovány výrobci vozidel a členskými státy, a některá účelová vozidla s nulovými emisemi jsou již v Evropě komerčně dostupná. Emise CO<sub>2</sub> z účelových vozidel představují přibližně 5 % emisí těžkých vozidel a přibližně 10 % prodejů. Vzhledem k tomu, že tato vozidla jsou převážně provozována ve městech, mají také významný vliv na kvalitu ovzduší ve městech. Většina těchto vozidel má malý nájezd, jezdí na předvídatelných trasách a jsou přes noc odstavena v depech, což provozovatelům usnadňuje provoz vozidel s nulovými emisemi. Cíle pro snižování emisí CO<sub>2</sub> by se proto měly vztahovat i na tato vozidla.*

#### **Pozměňovací návrh 24**

##### **Návrh nařízení**

##### **Bod odůvodnění 25 b (nový)**

*(25b) Vzhledem k technické připravenosti tohoto segmentu vozidel a potřebě zlepšit kvalitu ovzduší ve městech by měla cíle v oblasti emisí CO<sub>2</sub> stanovené tímto nařízením splňovat i malá nákladní vozidla s maximální hmotností nižší než 5 tun. Vzhledem k tomu, že u těchto podskupin vozidel zatím nelze emise CO<sub>2</sub> z technických důvodů stanovit podle nařízení (EU) 2017/2400, měly by se pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> výrobců použít jejich emise CO<sub>2</sub> stanovené v rámci schválení typu podle nařízení (EU) 715/2007. Na tyto podskupiny vozidel se sice nevztahuje povinnost výrobců vozidel monitorovat a podávat zprávy, ale jejich nové registrace*

*jsou hlášeny členskými státy. Pro účely stanovení ujetých kilometrů a koeficientu užitečného zatížení těchto vozidel by měla být přiřazena k podskupinám uvedeným v příloze I. 1.4 tohoto nařízení.*

## **Pozměňovací návrh 25**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 25 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(25c) Aby se usnadnil vývoj a umožnilo široké používání přípojných vozidel vybavených technologií snižování emisí CO<sub>2</sub>, je nezbytné urychleně aktualizovat a rozšířit rámec pro schvalování těchto technologií, zejména pro elektrifikovaná přípojná vozidla, a to úpravou nařízení (EU) 2018/858 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.***

## **Pozměňovací návrh 26**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 26**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(26) S ohledem na technickou připravenost dílčího odvětví a potřebu zlepšit kvalitu ovzduší ve městech by měl být stanoven povinný minimální podíl nových městských autobusů s nulovými emisemi.

***(26) V roce 2021 autobusy s nulovými emisemi představovaly 23 % všech prodejů v Unii v tomto segmentu, přičemž některé členské státy, včetně Nizozemska a Bulharska, již dosáhly téměř 100 %. S ohledem na technickou připravenost dílčího odvětví a potřebu zlepšit kvalitu ovzduší ve městech by měl být stanoven povinný minimální podíl nových městských autobusů s nulovými emisemi.***

## Pozměňovací návrh 27

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 27

#### *Znění navržené Komisí*

(27) ***Povinný minimální podíl městských autobusů s nulovými emisemi by měl odrážet společenskou potřebu cenově dostupné veřejné dopravy, a to i ve venkovských oblastech.*** Zvýšené dodávky městských autobusů s nulovými emisemi, které vyplývají z takového povinného minimálního podílu, by měly mít pozitivní vliv na pořizovací náklady, a to z hlediska přímé kupní ceny i celkových nákladů na vlastnictví městských autobusů s nulovými emisemi, které odrážejí úspory fosilních paliv vyplývající z provozu těchto autobusů. Společný nákup městských autobusů na základě platformy Clean Bus Platform může snížit pořizovací náklady takových autobusů a navrhovaný Sociální fond pro klimatická opatření by členské státy mohly využít na podporu zranitelných občanů prostřednictvím zvýhodněných nebo bezplatných jízdenek nebo předplatného na veřejnou dopravu. A konečně cíle pro těžká vozidla nadále platí také pro regionální a dálkové autobusy a autokary, včetně těch, které se využívají pro dopravu ve venkovských oblastech. Podpora ze Sociálního fondu pro klimatická opatření by mohla řešit specifické potřeby venkovských oblastí a předcházet dopravní chudobě<sup>21</sup> zajištěním přístupu k cenově dostupné veřejné dopravě.

---

<sup>21</sup> V souladu s definicí v nařízení o Sociálním fondu pro klimatická opatření, čl. 2 odst. 2a.

#### *Pozměňovací návrh*

(27) Zvýšené dodávky městských autobusů s nulovými emisemi, které vyplývají z takového povinného minimálního podílu, by měly mít pozitivní vliv na pořizovací náklady, a to z hlediska přímé kupní ceny i celkových nákladů na vlastnictví městských autobusů s nulovými emisemi, které odrážejí úspory fosilních paliv vyplývající z provozu těchto autobusů. Společný nákup městských autobusů na základě platformy Clean Bus Platform může snížit pořizovací náklady takových autobusů a navrhovaný Sociální fond pro klimatická opatření by členské státy mohly využít na podporu zranitelných občanů prostřednictvím zvýhodněných nebo bezplatných jízdenek nebo předplatného na veřejnou dopravu. A konečně cíle pro těžká vozidla nadále platí také pro regionální a dálkové autobusy a autokary, včetně těch, které se využívají pro dopravu ve venkovských oblastech. Podpora ze Sociálního fondu pro klimatická opatření by mohla řešit specifické potřeby venkovských oblastí a předcházet dopravní chudobě<sup>21a</sup> zajištěním přístupu k cenově dostupné veřejné dopravě. ***Komise by rovněž měla zvážit změnu směrnice o čistých vozidlech<sup>21a</sup>, aby byla v souladu s ambicemi tohoto nařízení.***

---

<sup>21</sup> V souladu s definicí v nařízení o Sociálním fondu pro klimatická opatření, čl. 2 odst. 2a.

<sup>21a</sup> ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel***

(Úř. věst. L 188, 12.7.2019, s. 116).

## Pozměňovací návrh 28

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 27 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(27a) Městské oblasti, v nichž již byly po dlouhou dobu přidělovány nebo vynakládány značné investice na přeměnu infrastruktury s cílem umožnit používání biomethanu v městských autobusech po dlouhou dobu, by měly mít možnost požádat Komisi o dočasnou odchylku od cíle pro městské autobusy. Platnost těchto výjimek trvá do roku 2035.*

## Pozměňovací návrh 29

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 27 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(27b) Nízkopodlažní autobusy, které jsou registrovány pouze ve třídě II, jsou určeny pro meziměstský provoz a lze je jasně identifikovat. Vzhledem k jejich meziměstskému určení by se na ně nemělo vztahovat nařízení pro městské autobusy s nulovými emisemi. Namísto toho by se s nízkopodlažními vozidly třídy II mělo zacházet jako s vysokopodlažními meziměstskými vozidly a autobusy.*

## Pozměňovací návrh 30

### Návrh nařízení

#### Bod odůvodnění 28

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(28) Faktor pro nulové **a nízké** emise by

(28) Faktor pro nulové emise by se měl

se měl naposledy uplatňovat ve vykazovaném období roku 2029, neboť po tomto období již není považován za nezbytný jako pobídka k podpoře vstupu vozidel s nulovými emisemi na trh.

### Pozměňovací návrh 31

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 30

##### *Znění navržené Komisí*

(30) Kromě toho by v zájmu posílení vývoje nových technologií s nulovými emisemi ve specializovaných malých a středních podnicích mělo být možné převádět vozidla s nulovými emisemi mezi nespojenými subjekty.

naposledy uplatňovat ve vykazovaném období roku 2029, neboť po tomto období již není považován za nezbytný jako pobídka k podpoře vstupu vozidel s nulovými emisemi na trh.

##### *Pozměňovací návrh*

(30) Kromě toho by v zájmu posílení vývoje nových technologií s nulovými emisemi ve specializovaných malých a středních podnicích mělo být možné převádět vozidla s nulovými emisemi mezi nespojenými subjekty, ***jakož i převádět stávající vozidla, která byla zmodernizována na vozidla s nulovými emisemi. Modernizace stávajících vozidel představuje velkou příležitost, jak urychlit přechod k mobilitě s nulovými emisemi, a to nákladově efektivním způsobem a s účinným využíváním zdrojů.***

### Pozměňovací návrh 32

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 32

##### *Znění navržené Komisí*

(32) Stávající systém víceletých emisních kreditů a výpůjček kreditů by měl být prodloužen do roku 2039, protože cíle týkající se snižování emisí budou po roce 2030 až do roku 2040 neustále zpřísňovány a v tomto období vyžadují perspektivní technický rozvoj výrobců.

##### *Pozměňovací návrh*

(32) Stávající systém víceletých emisních kreditů a výpůjček kreditů by měl být prodloužen do roku 2039, protože cíle týkající se snižování emisí budou po roce 2030 až do roku 2040 neustále zpřísňovány a v tomto období vyžadují perspektivní technický rozvoj výrobců. ***Výrobci by však měli v letech 2029, 2034 a 2039 zúčtovat všechny zbývající výpůjčky kreditů a emisní kredity, které se nevyužijí do pěti let po jejich získání, by měly automaticky vypršet, aby se předešlo ustrnutí na***



*nízkých ambicích.*

### **Pozměňovací návrh 33**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 38 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(38a) Přijetí těžkých vozidel s nulovými emisemi na trhu závisí na řadě faktorů, včetně pokroku dosaženého při zavádění infrastruktury dobýjecích a plnicích stanic, aspektů pro další usnadnění ekonomicky životaschopného a sociálně spravedlivého přechodu na silniční mobilitu s nulovými emisemi a dalších regulačních opatření na podporu aktualizace těchto vozidel. Tyto prvky by měly být v rámci přezkumu pečlivě posouzeny. S cílem podpořit zavádění vozidel s vyšší účinností by Komise měla také prozkoumat, jako součást přezkumu, jaké dopady by mělo stanovení minimálních prahových hodnot energetické účinnosti pro nová těžká vozidla s nulovými emisemi uváděná na trh Unie.*

### **Pozměňovací návrh 34**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 1**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 1 – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla, které přispívají k plnění cíle Unie spočívajícího ve snižování jejich emisí skleníkových plynů, jak je stanoven v nařízení (EU) 2018/842<sup>23</sup>, a k dosažení cílů Pařížské dohody<sup>24</sup>, a rovněž s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu.

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla, které přispívají k plnění cíle klimatické neutrality Unie a jejích dílčích klimatických cílů, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2021/1119<sup>23a</sup>, cílů členských států, jak stanovuje nařízení (EU) 2018/842<sup>23</sup> a k dosažení cílů Pařížské

dohody<sup>24</sup>, a rovněž s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu.

---

<sup>23</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 16, 19.6.2018, s. 26).

---

<sup>23</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 16, 19.6.2018, s. 26).

<sup>23a</sup> *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).

<sup>24</sup> Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

<sup>24</sup> Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

## Pozměňovací návrh 35

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. c a (nové)

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 – odst. 1 – bod 8

#### *Platné znění*

**(8)** „podskupinou vozidel“ seskupení vozidel definovaných v bodě 1 přílohy I, které je charakterizováno společným a odlišným souborem technických kritérií relevantních pro stanovení emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva těchto vozidel;

#### *Pozměňovací návrh*

#### **ca) bod 8 se nahrazuje tímto:**

**„(8)** „podskupinou vozidel“ seskupení vozidel definovaných v bodě 1 přílohy I, které je charakterizováno společným a odlišným souborem technických kritérií relevantních pro stanovení emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva těchto vozidel, s přihlédnutím k zahrnutí malých a středních nákladních vozidel s maximální hmotností nižší než 7,4 tun, jak je stanoveno v tabulce 1.1.1a přílohy I;“

(32019R1242)

## Pozměňovací návrh 36

### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. e

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 – odst. 1 – bod 10

#### *Znění navržené Komisí*

e) bod 10 se zrušuje;

#### *Pozměňovací návrh*

e) bod 10 se nahrazuje tímto:

**10)** „výrobce“ osoba nebo orgán, kterému byla připsána vozidla registrovaná v daném období v souladu s článkem 7a“;

## Pozměňovací návrh 37

### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. g

Nařízení EU 2019/1242

Čl. 3 – odst. 1 – bod 11 – písm. a

#### *Znění navržené Komisí*

a) těžké motorové vozidlo s emisemi CO<sub>2</sub> nejvýše 5 g/(t·km) nebo 5 g/(p·km) stanovenými v souladu s článkem 9 nařízení (EU) 2017/2400;

#### *Pozměňovací návrh*

a) do 31. prosince 2034, těžké motorové vozidlo bez vnitřního spalovacího motoru nebo s vnitřním spalovacím motorem, který vypouští méně než 3gCO<sub>2</sub>/(t km) nebo 1gCO<sub>2</sub>/(p km) stanovenými v souladu s článkem 9 nařízení (EU) 2017/2400; **počínaje 1. lednem 2035, těžké motorové vozidlo bez vnitřního spalovacího motoru nebo s vnitřním spalovacím motorem, který vypouští méně než 1gCO<sub>2</sub>/(t km) nebo 1gCO<sub>2</sub>/(p km) stanovenými v souladu s článkem 9 nařízení (EU) 2017/400;**

## Pozměňovací návrh 38

### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. g

Nařízení EU 2019/1242

Čl. 3 – odst. 1 – bod 11 – písm. b

b) těžké motorové vozidlo **splňující podmínky podle bodu 1.1.4 přílohy I tohoto nařízení**, nejsou-li stanoveny emise CO<sub>2</sub> podle nařízení (EU) 2017/2400;

b) **do 31. prosince 2034**, těžké motorové vozidlo **bez spalovacího motoru nebo se spalovacím motorem, který vypouští nejvýše 3 g CO<sub>2</sub>/kWh nebo 3g CO<sub>2</sub>/km, jak je stanoveno v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 nebo 715/2007 Evropského parlamentu a Rady, a jinak nejsou-li stanoveny emise CO<sub>2</sub> podle nařízení (EU) 2017/2400; počínaje 1. lednem 2035, těžké motorové vozidlo bez spalovacího motoru nebo se spalovacím motorem, který vypouští nejvýše 1gCO<sub>2</sub>/kWh nebo 1g CO<sub>2</sub>/km, jak je stanoveno v souladu s nařízením (ES) Evropského parlamentu a Rady č. 595/2009 nebo č. 715/2007, nejsou-li stanoveny emise CO<sub>2</sub> podle nařízení (EU) 2017/2400;**

### **Pozměňovací návrh 39**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. g**

Nařízení (EU) 2019/1242

**Čl. 3 – odst. 1 – bod 11 – písm. b a (nové)**

**ba) do 31. prosince 2029, těžké motorové vozidlo kategorie N2 s maximální hmotností nižší než 7,4 tun bez spalovacího motoru nebo se spalovacím motorem, který vypouští méně než 3 g CO<sub>2</sub>/(t.km), jak je stanoveno v souladu s nařízením (EU) 2018/858, nejsou-li stanoveny emise CO<sub>2</sub> podle nařízení (EU) 2017/2400; počínaje 1. lednem 2030, těžké motorové vozidlo kategorie N2 s maximální hmotností nižší než 7,4 tun bez spalovacího motoru nebo se spalovacím motorem, který vypouští nejvýše gCO<sub>2</sub>/(t.km), jak je stanoveno v souladu s nařízením (EU) 2018/858, nejsou-li stanoveny emise CO<sub>2</sub> podle nařízení (EU)**

## Pozměňovací návrh 40

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – bod i

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 – odst. 1 – bod 23 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(23a) „mimořádně těžkou soupravou“ či „soupravou EHC“ se rozumí vozidlo kategorie N3 vhodné pro použití v jízdní soupravě a splňující všechna následující kritéria, co se týče návrhu a konstrukce:**

- a) vybavené spojovacím zařízením;**
- b) se třemi nebo více nápravami;**
- c) se jmenovitým výkonem motoru nejméně 400 kW;**
- d) konstruované s maximální technicky přípustnou hmotností jízdní soupravy větší než 60 tun;**

## Pozměňovací návrh 41

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 a – odst. 1 – návětí

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

1. Průměrné emise CO<sub>2</sub> vozového parku nových těžkých motorových vozidel v Unii jiných než vozidel zvláštního určení, terénních vozidel, terénních vozidel zvláštního určení **a účelových vozidel** se v porovnání s průměrnými emisemi CO<sub>2</sub> ve vykazovaném období roku 2019 sníží o tyto procentní podíly:

1. Průměrné emise CO<sub>2</sub> vozového parku nových těžkých motorových vozidel v Unii jiných než vozidel zvláštního určení, terénních vozidel **a** terénních vozidel zvláštního určení se v porovnání s průměrnými emisemi CO<sub>2</sub> ve vykazovaném období roku 2019 sníží o tyto procentní podíly:

## Pozměňovací návrh 42

## Návrh nařízení

### Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 a – odst. 1 – písm. c

#### *Znění navržené Komisí*

c) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období let 2035 až 2039 o **65 %**;

#### *Pozměňovací návrh*

c) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období let 2035 až 2039 o **70 %**;

## Pozměňovací návrh 43

## Návrh nařízení

### Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 a – odst. 2

#### *Znění navržené Komisí*

2. K uvedeným cílům pro emise CO<sub>2</sub> musí podskupiny vozidel přispívat tak, jak je stanoveno v bodě 4.3 přílohy I.

#### *Pozměňovací návrh*

2. K uvedeným cílům pro emise CO<sub>2</sub> musí podskupiny vozidel přispívat tak, jak je stanoveno v bodě 4.3 přílohy I, **s přihlédnutím k přiřazení necertifikovaných vozidel, jak je uvedeno v tabulce 1.1.1a přílohy I.**

## Pozměňovací návrh 44

## Návrh nařízení

### Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 a – odst. 3 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

### **Článek 3a**

**3a. Těžká nákladní vozidla, která nejsou přiřazena do jedné z podskupin uvedených v bodě 1.1 přílohy I, se zohlední při posuzování toho, zda výrobci plní ustanovení o cílech pro snižování emisí stanovených v odstavci 1, v souladu s bodem 1.1.1a přílohy I.**

## **Pozměňovací návrh 45**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 4**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 a a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

#### **Článek 3aa**

#### ***Dodatečná opatření na podporu přechodu na vozidla s nulovými emisemi na trhu Unie***

*Do ... [6 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise v souladu s článkem 17 akt v přenesené pravomoci s cílem harmonizovat pravidla pro schvalování typu vozidel se spalovacími motory, která se budou přestavovat na vozidla s nulovými emisemi podle tohoto nařízení, aby bylo možné zajistit schvalování celých sérií. V souvislosti s uplatňováním tohoto nařízení Komise rovněž posoudí zavedení pravidla pro výpočet ekvivalentu CO<sub>2</sub> u vozidel se spalovacími motory přestavěných na vozidla s nulovými emisemi.*

## **Pozměňovací návrh 46**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 4**

Nařízení (EU) 2019/1242

Článek 3 a b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

#### **Článek 3ab**

#### ***Dodatečná opatření na podporu poptávky po těžkých nákladních vozidlech s nulovými emisemi na trhu Unie***

*Do 30. června 2024 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě legislativní návrh s cílem zvýšit podíl těžkých motorových vozidel s nulovými emisemi vlastněných nebo pronajatých*

*velkými provozovateli vozového parku. Návrh zahrnuje závazné mandáty na nulové emise pro provozovatele velkých vozových parků, přičemž zohlední regionální rozdíly a úroveň zavádění dobíjecí infrastruktury a infrastruktury plnicích stanic.*

## Pozměňovací návrh 47

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 b – odst. 2 – pododstavec 1

#### *Znění navržené Komisí*

Členské státy *se* mohou **rozhodnout**, že z povinnosti podle tohoto článku **vyjmou** omezený podíl **městských autobusů** registrovaných v každém vykazovaném období **a potvrdí**, že účel vozidla **nemůže** být **rovnocenně naplněn vozidlem s nulovými emisemi**, a je **tedy ve veřejném zájmu ke splnění tohoto účelu zaregistrovat vozidlo s vyššími než nulovými emisemi**, a to z důvodu **sociálně-ekonomických nákladů a přínosů s ohledem na specifické podmínky územní morfologie nebo povětrnostní podmínky**.

#### *Pozměňovací návrh*

Členské státy mohou **Komisi předložit žádost, aby** z povinnosti podle tohoto článku **vyloučily** omezený podíl **vozidel uvedených v bodě 4.2 přílohy I** registrovaných v každém vykazovaném období, **pokud je to odůvodněno významnými investicemi místních orgánů do infrastruktury plnicích stanic biomethanem, které byly uskutečněny nebo o nichž bylo rozhodnuto přede dnem vstupu tohoto nařízení v platnost s cílem splnit cíl členského státu podle směrnice (EU) 2019/1161. Aby se na vozidla mohla vztahovat taková výjimka, musí být poháněna biometanem vzniklým procesem zpracování odpadu, jako je úprava hnoje, městského odpadu a městských odpadních vod, což je zaručeno osvědčením o původu. Komise tuto výjimku udělí, pokud dospěje k závěru, že podmínky stanovené v tomto odstavci a v aktu v přenesené pravomoci uvedeném v druhém pododstavci jsou splněny. Platnost těchto výjimek skončí 1. ledna 2035.**

## Pozměňovací návrh 48

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 4



*Znění navržené Komisí*

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem vymezení maximálního podílu vozidel, která může členský stát vyjmout, a **sociálně-ekonomických nákladů a přínosů s ohledem na územní morfolonii a povětrnostní podmínky odůvodňující** vynětí podle předchozího odstavce.

*Pozměňovací návrh*

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem vymezení maximálního podílu vozidel, která může členský stát vyjmout, a **typu informací, které má členský stát předložit, aby získal** vynětí podle předchozího odstavce.

**Pozměňovací návrh 49**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 4**

Nařízení (EU) 2019/1242  
Čl. 3 c – název

*Znění navržené Komisí*

**Zadávací řízení**

*Pozměňovací návrh*

**Zajištění udržitelných a odolných dodavatelských řetězců pro městské autobusy prostřednictvím postupů zadávacích řízení**

**Pozměňovací návrh 50**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 4**

Nařízení (EU) 2019/1242  
Čl. 3 c – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

1. Veřejní zadavatelé nebo zadavatelé při zadávání **veřejných** zakázek na nákup nebo **použití** vozidel uvedených v článku 3b **vycházejí z ekonomicky nejvýhodnější nabídky, která zahrnuje nejlepší poměr mezi cenou a kvalitou** a přínos nabídky k bezpečnosti dodávek, v souladu s příslušným mezinárodním právem.

*Pozměňovací návrh*

1. Veřejní zadavatelé nebo zadavatelé při zadávání zakázek na nákup, **leasing, pronájem** nebo **splátkový prodej** vozidel uvedených v článku 3b **nebo související dobíjecí infrastruktury zohlední energetické a environmentální dopady těchto vozidel po dobu jejich životnosti, jakož i zabezpečení dodávek těchto vozidel**

a jejich náhradních dílů. Učiní to tak, že do nabídky zahrnou kritéria udržitelnosti a přínos nabídky k bezpečnosti dodávek, v souladu s příslušným mezinárodním právem.

## Pozměňovací návrh 51

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 c – odst. 2 – písm. c

#### *Znění navržené Komisí*

c) **dostupnosti** náhradních dílů nezbytných pro fungování zařízení, které je předmětem nabídky;

#### *Pozměňovací návrh*

c) **stávající a odhadovaná budoucí dostupnost** náhradních dílů nezbytných pro fungování zařízení, které je předmětem nabídky;

## Pozměňovací návrh 52

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 c – odst. 2 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

2a. **Přínos nabídky k udržitelnosti dodávek se mimo jiné posuzuje na základě:**

- a) **environmentální udržitelnosti přesahující minimální požadavky stanovené v platné legislativě, zejména pokud jde o recyklaci a získávání baterií;**
- b) **energetické účinnosti vozidel;**
- c) **potenciálu omezit používání přírodních zdrojů a materiálů, například modernizací stávajících vozidel na pohon s nulovými emisemi.**

## Pozměňovací návrh 53

## Návrh nařízení

### Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 c – odst. 3

#### *Znění navržené Komisí*

3. V souladu s článkem 3b se přínosu nabídky k bezpečnosti dodávek u daného předkladatele nabídky přiděluje v rámci kritérií pro udělení zakázky váha 15 až 40 %;

#### *Pozměňovací návrh*

3. V souladu s článkem 3b se přínosu nabídky k **udržitelnosti přiděluje v rámci kritérií pro udělení zakázky váha 15 až 35 % a přínosu nabídky k bezpečnosti dodávek u daného předkladatele nabídky se také přiděluje v rámci kritérií pro udělení zakázky váha 15 až 40 %.** **Tím není dotčeno použití čl. 41 odst. 3 směrnice 2014/23/EU, čl. 67 odst. 5 směrnice 2014/24/EU nebo čl. 82 odst. 5 směrnice 2014/25/EU s cílem přikládat těmto kritériím vyšší váhu.**

## Pozměňovací návrh 54

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 c – odst. 3 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**3a. Podíl výrobků nebo nabídek s původem ze třetích zemí určený v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 nesmí překročit 50 % hodnoty nabídky.**

## Pozměňovací návrh 55

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 4 a (nový)

Nařízení (EU) 2019/1242

Článek 3 d (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**(4a) vkládá se nový článek, který zní:  
„Článek 3d**

*Fórum „Těžká vozidla s nulovými emisemi“*

*Do ... [6 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] a každý další rok svolá Komise fórum „Těžká vozidla s nulovými emisemi“, které se skládá ze zástupců provozovatelů veřejných dobíjecích stanic, provozovatelů přenosových soustav elektřiny, dopravců na dlouhé vzdálenosti, provozovatelů městské logistiky, provozovatelů veřejné dopravy, organizací občanské společnosti a nezávislých expertních skupin, členských států a výrobců, aby společně pracovali na účinném a nákladově efektivním zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury s ohledem na zvýšený cíl snížení emisí CO<sub>2</sub> stanovený v tomto nařízení.“*

**Pozměňovací návrh 56**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 – písm. a**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 5 – odst. 1 – pododstavec 2

*Znění navržené Komisí*

Faktor pro nulové a nízké emise zohledňuje počet a emise CO<sub>2</sub> všech těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce.;

*Pozměňovací návrh*

Faktor pro nulové a nízké emise zohledňuje počet a emise CO<sub>2</sub> všech těžkých vozidel **kategorie N** s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce.;

**Pozměňovací návrh 57**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 – písm. b**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 5 – odst. 3

*Znění navržené Komisí*

3. U vykazovaných období od roku 2025 do roku 2029 *se* faktor pro nulové a nízké emise stanoví na základě 2%

*Pozměňovací návrh*

3. U vykazovaných období od roku 2025 do roku 2029 faktor pro nulové a nízké emise **zohlední pouze počet všech**

referenční hodnoty v souladu s bodem 2.3.2 přílohy I.;

*těžkých vozidel kategorie N s nulovými emisemi ve vozovém parku výrobce a jejich emise CO<sub>2</sub> a stanoví se na základě 8% referenční hodnoty v souladu s bodem 2.3.2 přílohy I.;*

## Pozměňovací návrh 58

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 8

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 6 a – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. c

#### *Znění navržené Komisí*

c) pro převody vozidel s nulovými emisemi mezi výrobci, kteří nepatří do skupiny spojených výrobců: počet vozidel s nulovými emisemi převedených určitému výrobcí nesmí překročit 5 % všech jeho nových těžkých vozidel zaregistrovaných v daném vykazovaném období.

#### *Pozměňovací návrh*

c) pro převody vozidel s nulovými emisemi mezi výrobci, kteří nepatří do skupiny spojených výrobců, **nebo pro převody stávajících vozidel, která byla modernizována na vozidla s nulovými emisemi**; počet vozidel s nulovými emisemi převedených určitému výrobcí nesmí překročit 5 % všech jeho nových těžkých vozidel zaregistrovaných v daném vykazovaném období.

## Pozměňovací návrh 59

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 – písm. b a (nové)

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 7 – odst. 1 – pododstavec 2

#### *Platné znění*

**Emisní** kredity lze získat ve vykazovaných obdobích let 2019 až **2029**. Emisní kredity **získané** ve vykazovaných obdobích let 2019 až 2024 se **však zohlední** za účelem stanovení toho, zda výrobce splnil cíl pro specifické emise CO<sub>2</sub>, **až** ve vykazovaném období roku 2025.

#### *Pozměňovací návrh*

**ba) v odstavci 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:**

**„Emisní** kredity lze získat ve vykazovaných obdobích let 2019 až **2039 a zohlední se pouze pro účely určení, zda výrobce plní specifický cíl pro emise CO<sub>2</sub> v kterémkoli z pěti let následujících po roce, během kterého byly kredity získány. Pokud však byly emisní kredity získány** ve vykazovaných obdobích let 2019 až 2024, **zohlední se pouze** za účelem stanovení

toho, zda výrobce splnil cíl pro specifické emise CO<sub>2</sub>, ve vykazovaném období roku 2025.“

(32019R1242)

## **Pozměňovací návrh 60**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 – písm. d**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 7 – odst. 1 – pododstavec 4

#### *Znění navržené Komisí*

Emisní *kredity a* výpůjčky kreditů získané ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039 se tam, kde je to relevantní, přenesou z jednoho vykazovaného období do dalšího vykazovaného období. Případné zbývající výpůjčky se však vypořádají ve vykazovaných obdobích roku 2029, 2034 a 2039.;

#### *Pozměňovací návrh*

Emisní výpůjčky kreditů získané ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039 se tam, kde je to relevantní, přenesou z jednoho vykazovaného období do dalšího vykazovaného období. Případné zbývající výpůjčky se však vypořádají ve vykazovaných obdobích roku 2029, 2034 a 2039.;

## **Pozměňovací návrh 61**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 16**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 13 c – odst. 1 – pododstavec 2

#### *Znění navržené Komisí*

Registr je přístupný veřejnosti s výjimkou údajů uvedených v bodě 3.2.2 přílohy V.

#### *Pozměňovací návrh*

Registr je přístupný veřejnosti s výjimkou údajů uvedených v bodě 3.2. přílohy V.

#### *Odůvodnění*

*Redakční oprava.*

## **Pozměňovací návrh 62**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 17**

Nařízení (EU) 2019/1242  
Čl. 14 – odst. 1 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

a) kritéria vymezující podskupiny vozidel podle bodu 1.1;

*Pozměňovací návrh*

a) kritéria vymezující podskupiny vozidel podle bodu 1.1, **včetně doplnění samostatných podskupin pro mimořádně těžké soupravy (soupravy EHC);**

### **Pozměňovací návrh 63**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 18**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 15 – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

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

*Pozměňovací návrh*

**1.** Komise **nejpozději do 31. prosince 2027** přezkoumá účinnost a dopad tohoto nařízení a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu. **Komise v této zprávě posoudí zejména:**

**i) počet registrací těžkých vozidel s nulovými emisemi v členských státech;**

**ii) pokrok při zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury vhodné pro těžká vozidla v členských státech;**

**iii) výlučně pro účely tohoto nařízení, problematiku těžkých vozidel a kombinací vozidel s přihlédnutím ke hmotnostem a rozměrům platným pro vnitrostátní přepravu, například modulární a intermodální koncepce, a současně posoudí případné aspekty v oblasti dopravní bezpečnosti a účinnosti, intermodální, environmentální, infrastrukturální a zpětné účinky, jakož i zeměpisnou polohu členských států;**

**iv) dopady na zaměstnanost, zejména na mikropodniky a malé a střední podniky, účinnost opatření na podporu rekvalifikace a zvyšování kvalifikace pracovní síly a význam ekonomicky**

*proveditelného a sociálně spravedlivého přechodu na silniční mobilitu s nulovými emisemi;*

*v) zda je pokračující platnost výjimky pro výrobce vyrábějící malý počet vozidel stanovené v článku 6b tohoto nařízení stále odůvodněná s ohledem na dosažení rovnováhy mezi emisemi skleníkových plynů a jejich pohlcováním ve všech odvětvích v Unii, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2021/1119.*

*vi) dopady stanovení minimálních prahových hodnot energetické účinnosti pro nová těžká vozidla s nulovými emisemi uváděná na trh Unie;*

*vii) dopady plnění požadavku, aby vozidla zvláštního určení, terénní vozidla a terénní vozidla zvláštního určení podléhala cílům snižování emisí CO<sub>2</sub>;*

*viii) posouzení výše poplatku za překročení emisí CO<sub>2</sub> s cílem zajistit, aby byl vyšší než průměrné mezní náklady na technologie nezbytné ke splnění stanovených cílů pro emise CO<sub>2</sub>.*

## **Pozměňovací návrh 64**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 18**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 15 – odst. 1 a – bod. i x (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*ix) zprávu posuzující možnost vytvoření společné unijní metodiky pro zjišťování a soustavné vykazování údajů o veškerých emisích CO<sub>2</sub> vznikajících během životního cyklu nových těžkých vozidel, která jsou uvedena na trh Unie, jak je uvedena v odstavci 2;*

## **Pozměňovací návrh 65**



**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 18**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 15 – odst. 2 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2a. Nejpozději do 31. prosince roku 2026 Komise zveřejní zprávu, v níž posoudí možnost vytvoření společné unijní metodiky pro zjišťování a soustavné vykazování údajů o veškerých emisích CO<sub>2</sub> vznikajících během životního cyklu nových těžkých vozidel, která jsou uvedena na trh Unie. Komise předloží tuto zprávu Evropskému parlamentu a Radě.**

**Pozměňovací návrh 66**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 18**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 15 – odst. 2 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2b. V rámci zprávy uvedené v odstavci 1 Komise posoudí, zda vytvoření nových podskupin pro mimořádně těžké soupravy (soupravy EHC) vedlo k nepřiměřenému zvýšení jmenovitého výkonu motoru. Pokud Komise dospěje k závěru, že všechny nebo některé uváděné hodnoty výkonu motoru byly nepřiměřeně zvýšeny, přijme akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem změny kritérií stanovených v čl. 3 odst. 1 bodě 24.**

**Pozměňovací návrh 67**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 19 – písm. a**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 17 – odst. 2

*Znění navržené Komisí*

Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v **článku 3b**, čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13e odst. 4, čl. 13f odst. 2 **a** čl. 14 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu pěti let od [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost].;

*Pozměňovací návrh*

Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v **čl. 3b odst. 2, článku 3e**, čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13e odst. 4, čl. 13f odst. 2, čl. 14 odst. 1 **a čl. 15 odst. 3** je svěřena Komisi na dobu pěti let od [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost].;

**Pozměňovací návrh 68**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 19 – písm. b**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 17 – odst. 3

*Znění navržené Komisí*

Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13e odst. 4, čl. 13f odst. 2 **a** čl. 14 odst. 1 kdykoli zrušit.;

*Pozměňovací návrh*

Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. **3b odst. 2, článku 3e, čl.** 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13e odst. 4, čl. 13f odst. 2, čl. 14 odst. 1 **a čl. 15 odst. 3** kdykoli zrušit.;

**Pozměňovací návrh 69**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 19 – písm. c**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 17 – odst. 6

*Znění navržené Komisí*

c) v odstavci 6 se text „čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce a čl. 14 odst. 1“ nahrazuje tímto: „čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13f odst. 2 a čl. **14** odst. **1**“.

*Pozměňovací návrh*

c) v odstavci 6 se text „čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce a čl. 14 odst. 1“ nahrazuje tímto: „čl. **3b odst. 2, článek 3e, čl.** 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13f odst. 2 a čl. **15** odst. **3**“.

## Pozměňovací návrh 70

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 1 – bod 1.1.1.

<i>Znění navržené Komisí</i>					
1.1.1. Pro vozidla kategorie N je podskupina sg definována takto:					
Skupina vozidel podle přílohy I nařízení (EU) 2017/2400	Účelové vozidlo podle čl. 3 odst. 9 tohoto nařízení	Typ kabiny	Výkon motoru	Provozní dojezd (OR)	Podskupina vozidel (sg) přiřazená pro účely tohoto nařízení
53	Ne	Všechny			53
54	Ne	Všechny			54
1s	Ne	Všechny			1s
1	Ne	Všechny			1
2	Ne	Všechny			2
3	Ne	Všechny			3
4	Ne	Všechny	<170 kW	Všechny	4-UD
	Ne	Krátká kabina	≥170 kW	Všechny	4-RD
	Ne	Kabina s lůžky	≥170 kW a <265 kW		
	Ne	Kabina s lůžky	≥265 kW	< 350 km	
	Ne	Kabina s lůžky	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Ne	Krátká kabina	Všechny	Všechny	9-RD
	Ne	Kabina s lůžky	Všechny	< 350 km	
	Ne	Kabina s lůžky	Všechny	≥ 350 km	9-LH
5	Ne	Krátká kabina	Všechny	Všechny	5-RD
	Ne	Kabina s lůžky	< 265 kW		

	Ne	Kabina s lůžky	$\geq 265$ kW	$< 350$ km	
	Ne	Kabina s lůžky	$\geq 265$ kW	$\geq 350$ km	5-LH
10	Ne	Krátká kabina	Všechny	Všechny	10-RD
	Ne	Kabina s lůžky	Všechny	$< 350$ km	
	Ne	Kabina s lůžky	Všechny	$\geq 350$ km	10-LH
11	Ne	Všechny			11
12	Ne	Všechny			12
16	Ne	Všechny			16

*Pozměňovací návrh*

1.1.1. Pro vozidla kategorie N je podskupina sg definována takto:

Skupina vozidel podle přílohy I nařízení (EU) 2017/2400	Účelové vozidlo podle čl. 3 odst. 9 tohoto nařízení	Typ kabiny	Výkon motoru	Provozní dojezd (OR)	Podskupina vozidel (sg) přiřazená pro účely tohoto nařízení
53	Ne	Všechny			53
54	Ne	Všechny			54
1s	Ne	Všechny			1s
1	Ne	Všechny			1
2	Ne	Všechny			2
3	Ne	Všechny			3
4	Ne	Všechny	$< 170$ kW	Všechny	4-UD
	Ne	Krátká kabina	$\geq 170$ kW	Všechny	4-RD
	Ne	Kabina s lůžky	$\geq 170$ kW a $< 265$ kW		
	Ne	Kabina s lůžky	$\geq 265$ kW	$< 350$ km	
	Ne	Kabina s lůžky	$\geq 265$ kW	$\geq 350$ km	4-LH

	<i>Ano</i>	<i>Všechny</i>			<i>4v</i>
9	Ne	Krátká kabina	Všechny	Všechny	9-RD
	Ne	Kabina s lůžky	Všechny	< 350 km	
	Ne	Kabina s lůžky	Všechny	≥ 350 km	9-LH
	<i>Ano</i>	<i>Všechny</i>			<i>9v</i>
5	Ne	Krátká kabina	Všechny	Všechny	5-RD
	Ne	Kabina s lůžky	< 265 kW		
	Ne	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	< 350 km	
	Ne	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
	<i>Ano</i>	<i>Všechny</i>			<i>5v</i>
10	Ne	Krátká kabina	Všechny	Všechny	10-RD
	Ne	Kabina s lůžky	Všechny	< 350 km	
	Ne	Kabina s lůžky	Všechny	≥ 350 km	10-LH
	<i>Ano</i>	<i>Všechny</i>			<i>10v</i>
11	<i>Všechny</i>				11
12	<i>Všechny</i>				12
16	<i>Všechny</i>				16

## Pozměňovací návrh 71

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 1 – bod 1.1.1. – bod 1.1.1. a (nový)

<i>Znění navržené Komisí</i>
<i>Pozměňovací návrh</i>
<b><i>1.1.1a. Přiřazení malých a středních nákladních vozidel kategorie N2 s maximální hmotností nižší než 7,4 tuny, pro něž jsou emise CO2 stanoveny podle nařízení (EU)</i></b>

<b>2018/858</b>	
<i>Charakteristika vozidla</i>	<i>Podskupina vozidel (sg) přiřazená pro účely tohoto nařízení</i>
<b>Kategorie N2 s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla (TPMLM) ≤ 7,4 t</b>	<b>53</b>

## Pozměňovací návrh 72

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 1 – bod 1.1.2.

<i>Znění navržené Komisí</i>	
1.1.2. Pro vozidla kategorie N je podskupina sg definována takto:	
Skupina vozidel podle přílohy I nařízení (EU) 2017/2400	Podskupina vozidel (sg) přiřazená pro účely tohoto nařízení
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>35c</b>	39-FE

<i>Pozměňovací návrh</i>	
1.1.2. Pro vozidla kategorie N je podskupina sg definována takto:	
Skupina vozidel podle přílohy I nařízení (EU)	Podskupina vozidel (sg) přiřazená pro účely

2017/2400	tohoto nařízení
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>39c</b>	39-FE

### Pozměňovací návrh 73

#### Návrh nařízení

##### Příloha I – bod 2 – bod 2.3 – bod 2.3.2 – odst. 3 – pododstavec 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

x je 0,**02**

x je 0,**08**

### Pozměňovací návrh 74

#### Návrh nařízení

##### Příloha I – bod 2 – bod 2.3 – bod 2.3.2 – odst. 3 – pododstavec 2 – pododstavec 1 – návěť

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

$V_{in}$  je celkový počet nově registrovaných těžkých vozidel s **nízkými a** nulovými emisemi v podskupinách sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD,

$V_{in}$  je celkový počet nově registrovaných těžkých vozidel s nulovými emisemi v podskupinách sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH

10-LH, přičemž každé z nich je započítáno jako  $ZLEV_{specifi}$  v souladu s tímto vzorcem:

#### Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení

Příloha I – bod 2 – bod 2.3 – bod 2.3.2 – odst. 3 – pododstavec 2 – pododstavec 1 – pododstavec 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

$ZLEV_{specifc} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$

*vypouští se*

#### Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení

Příloha I – bod 2 – bod 2.3 – bod 2.3.2 – odst. 3 – pododstavec 2 – pododstavec 2 – pododstavec 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*CO<sub>2v</sub> jsou specifické emise CO<sub>2</sub> v g/km těžkého vozidla v s nulovými a nízkými emisemi stanovené podle bodu 2.1;*

*vypouští se*

#### Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení

Příloha I – bod 2 – bod 2.3 – bod 2.3.2 – odst. 3 – pododstavec 2 – pododstavec 2 – pododstavec 2

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*LET<sub>sg</sub> je mezní hodnota pro nízké emise podskupiny sg, do níž vozidlo v patří, jak je definována v bodě 2.3.4;*

*vypouští se*

#### Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení

Příloha I – bod 2 – bod 2.3 – bod 2.3.2 – odst. 3 – pododstavec 2 – pododstavec 2 – pododstavec 3



$V_{out}$  je celkový počet nově registrovaných těžkých vozidel s nulovými emisemi, která nejsou v podskupinách, na něž odkazuje definice  $V_{in}$ , a s maximální hodnotou  $0,035 V_{total}$ ;

$V_{out}$  je celkový počet nově registrovaných těžkých vozidel **kategorie N** s nulovými emisemi, která nejsou v podskupinách, na něž odkazuje definice  $V_{in}$ , a s maximální hodnotou  $0,035 V_{total}$ ;

## Pozměňovací návrh 79

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 4 – bod 4.2

Znění navržené Komisí			
4.2. Podskupiny vozidel zahrnuté do výpočtu průměrných specifických emisí CO <sub>2</sub> a cílů pro specifické emise výrobců			
Následující podskupiny sg se zahrnou do výpočtu specifických emisí CO <sub>2</sub> CO <sub>2</sub> (X),, cílů pro specifické emise T(X) a emisní trajektorie pro CO <sub>2</sub> ET(X)Y:			
X = 2025	X= NO	X = MCO <sub>2</sub>	X= MZE
podskupiny vozidel, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. a)	podskupiny vozidel pro přepravu zboží, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d) a odstavce 3	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d)	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro vozidla s nulovými emisemi podle článku 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Všechny podskupiny vozidel uvedené v bodech 1.1.1 a 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE, 39-FE

Pozměňovací návrh			
4.2. Podskupiny vozidel zahrnuté do výpočtu průměrných specifických emisí CO <sub>2</sub> a cílů pro specifické emise výrobců			
Následující podskupiny sg se zahrnou do výpočtu specifických emisí CO <sub>2</sub> CO <sub>2</sub> (X),, cílů pro			

specifické emise T(X) a emisní trajektorie pro CO2 ET(X)Y:			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupiny vozidel, na něž se vztahují cíle pro emise CO2 podle čl. 3a odst. 1 písm. a)	podskupiny vozidel pro přepravu zboží, na něž se vztahují cíle pro emise CO2 podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d) a odstavce 3	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro emise CO2 podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d)	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro vozidla s nulovými emisemi podle článku 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Všechny podskupiny vozidel uvedené v bodech 1.1.1 a 1.1.3.	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34-DD	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

## Pozměňovací návrh 80

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 4 – bod 4.3. – bod 4.3.1.

Znění navržené Komisí					
4.3.1. Následující cíle pro snížení emisí CO2 r <sub>fsg</sub> a r <sub>fpsg</sub> podle článku 3a se použijí na vozidla v podskupině sg pro různá vykazovaná období:					
Cíle pro snížení emisí CO2 r <sub>fsg</sub> a r <sub>fpsg</sub>					
Podskupiny sg		Vykazované období			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Středně těžká nákladní vozidla	53, 54	0	<b>43%</b>	<b>64%</b>	90%
Těžká nákladní vozidla > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	<b>43%</b>	<b>64%</b>	90%
Těžká nákladní vozidla > 16 t s uspořádáním náprav 4x2 a 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD,	15%	<b>43%</b>	<b>64%</b>	90%

	10-LH				
Těžká nákladní vozidla > 16 t se zvláštním uspořádáním náprav	11, 12, 16	0	<b>43%</b>	<b>64%</b>	90%
Autokary (rfsg)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	<b>43%</b>	<b>64%</b>	90%
Primární vozidla autokarů (rfpsg)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	<b>43%</b>	<b>64%</b>	90%
Přípojná vozidla		0	7,5%	7,5%	7,5%
Návěsy		0	<b>15%</b>	<b>15%</b>	<b>15%</b>

*Pozměňovací návrh*

4.3.1. Následující cíle pro snížení emisí CO<sub>2</sub> rfsg a rfpsg podle článku 3a se použijí na vozidla v podskupině sg pro různá vykazovaná období:

Cíle pro snížení emisí CO<sub>2</sub> rfsg a rfpsg

Podskupiny sg		Vykazované období			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Středně těžká nákladní vozidla	53, 54	0	<b>44%</b>	<b>70%</b>	90%
Těžká nákladní vozidla > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	<b>44%</b>	<b>70%</b>	90%
Těžká nákladní vozidla > 16 t s uspořádáním náprav 4x2 a 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	<b>44%</b>	<b>70%</b>	90%
<b>Užitková vozidla a těžká nákladní vozidla &gt; 16 t se zvláštním</b>	<b>4v, 5v, 9v, 10v, 11, 11v, 12, 12v, 16</b>	0	<b>44%</b>	<b>70%</b>	90%

uspořádáním náprav					
Autokary <i>a</i> <i>meziměstské</i> <i>autobusy</i> (rfsg)	<i>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</i>	0	<b>44%</b>	<b>70%</b>	90%
Primární vozidla osobních <i>a</i> <i>meziměstských</i> <i>autobusů</i> (rfpsg)	<i>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</i>	0	<b>44%</b>	<b>70%</b>	90%
Přípojná vozidla	<i>421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v, 622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633</i>	0	7,5%	7,5%	7,5%
Návěsy	<i>111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133</i>	0	<b>12,5%</b>	<b>12,5%</b>	<b>12,5%</b>

## Pozměňovací návrh 81

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 4 – bod 4.3. – bod 4.3.2.

<i>Znění navržené Komisí</i>					
Následující cíle pro vozidla s nulovými emisemi zevMsg podle článku 3b jsou použitelné na vozidla v podskupině sg pro různá vykazovaná období:					
Povinné podíly vozidel s nulovými emisemi zevMsg					
Podskupiny sg	Vykazované období				
		před rokem 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Městské těžké autobusy	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	100%	100%	100%

<i>Pozměňovací návrh</i>					
Následující cíle pro vozidla s nulovými emisemi zevMsg podle článku 3b jsou použitelné na vozidla v podskupině sg pro různá vykazovaná období:					
Následující podskupiny sg se zahrnou do výpočtu specifických emisí CO <sub>2</sub> CO <sub>2</sub> (X),, cílů pro specifické emise T(X) a emisní trajektorie pro CO <sub>2</sub> ET(X)Y:					
Povinné podíly vozidel s nulovými emisemi zevMsg					
Povinné podíly vozidel s nulovými emisemi zevMsg		Vykazované období			
		před rokem 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Městské těžké autobusy	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100%	100%	100%

## **Pozměňovací návrh 82**

### **Návrh nařízení**

#### **Příloha III – bod 1 – odst. 2**

*Znění navržené Komisí*

jsou emise CO<sub>2</sub> v g/km **primárního vozidla** nového těžkého vozidla v stanovené pro

*Pozměňovací návrh*

jsou emise CO<sub>2</sub> v g/km nového těžkého vozidla v stanovené pro profil určení mp

profil určení mp a vykázané v souladu s články 13a a 13b;

a vykázané v souladu s články 13a a 13b;

### *Odůvodnění*

*Tato změna opravuje překlep, definice pojmu CO<sub>2</sub>\_v\_mp přílohy III by se měla vztahovat pouze na dokončené vozidlo. Emise CO<sub>2</sub> primárních vozidel nejsou korigovány podle počtu cestujících, protože všechna primární vozidla dané podskupiny jsou simulována se stejným počtem cestujících. To je patrné i z definic CO<sub>2</sub>p\_v\_mp v bodě 2.1 přílohy I, který neodkazuje na přílohu III pro účely opravy.*

### **Pozměňovací návrh 83**

#### **Návrh nařízení**

#### **Příloha IV**

Nařízení (EU) 2019/1242

Příloha IV – part A – odst. 1 – písm. n a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*na) maximální technicky přípustná hmotnost jízdní soupravy pro nákladní vozidlo kategorie N3 v případě mimořádně těžkých souprav (EHC) podle čl. 3 bodu 24, jak je uvedena v položce 16.4 prohlášení o shodě nebo v certifikátu o jednotlivém schválení vozidla;*

### **Pozměňovací návrh 84**

#### **Návrh nařízení**

#### **Příloha IV**

Nařízení (EU) 2019/1242

Příloha IV – část A – odst. 1 – písm. n b (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*nb) maximální netto výkon motoru podle bodu 27.1 prohlášení o shodě nebo certifikátu o jednotlivém schválení vozidla;*

## VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Návrh Evropské komise na revizi a zpřísnění emisních norem pro CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla je jedním z pilířů balíčku Fit for 55. Tato nová úprava je nezbytná pro dosažení našeho cíle klimatické neutrality nejpozději do roku 2050, snížení znečištění ovzduší a ochranu zdraví Evropanů, inovaci s cílem udržet vedoucí postavení evropského průmyslu na trhu s těžkými vozy a zároveň snížení provozních nákladů na dopravu.

Zpravodaj by rád zdůraznil následující:

### **1/ Bojovat proti změnám klimatu, snižovat znečištění ovzduší a zlepšovat zdraví našich spoluobčanů**

Klimatickou krizi již není třeba prokazovat. Její důsledky – sucha, vlny veder, požáry, povodně... – již nyní dramaticky dopadají na Evropu a na zbytek světa. IPCC právě připomněl: tváří v tvář klimatickým změnám, pokud nezasáhneme nyní a masivně, je ohroženo samotné přežití lidstva. Evropská unie se zavázala dosáhnout klimatické neutrality co nejdříve, nejpozději však do roku 2050. Žádné odvětví, a už vůbec ne odvětví dopravy, jehož emise stále rostou, se nemůže osvobodit od této naléhavé a kolektivní odpovědnosti.

Těžká vozidla, tj. silniční vozidla nad 3,5 tuny přepravující zboží a cestující, představují sice pouze 2 % vozidel v provozu v Unii, ale jsou zodpovědná za 28 % emisí skleníkových plynů způsobených silniční dopravou, tj. více než 6 % celkových emisí Unie. Více než letecká doprava!

Je zřejmé, že Unie bude muset podporovat strategie zkrácení vzdáleností, které urazí zboží, stejně jako bude muset posílit modální přechod na vlaky a železniční nákladní dopravu. Ale s vědomím, že průměrná životnost nákladního vozidla je 18 let, že silniční doprava by se měla i nadále rozvíjet, je nezbytné, aby všechna nová těžká vozidla uvedená na trh měla nulové emise nejpozději do roku 2040 a aby cíle v oblasti CO<sub>2</sub> pro roky 2030 a 2035 byly posíleny tak, aby respektovaly nezbytnou trajektorii snižování našich emisí. V opačném případě by ostatní odvětví a evropští občané museli vynaložit další bolestivé a pro někoho nemožné úsilí.

Silniční doprava nepřispívá pouze ke změně klimatu. Znečišťuje ovzduší a poškozují naše zdraví. Podle Evropské agentury pro životní prostředí je 97 % evropské městské populace vystaveno koncentracím jemných částic, které překračují doporučení WHO. Každý rok je tedy v EU přibližně 275 000 předčasných úmrtí způsobeno jemnými částicemi a 64 000 oxidem dusičitým (EEA, 2022). Také proto musí mít nejpozději do roku 2030 100 % autobusů uváděných na trh nulové emise.

Studie vlivu na životní prostředí provedená Komisí ukazuje, že cíl 100% snížení pro všechna nová těžká vozidla uvedená na trh do roku 2040 je nejen zásadní a prospěšný pro klima a znečištění životního prostředí, ale technologicky i průmyslově je možný.

Studie také odhaluje, že takový scénář by snížil náklady na používání těchto nákladních vozidel pro přepravce a přinesl by zisk více než 45 000 eur na nákladní automobil za rok do roku 2040. Cíl 100% snížení emisí do roku 2040 by také umožnil vytvořit v Evropě více

pracovních míst ve střednědobém a dlouhodobém horizontu ve srovnání s méně ambiciózními cíli.

## **2/ Inovovat a posílit konkurenceschopný průmysl, který poskytuje pracovní místa**

Evropský průmysl těžkých vozidel má přední postavení na evropských a severoamerických trzích. Tuto příznivou situaci ohrožuje čínská ofenzíva v oblasti elektrických nákladních vozidel a autobusů. Především stále více měst a států urychluje přechod na těžká vozidla s nulovými emisemi. V Evropě se města jako Kodaň, Amsterdam, Berlín, Sofie, Riga, Stockholm, Dublin, Brusel, Tallin... zavázala k elektrifikaci celých svých autobusových parků. Deset zemí EU se již zavázalo přejít na 100% prodej vozidel s nulovými emisemi do roku 2040 (AT, BE, HR, DK, FI, IE, LT, LU, NL a PT) podpisem globálního memoranda spolu s patnácti dalšími zeměmi (Spojené království, Norsko, Švýcarsko, Turecko, Kanada, Spojené státy americké atd.), které bylo představeno na COP 26 v Glasgow. Nejlepším příkladem je jistě Kalifornie: jedna z předních světových ekonomik právě přijala nejambicióznější zákon na světě s povinností prodávat od roku 2036 veškerá lehká vozidla s nulovými emisemi.

Tato dynamika posílí trh s vozidly s nulovými emisemi a přítomnost evropských koncernů ve Spojených státech je donutí urychlit přechod nových těžkých vozidel na elektrický a vodíkový pohon.

Evropská unie nemůže zůstat pozadu. Technologie existují. Hlavní výrobci se zavázali k dekarbonizaci svého vozového parku do roku 2040 a na roky 2030 a 2035 si stanovili cíle, které jsou ambicióznější než ty, které navrhuje Komise.

Výše jsme viděli, že návrhy Evropské komise nesplňují klimatické imperativy, které jsme si stanovili, a že dokonce znamenají krok zpět ve vztahu ke studii vlivu na životní prostředí. Zdá se také, že jsou méně ambiciózní než to, co udělá trh. Naše zpráva proto navrhuje technologicky a průmyslově realistické cíle, které umožní chránit klima, snížit provozní náklady silniční dopravy a posílit vedoucí postavení evropských výrobců.

## **3/ Zavést jasný právní rámec pro silniční dopravu se 100% nulovými emisemi**

Evropský průmysl již přijal mnoho závazků a zahájil přechod na nulové emise. Celkově je připraven vynaložit potřebné úsilí a investice. Nezbytně však potřebuje jasný a pevný právní rámec s přesnými krátkodobými, střednědobými a dlouhodobými cíli, které netrpí nejednoznačnostími ohledně technologií s nulovými emisemi ani konečného výsledku: evropský trh bude mít 100% nulové emise u nových autobusů v roce 2030 a u nových nákladních vozů v roce 2040.

Chceme také zajistit ekosystém příznivý pro dekarbonizaci odvětví.

Více než jeden ze čtyř prodaných autobusů je již nyní elektrický. K dosažení cíle uvést na trh autobusy se 100% nulovými emisemi do roku 2030 zpráva navrhuje posílit kritéria bezpečnosti dodávek při zadávání veřejných zakázek přidáním kritérií udržitelnosti, a tak zvýšit hodnotu kvalitních autobusů a upřednostňovat elektrobusy vyrobené v Evropě. Tímto



mohutným zvýšením nabídky evropských autobusů také snížíme výrobní a nákupní náklady pro místní komunity.

Na podporu transformace tohoto odvětví je k dispozici mnoho evropských možností financování, jako jsou Fondy soudržnosti, částky, které jsou stále k dispozici z nástroje pro oživení a odolnost, nebo nový Sociální klimatický fond. A můžeme jen povzbudit členské státy, aby ještě více investovaly do veřejné dopravy s nulovými emisemi a komunity, aby se spojily za účelem společných nákupů.

V zájmu soudržnosti a s cílem poskytnout více jistoty subjektům v tomto odvětví si zpráva přeje rozšířit cíle týkající se emisí CO<sub>2</sub> na profesionální vozidla a malá nákladní vozidla do 5 tun, aby tak 20 % prodeje nákladních vozidel neunikalo povinnosti snížení emisí CO<sub>2</sub>. Podobně zpráva oceňuje také modernizaci.

Pokud však musí být přechod na vozidla s nulovými emisemi zahájen již nyní, bude omezený počet typů vozidel, jako jsou některé traktory používané v zemědělství nebo lesnictví, nebo vozidla určená pro použití kritické z hlediska bezpečnosti a zabezpečení, u kterých je v této fázi složité nahradit je vozidly s nulovými emisemi, i nadále vyňat z této povinnosti. Tato výjimka bude muset být znovu posouzena v rámci přezkumu plánovaného na rok 2028, zejména s ohledem na cíl dosáhnout klimatické neutrality v Evropě nejpozději do roku 2050.

Konečně je žádoucí vrátit se k přísné a jasné definici toho, co je to vozidlo s nulovými emisemi, aby nebyl ohrožen technologický pokrok a byli odměňováni ti, kteří dodržují své závazky.

#### **4/ Fórum „Těžká vozidla s nulovými emisemi“ pro zajištění dostupnosti dobíjecí infrastruktury**

Přechod na nulové emise musí být doprovázen zřízením výkonné a dostatečně husté sítě dobíjecích míst. Mějme však na paměti, že v roce 2030 bude i s velmi ambiciózním cílem CO<sub>2</sub> méně než 10 % kamionů jezdit na elektřinu a vodík.

Slyšíme však obavy výrobců z nutnosti co nejrychleji vybudovat tuto síť dobíjecích a čerpacích míst. Proto zpráva navrhuje, aby Evropská komise zřídila, jakmile nařízení vstoupí v platnost, fórum pro těžká vozidla s nulovými emisemi, které by sdružovalo výrobce, provozovatele veřejných dobíjecích míst, dodavatele elektřiny, přepravce, provozovatele v oblasti logistiky, provozovatele veřejné dopravy, občanské společnosti a členské státy. Toto fórum si klade za cíl dospět k dohodě tak, aby bylo zajištěno, že dobíjecí infrastruktura bude dostupná a přístupná za příznivé ceny. Mělo by rovněž zajistit konstruktivní dialog s ohledem na revizi nařízení AFIR v roce 2026 s cílem sladit ambice AFIR s novými normami pro snižování emisí CO<sub>2</sub> u těžkých vozidel.

Odpovědnost Parlamentu za regulaci emisí CO<sub>2</sub> u nákladních vozidel je obrovská: musí prokázat, že boj proti změně klimatu a znečištění ovzduší je pákou pro inovace a přitakání vítěznému evropskému průmyslu. Zatímco Čína a Spojené státy zahájily průmyslový souboj, Evropská unie nemůže ustrnout na poloviční cestě v rámci revoluce v oblasti nulových emisí, na kterou se vydala.



## PŘÍLOHA: SEZNAM SUBJEKTŮ NEBO OSOB, OD NICHŽ ZPRAVODAJ OBDRŽEL PODNĚTY

Následující seznam je sestaven na výhradní odpovědnost zpravodaje. Při vypracování návrhu zprávy obdržel zpravodaj podněty od těchto subjektů nebo osob.

Subjekt a/nebo osoba
ACEA
AVERE
CARB
Charge Point
Clean Air Task Force
Clean trucking alliance
Daimler
E-mobility platform
Enel X Way
GRDF
GEODIS
Iberdrola
ICCT
IKEA
IRU
LKW Walter
MAN Truck & Bus SE
Milence
Polis
Scania
TESLA
Transport and Environment
UTP (Union française des Transports Publics et ferroviaires)
UITP (Union Internationale des Transports Publics)
Volta Trucks
Volvo Group

13.10.2023

## **STANOVISKO VÝBORU PRO PRŮMYSL, VÝZKUM A ENERGETIKU**

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a zrušuje nařízení (EU) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Zpravodajka: Miapetra Kumpula-Natri

### **STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ**

Zpravodajka podporuje řadu prvků návrhu Komise na revizi nařízení o emisních normách CO<sub>2</sub> pro těžká vozidla, například rozšíření oblasti působnosti nařízení na menší nákladní vozidla, dálkové autobusy a přípojná vozidla. Vítaným návrhem je také cíl nulových emisí pro nové městské autobusy v EU od roku 2030. Vždyť odvětví silniční dopravy představuje pětinu emisí skleníkových plynů v EU a je hlavní příčinou znečištění ovzduší ve městech.

Zpravodajka souhlasí s ambiciózním cílem pro všechny podskupiny vozidel pro vykazovaná období od roku 2040 o 90 % a domnívá se, že tento cíl dává trhům jasný signál, že Evropská unie směřuje k budoucnosti nulových emisních norem. To je výhodné pro výrobce, kupující a především pro občany, kteří jsou v současné době vystaveni emisím z odvětví dopravy. Současně je výrobcům ponechán dostatečný prostor pro to, aby se novému nařízení přizpůsobili. Zpravodajka však navrhuje nové, přísnější normy emisí CO<sub>2</sub> pro těžká vozidla pro vykazovaná období let 2035 až 2039, a to zvýšením cílové hodnoty o 10 %. Domnívá se, že je důležité zvýšit počet nových vozidel s nulovými emisemi směrem k těmto posledně uvedeným vykazovaným obdobím.

Zpravodajka dále navrhuje ambicióznější definici vozidel s nulovými emisemi. Podle návrhu Komise by vozidlo s nulovými emisemi mělo vypouštět až 5 g CO<sub>2</sub>/tkm, což odpovídá 9 % emisí standardního konvenčního tahače. Cílem této přípustné odchylky je umožnit, aby se dvoupalivové motory na směs vodíku a motorové nafty klasifikovaly jako motory s nulovými emisemi. Revize na 1 g CO<sub>2</sub>/tkm je rozumným regulačním přístupem, který umožňuje, aby byly jednopalivové vodíkové spalovací motory zařazeny do kategorie s nulovými emisemi, a zároveň zajišťuje, že skutečný příspěvek dvoupalivových motorů ke snížení emisí CO<sub>2</sub> bude řádně zohledněn.

Kromě toho jsou podle návrhu Komise z cílových hodnot vyňata některá „účelová vozidla“, jako jsou popelářské vozy. Jejich emise CO<sub>2</sub> jsou však certifikovány v rámci nástroje VECTO a sledovány a vykazovány výrobcí vozidel a členskými státy EU. Vzhledem k tomu, že popelářské vozy jezdí převážně ve městech, významně zde ovlivňují kvalitu ovzduší a způsobují nežádoucí hlukové znečištění. Proto by měly být popelářské vozy zahrnuty do cílů snižování emisí CO<sub>2</sub>.

Podobně mezi vozidla s maximální hmotností nižší než 5 tun patří mnoho městských dodávkových vozidel zásobujících obchody, jako jsou supermarkety ve městech, a jejich dekarbonizace tedy přispěje ke zlepšení kvality ovzduší ve městech. Na malá nákladní vozidla by se proto měly vztahovat stejné cíle pro emise CO<sub>2</sub> a měla by být zařazena do příslušných podskupin podle jejich profilu určení, najetých kilometrů a užitečného zatížení.

Zpravodajka navrhuje, aby Komise do roku 2028 komplexně přezkoumala účinnost a dopad tohoto nařízení a předložila Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích přezkumu. Ke zprávě případně připojí revidovaný návrh tohoto nařízení. Do roku 2025 by měla Evropská komise po konzultaci s Výborem pro změnu klimatu předkládat každoroční přehled o situaci v oblasti základních podmínek v jednotlivých členských státech.

Zpravodajka je v neposlední řadě toho názoru, že výpočet emisí CO<sub>2</sub> u těžkých vozidel nezohledňuje lepší energetickou účinnost mimořádně těžkých souprav s maximální přípustnou hmotností nad 60 tun. Vzhledem k tomu, že jejich předpokládané užitečné zatížení je stejné jako u výrazně menších těžkých vozidel v rámci stejných podskupin, nebudou jejich vypočtené emise CO<sub>2</sub> na tunokilometr odpovídat skutečnému zatížení přepravovanému mimořádně těžkou soupravou. Na průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> výrobců by se měl použít kompenzační faktor, který by kompenzoval vyšší zatížení, jež nese mimořádně těžká souprava, a zohlednil by tak jejich lepší energetickou účinnost.

## **POZMĚŇOVACÍ NÁVRH**

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako příslušný výbor, aby vzal na vědomí:

### **Pozměňovací návrh 1**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 4**

*Znění navržené Komisí*

(4) V nařízení Evropského parlamentu

*Pozměňovací návrh*

(4) V nařízení Evropského parlamentu

a Rady (EU) 2021/1119<sup>11</sup> Unie začlenila do právních předpisů cíl klimatické neutrality celého hospodářství do roku 2050. Uvedené nařízení také stanoví závazný cíl Unie dosáhnout čistého domácího snížení emisí skleníkových plynů (tj. emisí po odečtení pohlcených emisí) do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990.

a Rady (EU) 2021/1119<sup>11</sup> Unie začlenila do právních předpisů cíl klimatické neutrality celého hospodářství, **a to co nejdříve a nejpozději do roku 2050, a cíl následně dosáhnout záporných emisí.** Uvedené nařízení také stanoví závazný cíl Unie dosáhnout čistého domácího snížení emisí skleníkových plynů (tj. emisí po odečtení pohlcených emisí) do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990. **Uvedené nařízení rovněž stanoví, že Komise by měla usilovat o sladění všech budoucích legislativních a rozpočtových návrhů s cíli a úkoly stanovenými v uvedeném nařízení a v případě nesouladu uvést důvody v rámci posouzení dopadů, které tyto návrhy doprovází.**

---

<sup>11</sup> 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).

---

<sup>11</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

## Pozměňovací návrh 2

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 5

#### *Znění navržené Komisí*

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

#### *Pozměňovací návrh*

(5) Očekává se, že k dosažení tohoto snížení emisí přispějí všechna hospodářská odvětví, včetně odvětví silniční dopravy, **kteřé je jediným odvětvím v Unii, jehož emise od 90. let 20. století nadále rostou. Zejména těžká doprava představuje čtvrtinu emisí skleníkových plynů ze silniční dopravy v EU a více než 6 % celkových emisí skleníkových plynů v EU.**

## Pozměňovací návrh 3

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 8**

*Znění navržené Komisí*

(8) Aby se přispělo ke snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990 a v souladu se zásadou „energetické účinnosti v první řadě“, je nutné zpřísnit požadavky na snížení stanovené v nařízení (EU) 2019/1242 pro těžká vozidla. Je rovněž třeba stanovit jasný postup dalšího snižování emisí po roce 2030, aby se přispělo k dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050.

*Pozměňovací návrh*

(8) Aby se přispělo ke snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990 a v souladu se zásadou „energetické účinnosti v první řadě“, je nutné zpřísnit požadavky na snížení stanovené v nařízení (EU) 2019/1242 pro těžká vozidla. Je rovněž třeba stanovit jasný postup dalšího snižování emisí po roce 2030, aby se přispělo k dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050. ***Je zapotřebí ambiciózních opatření v oblasti snižování emisí skleníkových plynů v silniční dopravě, ale snížení emisí je zapotřebí i v jiných odvětvích, včetně těch, kde je snižování emisí náročnější.***

**Pozměňovací návrh 4**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 8 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(8a) Zpřísnění požadavků na snižování emisí CO<sub>2</sub> u těžkých vozidel a zavádění nezbytné dobijecí a čerpací infrastruktury bude mít zásadní význam při snižování emisí celého vozového parku těžkých vozidel, mělo by však být doplněno o další iniciativy zaměřené na rychlejší přechod od silniční dopravy k železniční a zvýšení objemu železniční nákladní dopravy.***

**Pozměňovací návrh 5**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 9 a (nový)**

**(9a) Bateriová elektrická vozidla, vozidla poháněná palivovými články a další vozidla na vodíkový pohon mají velký potenciál dekarbonizovat některé segmenty odvětví těžké dopravy a jejich rozvoj by měl být podporován.**

## Pozměňovací návrh 6

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

*Znění navržené Komisí*

(10) V této souvislosti by měly být pro období od roku 2030 stanoveny nové přísnější cíle v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla. Tyto cíle by měly být stanoveny na úrovni, která bude silným signálem k urychlenému uvádění vozidel s nulovými emisemi na trh Unie a **k** nákladově efektivní **stimulaci inovací** v oblasti technologií nulových emisí.

*Pozměňovací návrh*

(10) V této souvislosti by měly být pro období od roku 2030 stanoveny nové přísnější cíle v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla. Tyto cíle by měly být stanoveny na úrovni, která bude silným signálem k urychlenému uvádění vozidel s nulovými emisemi na trh Unie a **měly by být v souladu s dostupností základních podmínek, konkrétně dostatečně husté sítě infrastruktury pro alternativní paliva, a to s cílem podporovat** nákladově efektivní **inovace** v oblasti technologií nulových emisí. **Tím by se mělo zajistit, aby si evropské podniky udržely přední postavení na celosvětovém trhu, a přispět ke snížení provozních nákladů pro dopravní společnosti a současně zajistit, aby Unie splnila své klimatické cíle a cíle v oblasti znečištění ovzduší.**

## Pozměňovací návrh 7

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 10 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(10a) Expozice znečištěnému ovzduší, a to i kvůli odvětví silniční dopravy,**



***významně zasahuje městské obyvatelstvo v Unii a je spojena s předčasnými úmrtími. Urychlením zavádění vozidel s nulovými emisemi a nízkými emisemi přispějí posílené požadavky na snížení emisí CO2 také ke snížení znečištění ovzduší ze silniční dopravy.***

## **Pozměňovací návrh 8**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 11 – odst. 1**

##### *Znění navržené Komisí*

Aktualizovaná nová průmyslová strategie<sup>14</sup> předpokládá společné vypracování způsobů ekologické a digitální transformace ve spolupráci s průmyslem, veřejnými orgány, sociálními partnery a dalšími zúčastněnými stranami. V této souvislosti se vypracovává cesta transformace pro ekosystém mobility, který by doplnil transformaci hodnotového řetězce automobilového průmyslu. Tato cesta věnuje pozornost zejména malým a středním podnikům v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, zaměřuje se na konzultace se sociálními partnery, včetně členských států, a také vychází z Evropské agendy dovedností s iniciativami, jako je Pakt pro dovednosti, s cílem mobilizovat soukromý sektor a další zúčastněné strany za účelem prohlubování dovedností a změny kvalifikace evropské pracovní síly s ohledem na ekologickou a digitální transformaci a z mechanismu podpory talentů v rámci iniciativy nazvané Uplatnění talentovaných pracovníků v regionech EU. V rámci této cesty se řeší i vhodná opatření a pobídky na evropské a vnitrostátní úrovni s cílem zvýšit cenovou dostupnost vozidel s nulovými emisemi. To by mohlo například zahrnovat možnost, aby členské státy využily navrhovaný Sociální fond pro klimatická opatření na pomoc mikropodnikům při nákupu nákladních vozidel s nulovými emisemi.

##### *Pozměňovací návrh*

Aktualizovaná nová průmyslová strategie<sup>14</sup> předpokládá společné vypracování způsobů ekologické a digitální transformace ve spolupráci s průmyslem, veřejnými orgány, sociálními partnery a dalšími zúčastněnými stranami. V této souvislosti se vypracovává cesta transformace pro ekosystém mobility, který by doplnil transformaci hodnotového řetězce automobilového průmyslu. Tato cesta věnuje pozornost zejména malým a středním podnikům v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, zaměřuje se na konzultace se sociálními partnery, včetně členských států, a také vychází z Evropské agendy dovedností s iniciativami, jako je Pakt pro dovednosti, s cílem mobilizovat soukromý sektor a další zúčastněné strany za účelem prohlubování dovedností a změny kvalifikace evropské pracovní síly s ohledem na ekologickou a digitální transformaci a z mechanismu podpory talentů v rámci iniciativy nazvané Uplatnění talentovaných pracovníků v regionech EU. V rámci této cesty se řeší i vhodná opatření a pobídky na evropské a vnitrostátní úrovni s cílem zvýšit cenovou dostupnost vozidel s nulovými emisemi. To by mohlo například zahrnovat možnost, aby členské státy využily navrhovaný Sociální fond pro klimatická opatření na pomoc mikropodnikům při nákupu nákladních vozidel s nulovými emisemi.  
***Zvláštní pozornost je třeba věnovat také***

---

<sup>14</sup> Sdělení Komise Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy, COM(2021) 350 final ze dne 5. května 2021.

---

<sup>14</sup> Sdělení Komise Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy, COM(2021) 350 final ze dne 5. května 2021.

## **Pozměňovací návrh 9**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 12**

#### *Znění navržené Komisí*

(12) *Tyto cíle pro vozový park v celé Unii mají být doplněny nezbytným zaváděním dobíjecí a čerpací infrastruktury, jak je stanoveno v návrhu nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva<sup>16</sup>, který předložila Komise.*

---

<sup>16</sup> Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (14.7.2021, COM(2021) 559 final).

## **Pozměňovací návrh 10**

#### *Pozměňovací návrh*

(12) *Několik členských států již oznámilo, že půjdou nad rámec těchto minimálních požadavků, a několik evropských výrobců nákladních vozidel vytvořilo společné podniky, které budou instalovat a provozovat veřejné dobíjecí sítě po celé Evropě. Toto nařízení rovněž podpoří další investice do dobíjecí infrastruktury tím, že investorům poskytne jistotu, že dojde ke zvýšení poptávky. Členské státy by měly být rovněž vyzvány, aby do svých revidovaných vnitrostátních politických rámců zahrnuly opatření na podporu zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury v depech, logistických centrech a skladech. Všechny tyto iniciativy přispějí k nezbytnému zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury<sup>16</sup> v celé Unii.*

---

<sup>16</sup> Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (14.7.2021, COM(2021) 559 final).

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 12 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(12a) Stejný význam má navíc zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury v soukromých lokalitách, například v soukromých depech a logistických centrech, aby bylo zajištěno dobíjení přes noc a dobíjení v cílové destinaci. Je nezbytné, aby žádný evropský region nebo území nezůstaly opomenuty a aby byly náležitě řešeny regionální rozdíly v zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, zejména v méně rozvinutých regionech nebo regionech se specifickými potřebami a podmínkami, jako jsou venkovské a řídké osídlené, odlehlé a nejvzdálenější, ostrovní a horské regiony. Tato veřejná a soukromá síť dobíjecích a čerpacích stanic je podmínkou pro to, aby výrobci mohli dosáhnout cílů v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub>.*

**Pozměňovací návrh 11**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 12 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(12b) Aby byl evropský průmysl konkurenceschopný v celosvětovém měřítku, musí být připraven čelit výzvám a zajistit řádnou infrastrukturu. Z těchto důvodů je zapotřebí široce dostupná a spolehlivá síť veřejných dobíjecích stanic na podporu stále rostoucího počtu elektrických vozidel na silnicích.*

**Pozměňovací návrh 12**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 12 c (nový)**

**(12c) I když jsou ambicióznější normy CO<sub>2</sub> nezbytné k tomu, aby se více rozšířila vozidla s nulovými a nízkými emisemi, a to díky řešení problémů na straně nabídky, musí být doplněny dalšími základními podmínkami na straně poptávky po palivově úspornějších vozidlech, zejména opatřeními na účinné stanovování cen uhlíku.**

### **Pozměňovací návrh 13**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 13**

*Znění navržené Komisí*

**(13) Přechod ke klimatické neutralitě vyžaduje značné investice do elektrizační soustavy, včetně posílené kapacity, odolnosti a ukládání, jakož i do dodatečných připojení. Pokud jde o těžká vozidla, s cílovými úrovněmi navrženými v článku 3a pro rok 2030 zůstanou podíl vozidel s nulovými emisemi na celkovém vozovém parku vozidel v provozu na pozemních komunikacích i spotřeba elektřiny v tomto odvětví omezené. Související dopad na elektrizační soustavu bude proto nadále rovněž omezený.**

*Pozměňovací návrh*

**(13) Zavedení bateriových elektrických vozidel, vozidel na palivové články a dalších vozidel na vodíkový pohon bude nepochybně vyžadovat značné investice do elektrizační soustavy, včetně posílené kapacity, odolnosti a ukládání, jakož i do dodatečných připojení a přizpůsobení chování tak, aby se řešily špičky poptávky bez ohrožení bezpečnosti dodávek.**

### **Pozměňovací návrh 14**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 14 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

**(14a) Pro sociálně spravedlivou transformaci je zásadní přístup k odborné přípravě a rekvalifikaci v mnoha odvětvích, včetně odvětví těžkých vozidel, které musí projít zásadními změnami.**

*Pozměňovací návrh*

*Odvětví těžkých vozidel musí zajistit, aby zaměstnanci měli přístup k možnostem rekvalifikace a aby byli podporováni v jejich využívání, a to bez vlastních nákladů. Pro zajištění spravedlivé a efektivní transformace je zásadní zmapovat a analyzovat předpokládané změny na trhu práce v odvětví těžkých vozidel.*

## Pozměňovací návrh 15

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

#### *Znění navržené Komisí*

(15) Vzhledem k heterogenní struktuře celého vozového parku nákladních vozidel nelze plně předvídat, zda bude technologický vývoj pro všechna **specializovaná** použití dostatečně rychlý, aby zajistil, že technologie s nulovými výfukovými emisemi bude představovat životaschopnou možnost. K těmto druhům použití **mohou patřit** těžká vozidla v dálkové dopravě používaná za specifických podmínek územní morfologie a povětrnostních podmínek, autokary a nákladní vozidla pro kritické účely zabezpečení a bezpečnosti, které technologie s nulovými výfukovými emisemi nejsou schopny zajistit. Dotyčná vozidla by měla tvořit omezený podíl celého vozového parku těžkých vozidel. S ohledem na tyto aspekty by měla být v cíli pro rok 2040 ponechána určitá rezerva pro zohlednění vývoje technologie, který teprve nastane.

## Pozměňovací návrh 16

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 15 a (nový)

#### *Pozměňovací návrh*

(15) Vzhledem k heterogenní struktuře celého vozového parku nákladních vozidel nelze plně předvídat, zda bude technologický vývoj pro všechna použití dostatečně rychlý, aby zajistil, že technologie s nulovými výfukovými emisemi bude představovat životaschopnou možnost. K těmto druhům použití **patří** těžká vozidla v dálkové dopravě používaná za specifických podmínek územní morfologie a povětrnostních podmínek, autokary a nákladní vozidla pro kritické účely zabezpečení a bezpečnosti, které technologie s nulovými výfukovými emisemi nejsou schopny zajistit. **Z důvodů národní bezpečnosti a možného využití civilní evakuace musí být také k dispozici autokary.** Dotyčná vozidla by měla tvořit omezený podíl celého vozového parku těžkých vozidel. S ohledem na tyto aspekty by měla být v cíli pro rok 2040 ponechána určitá rezerva pro zohlednění vývoje technologie, který teprve nastane.

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(15a) Evropská unie musí nadále urychlovat snižování emisí CO<sub>2</sub> a každoročně dosahovat snížení emisí v každém odvětví. Má-li se dosáhnout ambiciózních cílů stanovených v tomto nařízení, musí plnit důležitou úlohu v rámci transformace také biopaliva a obnovitelná paliva nebiologického původu (RENBO), jako jsou sloučeniny vodíku. S cílem připravit půdu pro elektrická vozidla nebo vozidla s nulovými emisemi na vodíkový pohon a vytvořit stabilní a jasnou regulaci tržní poptávky je důležité stanovit ambiciózní cíl 90 % pro rok 2040, neboť pouze 1–2 % prodaných těžkých vozidel tvoří v současnosti bateriová elektrická vozidla.***

#### **Pozměňovací návrh 17**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 15 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(15b) Po konzultaci se zúčastněnými stranami by Komise měla zveřejnit zprávu o registraci těžkých vozidel poháněných výhradně obnovitelnými palivy pro účely souladu s právními předpisy EU a s cílem klimatické neutrality Unie. Tuto zprávu by Komise měla předložit Evropskému parlamentu a Radě, ve vhodných případech spolu s návrhy na navazující opatření, jako jsou legislativní návrhy.***

#### **Pozměňovací návrh 18**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 21 – odst. 1 a (nový)**

***Nákladní vozidla všech největších jízdních souprav přesahujících 70 tun se obvykle používají na dlouhé vzdálenosti a je třeba je zařadit do zvláštní podskupiny, neboť jejich výpočet emisí CO<sub>2</sub> je třeba upravit podle jejich specifické vlastnosti, aby se zohlednilo jejich skutečné užitečné zatížení a správný jízdní cyklus.***

## **Pozměňovací návrh 19**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 21 – odst. 4**

*Znění navržené Komisí*

Vzhledem k tomu, že u některých skupin vozidel, která podléhají schválení typu, nejsou dosud emise CO<sub>2</sub> z technických důvodů stanoveny, nemusí tato vozidla splňovat cíle týkající se CO<sub>2</sub> stanovené tímto nařízením. Jedná se například o vozidla zvláštního určení, jako jsou pojízdné jeřáby, nosiče různých hydraulických zařízení nebo vozidla pro přepravu nadměrného nákladu, terénní vozidla, jako jsou některá vozidla používaná pro těžební, lesnické a zemědělské účely, jakož i další vozidla s nestandardním uspořádáním náprav, jako jsou vozidla s více než čtyřmi nápravami nebo s více než se dvěma hnanými nápravami, malé autobusy s maximální hmotností nižší než 7,5 t a malá nákladní vozidla s maximální hmotností nižší než 5 t.

## **Pozměňovací návrh 20**

### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 21 – odst. 5**

*Pozměňovací návrh*

Vzhledem k tomu, že u některých skupin vozidel, která podléhají schválení typu, nejsou dosud emise CO<sub>2</sub> z technických důvodů stanoveny, nemusí tato vozidla splňovat cíle týkající se CO<sub>2</sub> stanovené tímto nařízením. Jedná se například o vozidla zvláštního určení, jako jsou pojízdné jeřáby, nosiče různých hydraulických zařízení nebo vozidla pro přepravu nadměrného nákladu, terénní vozidla, jako jsou některá vozidla používaná pro těžební, lesnické a zemědělské účely, jakož i další vozidla s nestandardním uspořádáním náprav, jako jsou vozidla s více než čtyřmi nápravami nebo s více než se dvěma hnanými nápravami, **a** malé autobusy s maximální hmotností nižší než 7,5 t a malá nákladní vozidla s maximální hmotností nižší než 5 t.

### *Znění navržené Komisí*

Z výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> výrobců by měla být i nadále vyňata účelová vozidla, **jako jsou popelářské vozy**, sklápěcí automobily nebo domíchávače betonu.

## **Pozměňovací návrh 21**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 30**

#### *Znění navržené Komisí*

(30) Kromě toho by v zájmu posílení vývoje nových technologií s nulovými emisemi ve specializovaných malých a středních podnicích mělo být možné převádět vozidla s nulovými emisemi mezi nespojenými subjekty.

## **Pozměňovací návrh 22**

### **Návrh nařízení Čl. 1 – odst. 1 – bod 1 Nařízení (EU) 2019/1242 Čl. 1 – odst. 1**

#### *Znění navržené Komisí*

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla, které přispívají k plnění cíle Unie **spočítavajícího ve snižování jejich emisí skleníkových plynů**, jak je stanoven v nařízení (EU) 2018/842<sup>23</sup>, a k dosažení cílů Pařížské dohody<sup>24</sup>, a rovněž s cílem

### *Pozměňovací návrh*

Z výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> výrobců by měla být i nadále vyňata účelová vozidla, sklápěcí automobily nebo domíchávače betonu.

#### *Pozměňovací návrh*

(30) Kromě toho by v zájmu posílení vývoje nových technologií s nulovými emisemi ve specializovaných malých a středních podnicích mělo být možné převádět vozidla s nulovými emisemi mezi nespojenými subjekty **a převádět stávající vozidla modernizovaná na vozidla s nulovými emisemi. Modernizace stávajících vozidel představuje velkou příležitost, jak urychlit přechod k mobilitě s nulovými emisemi, a to nákladově efektivním způsobem účinně využívajícím zdroje.**

#### *Pozměňovací návrh*

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla, které přispívají k plnění cíle **klimatické neutrality** Unie **a příslušných průběžných dílčích cílů Unie v oblasti klimatu**, jak jsou stanoveny v nařízení (EU) 2018/842<sup>23</sup>, a k dosažení cílů



zajistit řádné fungování vnitřního trhu.

Pařížské dohody<sup>24</sup>, a rovněž s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu.

---

<sup>23</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 16, 19.6.2018, s. 26).

<sup>24</sup> Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

---

<sup>23</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 16, 19.6.2018, s. 26).

<sup>24</sup> Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

## Pozměňovací návrh 23

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 2 – písm. c

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 1 – odst. 5

#### *Znění navržené Komisí*

5. Na vozidla jiná než ta, která jsou uvedena v odstavci 4, která jsou registrována pro použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku, ozbrojenými silami nebo subjekty zajišťujícími naléhavou lékařskou péči, se nevztahují cíle pro emise CO<sub>2</sub> podle článku 3a, pokud to členský stát uvede v postupu registrace a vykazování, a tím v údajích vykazovaných v souladu s částí A přílohy IV potvrdí, že účel vozidla nemůže být rovnocenně naplněn vozidly s nulovými emisemi, a je tedy ve veřejném zájmu zaregistrovat vozidlo se spalovacím motorem, které bude tento účel plnit.

#### *Pozměňovací návrh*

5. Na vozidla jiná než ta, která jsou uvedena v odstavci 4, která jsou registrována pro použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku, ozbrojenými silami nebo subjekty zajišťujícími naléhavou lékařskou péči, **nebo na nákladní vozidla kategorie N3 ve skupině 11, 12 nebo 16, která jsou ve svém státě registrace povolena k použití pro tažení souprav s maximální přípustnou hmotností převyšující 70 tun**, se nevztahují cíle pro emise CO<sub>2</sub> podle článku 3a, pokud to členský stát uvede v postupu registrace a vykazování, a tím v údajích vykazovaných v souladu s částí A přílohy IV potvrdí, že účel vozidla nemůže být rovnocenně naplněn vozidly s nulovými emisemi, a je tedy ve veřejném zájmu zaregistrovat vozidlo se spalovacím motorem, které bude tento účel plnit.

## **Pozměňovací návrh 24**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. i**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 – bod 23 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**23a) „palivy způsobilými pro CCF“ bioplyn ve smyslu definice uvedené v článku 2 bodě 28 směrnice (EU) 2018/2001, pokročilá biopaliva ve smyslu definice uvedené v čl. 2 bodě 34 směrnice (EU) 2018/2001 a paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu ve smyslu definice uvedené v čl. 2 bodě 36 směrnice (EU) 2018/2001, která splňují kritéria udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů stanovených v článku 29 směrnice (EU) 2018/2001.**

## **Pozměňovací návrh 25**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. i**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 – bod 23 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**23b) „uhlíkovým korekčním faktorem (CCF)“ faktor, který pro účely posouzení souladu uplatňuje korekci na emise CO<sub>2</sub> z výfuku vozidel, aby se zohlednila intenzita emisí skleníkových plynů a podíl paliv způsobilých pro CCF, jak je definováno v čl. 3 bodě 24 tohoto nařízení.**

## **Pozměňovací návrh 26**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. i**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 – bod 23 c (nový)

**23c) „mimořádně těžkými soupravami (EHC)“ vozidla s maximální přípustnou hmotností nad 60 tun ve srovnání s průměrnou hmotností 40 tun v EU. Vzhledem k tomu, že vzorec pro výpočet emisí CO<sub>2</sub> předpokládá stejné užitečné zatížení jako u výrazně menších těžkých vozidel, měl by být vzorec upraven tak, aby zohledňoval zvýšenou energetickou účinnost těchto mimořádně těžkých souprav tak, aby lépe odrážel skutečné emise.**

## **Pozměňovací návrh 27**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 4**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3a – odst. 1 – bod 3 a (nový)

**3a. V souladu s bodem 1.1.4 přílohy I se těžká vozidla, která nejsou přiřazena do jedné z podskupin uvedených v bodě 1.1 přílohy I, zohlední při posuzování toho, zda výrobci plní ustanovení o cílech pro snižování emisí stanovených v odstavci 1.**

## **Pozměňovací návrh 28**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 4**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3b – odst. 1

1. U vozidel uvedených v bodě 4.2 přílohy I musí výrobci ve svém vozovém parku nových těžkých vozidel dodržovat minimální podíly vozidel s nulovými emisemi stanovené v bodě 4.3 přílohy I. U

1. U vozidel uvedených v bodě 4.2 přílohy I musí výrobci ve svém vozovém parku nových těžkých vozidel dodržovat minimální podíly vozidel s nulovými emisemi stanovené v bodě 4.3 přílohy I. U

nových městských autobusů musí podíl vozidel s nulovými emisemi od vykazovaného období roku 2030 činit **100 %**.

nových městských autobusů musí podíl vozidel s nulovými emisemi od vykazovaného období roku 2030 činit **90 % a od vykazovaného období roku 2035 100 %**.

## Pozměňovací návrh 29

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3b – odst. 2

#### *Znění navržené Komisí*

Členské státy se mohou rozhodnout, že z povinnosti podle tohoto článku vyjmou omezený podíl městských autobusů registrovaných v každém vykazovaném období **a potvrdí, že účel vozidla nemůže být rovnocenně naplněn vozidlem s nulovými emisemi, a je tedy** ve veřejném zájmu **ke splnění tohoto účelu zaregistrovat vozidlo s vyššími než nulovými emisemi**, a to z důvodu sociálně-ekonomických nákladů a přínosů s ohledem na specifické podmínky územní morfologie nebo povětrnostní podmínky.

#### *Pozměňovací návrh*

Členské státy se mohou rozhodnout, že z povinnosti podle tohoto článku vyjmou omezený podíl městských autobusů registrovaných v každém vykazovaném období ve veřejném zájmu, a to z důvodu sociálně-ekonomických nákladů a přínosů s ohledem na specifické podmínky územní morfologie nebo povětrnostní podmínky **a z důvodů národní bezpečnosti a za účelem zvládnutí přírodních katastrof**.

## Pozměňovací návrh 30

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3c – odst. 1

#### *Znění navržené Komisí*

1. Veřejní zadavatelé nebo zadavatelé při zadávání veřejných zakázek na nákup nebo použití vozidel uvedených v článku 3b vycházejí z ekonomicky nejvýhodnější nabídky, která zahrnuje nejlepší poměr mezi cenou a kvalitou a přínos nabídky k bezpečnosti dodávek, v souladu s příslušným mezinárodním právem.

#### *Pozměňovací návrh*

1. Veřejní zadavatelé nebo zadavatelé při zadávání veřejných zakázek na nákup nebo použití vozidel uvedených v článku 3b vycházejí z ekonomicky nejvýhodnější nabídky, která zahrnuje nejlepší poměr mezi cenou a kvalitou a přínos nabídky k bezpečnosti dodávek **a sociální a environmentální kritéria**, v souladu s

příslušným mezinárodním právem.

## **Pozměňovací návrh 31**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 5**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 4 – odst. 1 – písm. a a (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*aa) v čl. 4 odst. 1 se doplňuje nové písmeno c), které zní:*

*„c) uplatnění uhlíkového korekčního faktoru (CCF) stanoveného v souladu s bodem 2.1 přílohy I od roku 2030.*

*Účinek CCF je omezen tak, aby se bralo v úvahu pouze dodatečné množství paliva, které překračuje závazný kombinovaný dílčí cíl pro pokročilá biopaliva a obnovitelná paliva nebiologického původu v podílu energie z obnovitelných zdrojů dodávané do odvětví dopravy, jak je definován ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001.*

*Stanoví se strop, který zajistí, že prostřednictvím uhlíkového korekčního faktoru nebude dosaženo více než 10 procentních bodů cílů snížení emisí CO<sub>2</sub> pro roky 2030, 2035 a 2040. Proto se pro roky 2030–2034 stanoví strop, aby byl v tomto faktoru zohledněn podíl paliv způsobily pro CCF ve výši až 12,5 %, jak je definováno v článku 3 tohoto nařízení. Pro roky 2035–2039 bude tento podíl činit až 17 % a od roku 2040 až 40 %.“*

## **Pozměňovací návrh 32**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 – písm. b a (nové)**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 5 – odst. 3 – bod 3 a (nový)

ba) v čl. 5 odst. 3 se doplňuje nový odstavec 3a, který zní:

**„3a. Kompenzační faktor přidělený nákladním vozidlům N3, která byla poprvé zaregistrována během vykazovaného období a kterým bylo povoleno použití v členských státech s vyšší kombinovanou hmotností platnou pro přepravu mimořádně těžkou soupravou, tj. nad 60 tun. Pokud jde o kompenzační faktor uvedený v tomto článku, přijme Komise do 31. prosince 2024 akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, kterým provede změny vzorce pro výpočet průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> výrobců v příloze I bodě 2.7, aby kompenzovala vyšší energetickou účinnost mimořádně těžkých souprav a napravila zkrslení jejich vypočtených emisí.“**

### Pozměňovací návrh 33

#### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 – písm. d

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 7 – odst. 1 – pododstavec 4

Znění navržené Komisí

Emisní kredity a výpůjčky kreditů získané ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039 se tam, kde je to relevantní, přenesou z jednoho vykazovaného období do dalšího vykazovaného období. Případné zbývající výpůjčky se však vypořádají ve **vykazovaných obdobích** roku 2029, 2034 a 2039.

### Pozměňovací návrh 34

#### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 18

PE746.858v02-00

78/153

Pozměňovací návrh

Emisní kredity a výpůjčky kreditů získané ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039 se tam, kde je to relevantní, přenesou z jednoho vykazovaného období do dalšího vykazovaného období. Případné zbývající výpůjčky se však vypořádají ve **vykazovaném období** roku 2039.

RR\1289315CS.docx

Nařízení (EU) 2019/1242  
Čl. 15 – odst. 1 – pododstavec 1

*Znění navržené Komisí*

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

*Pozměňovací návrh*

Komise v roce **2027** přezkoumá účinnost a dopad tohoto nařízení a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu.

### **Pozměňovací návrh 35**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 18**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 15 – odst. 1 – pododstavec 3 (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Zpráva by měla posoudit možnost zahrnout do oblasti působnosti nákladní vozidla kategorie N3 skupin 11, 12 a 16, které je v jejich státě registrace povoleno používat pro tažení souprav s maximální přípustnou hmotností přesahující 70 tun, za předpokladu, že výpočet emisí těchto vozidel byl vypracován tak, aby zohledňoval jejich specifické vlastnosti jako tahačů těžkých souprav.*

*Do 31. prosince 2025 a následně každý rok Komise podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o stavu základních podmínek pro přijetí těžkých vozidel s nulovými emisemi na trhu v Unii. V této zprávě Komise posoudí zejména, nikoli však výlučně, tyto prvky:*

- a) registraci těžkých vozidel s nulovými emisemi v členských státech;*
- b) zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury, vhodné pro těžká vozidla v členských státech;*
- c) zavedení poplatků za užívání silnic rozlišených podle emisí CO<sub>2</sub> v členských státech;*
- d) úroveň průměrné ceny povolenek v*

*rámcí nového systému obchodování s emisemi pro silniční dopravu;*

*e) další opatření na podporu zavádění těžkých vozidel s nulovými emisemi.*

*Pokud zpráva dospěje k závěru, že základní podmínky, zejména podle písmen b), c) nebo d), nejsou v souladu s cíli pro výrobce vozidel podle čl. 3a a 3b tohoto nařízení, zohlední se závěry zprávy při budoucích revizích směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU, směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES.*

*Nejpozději dne 31. prosince 2026 Komise zveřejní zprávu, v níž stanoví metodiku pro posuzování a konzistentní vykazování údajů o emisích CO<sub>2</sub> vznikajících během celého životního cyklu těžkých vozidel, která jsou uváděna na trh Unie. Tuto zprávu Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě, ve vhodných případech spolu s návrhy na navazující opatření, jako jsou legislativní návrhy.*

## **Pozměňovací návrh 36**

**Návrh nařízení**

**Příloha I – bod 1.1.4 (nový)**



<i>Znění navržené Komisí</i>	
<i>Pozměňovací návrh</i>	
<p><b>1.1.4. Nová malá nákladní vozidla kategorie N2, která nepatří do žádné z podskupin uvedených v bodech 1.1.1 a 1.1.2 a u nichž dosud nebyly z technických důvodů stanoveny emise CO2 podle nařízení (EU) 2017/2400, ale podle nařízení (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcích opatření nebo podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a jeho prováděcích opatření, se pro účely tohoto nařízení zařadí do těchto podskupin:</b></p>	
<i>Charakteristika vozidla</i>	<i>Podskupina vozidel (sg) přiřazená pro účely tohoto nařízení</i>
<b>Kategorie N; TPMLM* ≤ 5 t</b>	<b>53</b>

**Pozměňovací návrh 37**

**Návrh nařízení  
Příloha I – bod 1.2**

<i>Znění navržené Komisí</i>		
1.2. Účelová vozidla jsou definována těmito kritérii:		
Kategorie vozidla	Uspořádání podvozku	Kritéria pro účelová vozidla
N	Samostatný nákladní automobil	K doplnění kódu karoserie uvedeného v poloze 38 prohlášení o shodě se použije jeden z následujících číselných znaků uvedených v dodatku 2 přílohy I nařízení (EU) 2018/858:  09, 10, 15, 16, <b>18</b> , 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Tahač	Maximální rychlost nepřevyšující 79 km/h
<i>Pozměňovací návrh</i>		
1.2. Účelová vozidla jsou definována těmito kritérii:		
Kategorie vozidla	Uspořádání podvozku	Kritéria pro účelová vozidla

N	Samostatný nákladní automobil	K doplnění kódu karoserie uvedeného v položce 38 prohlášení o shodě se použije jeden z následujících číselných znaků uvedených v dodatku 2 přílohy I nařízení (EU) 2018/858:  09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Tahač	Maximální rychlost nepřevyšující 79 km/h

### Pozměňovací návrh 38

#### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 2 – podbod 2.1

Nařízení (EU) 2019/1242

Příloha I – bod 2.1

<i>Znění navržené Komisí</i>	
2.1 Výpočet specifických emisí CO <sub>2</sub> nového těžkého vozidla	
Specifické emise v g/km nového těžkého vozidla, které je zařazeno do podskupiny <i>sg</i> , nebo jeho primárního vozidla se vypočtou podle následujícího vzorce:	
$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$ $CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$	
kde:	
$\sum_{mp}$	je součet všech profilů určení <i>mp</i> uvedených v tabulce 2;
<i>sg</i>	je podskupina, do které bylo nové těžké vozidlo <i>v</i> zařazeno podle oddílu 1 této přílohy,
$W_{sg,mp}$	je hmotnost profilů určení uvedená v bodech 2.1.1 až 2.1.3;
$CO2_{v,mp}$	jsou emise CO <sub>2</sub> v g/km nového těžkého vozidla <i>v</i> stanovené pro profil určení <i>mp</i> a vykázané v souladu s články 13a a 13b a normalizované podle přílohy III;
$CO2p_{v,mp}$	jsou emise CO <sub>2</sub> v g/km primárního vozidla nového těžkého vozidla <i>v</i> stanovené pro profil určení <i>mp</i> a vykázané v souladu s články 13a a 13b.
Pro motorová vozidla s nulovými emisemi se hodnoty $CO2_{v,mp}$ a $CO2p_{v,mp}$ stanoví na 0.	

*Pozměňovací návrh*

2.1 Výpočet specifických emisí CO<sub>2</sub> nového těžkého vozidla

Specifické emise  $\nu$  g/km nového těžkého vozidla, které je zařazeno do podskupiny  $sg$ , nebo jeho primárního vozidla se vypočtou podle následujícího vzorce:

$$CO2_{\nu} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{\nu,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_{\nu} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{\nu,mp} \times (1 - CCF_i)$$

kde:

$\sum_{mp}$  je součet všech profilů určení  $mp$  uvedených v tabulce 2;

$sg$  je podskupina, do které bylo nové těžké vozidlo  $\nu$  zařazeno podle oddílu 1 této přílohy,

$W_{sg,mp}$  je hmotnost profilů určení uvedená v bodech 2.1.1 až 2.1.3;

$CO2_{\nu,mp}$  jsou emise CO<sub>2</sub>  $\nu$  g/km nového těžkého vozidla  $\nu$  stanovené pro profil určení  $mp$  a vykázané v souladu s články 13a a 13b a normalizované podle přílohy III;

$CO2p_{\nu,mp}$  jsou emise CO<sub>2</sub>  $\nu$  g/km primárního vozidla nového těžkého vozidla  $\nu$  stanovené pro profil určení  $mp$  a vykázané v souladu s články 13a a 13b;

$CCF_i$  je **uhlíkový korekční faktor pro používané palivo nebo směs paliv ve smyslu definice uvedené v čl. 3 bodě 25 a vypočítaný podle bodu 7 této přílohy, který se použije od roku 2030.**

Pro motorová vozidla s nulovými emisemi se hodnoty  $CO2_{\nu,mp}$  a  $CO2p_{\nu,mp}$  stanoví na 0.

**Pozměňovací návrh 39**

**Návrh nařízení**

**Příloha I – bod 2.7.2**

*Znění navržené Komisí*

2.7.2. Pro vykazovaná období od roku 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kde

$\sum_{sg}$	je součet těch podskupin, jež jsou zahrnuty do výpočtu konkrétních specifických emisí CO <sub>2</sub> podle bodu 4.2;
$ZLEV$	se stanoví podle bodu 2.3;
$share_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.4;
$zev_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.4;
$pv_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.4;
$MPW_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.6;
$avgCO2_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.2;
$rCO2_{sg}$	se stanoví podle bodu 3.1.2.

#### *Pozměňovací návrh*

2.7.2. Pro vykazovaná období od roku 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kde

$\sum_{sg}$	je součet těch podskupin, jež jsou zahrnuty do výpočtu konkrétních specifických emisí CO <sub>2</sub> podle bodu 4.2;
$ZLEV$	se stanoví podle bodu 2.3;
$share_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.4;
$zev_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.4;
$pv_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.4;
$MPW_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.6;
$avgCO2_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.2;
$rCO2_{sg}$	se stanoví podle bodu 3.1.2.

***share<sub>sgEHC</sub> je podíl nových těžkých vozidel výrobce kategorie N3, která mohou být použita v mimořádně těžké soupravě (EHC), v podskupině sg***

$\alpha_{sg}$  je kompenzační faktor pro úpravu vlivu vyššího užitečného zatížení EHC na nákladní automobily výrobce v závislosti na průměrné maximální přípustné hmotnosti jízdní soupravy v provozu pomocí vážené hodnoty výsledku následujících vzorců:

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ 8x4} - 30) / 100, \text{ pro nákladní vozidla EHC } 8x4$$

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ other} + 19) / 100, \text{ pro ostatní nákladní vozidla EHC } 8x4$$

$avgGVW_{sg\ comb}$  je specifický průměr výrobce v zemi registrace pro maximální přípustnou hmotnost jízdní soupravy v provozu (v tunách) pro daná nákladní vozidla EHC v podskupině sg, pokud je splněna následující podmínka:

Pro účely výpočtu emisí CO<sub>2</sub> se nákladní vozidlo, na které se vztahuje toto nařízení, považuje za součást EHC, pokud patří do kategorie N3 a maximální přípustná hmotnost jízdní soupravy v provozu v zemi registrace je vyšší než 60 tun a byla nahlášena v souladu s přílohou IV částí A písm. qa).

## Pozměňovací návrh 40

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 4 – podbod 4.1 – tabulka 4.2

Nařízení (EU) 2019/1242

Příloha I – tabulka 4.2

Znění navržené Komisí			
4.2. Podskupiny vozidel zahrnuté do výpočtu průměrných specifických emisí CO <sub>2</sub> a cílů pro specifické emise <b>výtobců</b>			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupiny vozidel, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. a)	podskupiny vozidel pro přepravu zboží, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d) a odstavce 3	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d)	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro vozidla s nulovými emisemi podle článku 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Všechny podskupiny vozidel uvedené v bodech 1.1.1 a	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE, 39-FE

	1.1.3.		
<i>Pozměňovací návrh</i>			
4.2. Podskupiny vozidel zahrnuté do výpočtu průměrných specifických emisí CO <sub>2</sub> a cílů pro specifické emise <b>výrobců</b>			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupiny vozidel, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. a)	podskupiny vozidel pro přepravu zboží, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d) a odstavce 3	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d)	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro vozidla s nulovými emisemi podle článku 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Všechny podskupiny vozidel uvedené v bodech 1.1.1 a 1.1.3.	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

## Pozměňovací návrh 41

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 4 – podbod 4.3 – tabulka 4.3.1

Nařízení (EU) 2019/1242

Příloha I – tabulka 4.3.1

<i>Znění navržené Komisí</i>						
4.3.1. Následující cíle pro snížení emisí CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ a $rfp_{sg}$ podle článku 3a se použijí na vozidla v podskupině sg pro různá vykazovaná období:						
Cíle pro snížení emisí CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ a $rfp_{sg}$						
Podskupiny sg	Vykazované období					
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040	
Středně těžká nákladní vozidla	53, 54	0	43 %	64 %	90 %	

Těžká nákladní vozidla > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 16 t s uspořádáním náprav 4x2 a 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 16 t se zvláštním uspořádáním náprav	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autokary ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Primární vozidla autokarů ( $rfp_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Přípojná vozidla		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Návěsy		0	15 %	15 %	15 %
<i>Pozměňovací návrh</i>					
4.3.1. Následující cíle pro snížení emisí CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ a $rfp_{sg}$ podle článku 3a se použijí na vozidla v podskupině sg pro různá vykazovaná období:					
Cíle pro snížení emisí CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ a $rfp_{sg}$					
Podskupiny sg	Vykazované období				
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Středně těžká nákladní vozidla	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 16 t s uspořádáním	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD,	15 %	43 %	64 %	90 %

náprav 4x2 a 6x4	9-LH, 10-RD, 10-LH				
Těžká nákladní vozidla > 16 t se zvláštním uspořádáním náprav	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autokary <i>a</i> <b>meziměstské autobusy</b> ( <i>rf<sub>sg</sub></i> )	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Primární vozidla autokarů <i>a</i> <b>meziměstských autobusů</b> ( <i>rfp<sub>sg</sub></i> )	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Připojná vozidla	<b>421</b> , <b>421v</b> , <b>422</b> , <b>422v</b> , <b>423</b> , <b>431</b> , <b>431v</b> , <b>432</b> , <b>432v</b> , <b>433</b> , <b>611</b> , <b>612</b> , <b>611v</b> , <b>612v</b> , <b>621</b> , <b>623</b> , <b>621V</b> , <b>622</b> , <b>622V</b> , <b>623V</b> , <b>624</b> , <b>624V</b> , <b>625</b> , <b>631</b> , <b>631v</b> , <b>632</b> , <b>632v</b> , <b>633</b>	0	<b>5,0 %</b>	<b>5,0 %</b>	<b>5,0 %</b>
Návěsy	<b>111</b> , <b>111V</b> , <b>112</b> , <b>112V</b> , <b>113</b> , <b>121</b> , <b>121V</b> , <b>122</b> , <b>122V</b> , <b>123</b> , <b>123V</b> , <b>124</b> , <b>124V</b> , <b>125</b> , <b>126</b>	0	<b>5,0 %</b>	<b>5,0 %</b>	<b>5,0 %</b>
<i>Návěsy</i>	<b>131</b> , <b>131V</b> , <b>132</b> , <b>132V</b> ,	<b>0</b>	<b>5,0 %</b>	<b>7,5 %</b>	<b>7,5 %</b>



	133				
--	-----	--	--	--	--

## Pozměňovací návrh 42

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 4.3.2

<i>Znění navržené Komisí</i>						
4.3.2. Následující cíle pro vozidla s nulovými emisemi $zevM_{sg}$ podle článku 3b jsou použitelné na vozidla v podskupině sg pro různá vykazovaná období:						
Povinné podíly vozidel s nulovými emisemi $zevM_{sg}$						
Podskupiny <sub>sg</sub>	Vykazované období					
		před rokem 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040	
Městské těžké autobusy	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	100 %	100 %	100 %	
<i>Pozměňovací návrh</i>						
4.3.2. Následující cíle pro vozidla s nulovými emisemi $zevM_{sg}$ podle článku 3b jsou použitelné na vozidla v podskupině sg pro různá vykazovaná období:						
Povinné podíly vozidel s nulovými emisemi $zevM_{sg}$						
Podskupiny <sub>sg</sub>	Vykazované období					
		před rokem 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040	
Městské těžké autobusy	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100 %	100 %	100 %	

## Pozměňovací návrh 43

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 6 a (nový) Nařízení (EU) 2019/1242

#### Příloha I – bod 7 (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

## 7. VÝPOČET UHLÍKOVÉHO KOREKČNÍHO FAKTORU (CCF)

*Pro každé palivo nebo směs paliv  $i$  se CCF vypočítá následujícím postupem:*

*Pro „paliva způsobilá pro CCF“ ve smyslu definice uvedené v čl. 3 bodě 25  $CCF_i = 1$ .*

*U konvenčních a fosilních paliv  $CCF_i = 0$ .*

*Pro směsi konvenčních a paliv způsobilých pro CCF se CCF vypočítá podle následujícího vzorce:*

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$$

*kde:*

*$CCF_i$  je uhlíkový korekční faktor pro konkrétní směs konvenčního paliva  $i$  a všech paliv způsobilých pro CCF, která lze použít k jeho nahrazení.*

*$SHARES_{n,i}$  je procentní podíl obnovitelných paliv vykázaný v databázi Shares, uvedený v posledním dostupném vykazovaném období  $n$  a vypočtený jako průměrný podíl ve všech členských státech EU.*

*$SHARES_{n-1,i}$  je procentní podíl obnovitelných paliv vykázaných v databázi Shares, uvedený v předposledním dostupném vykazovaném období  $n$  a vypočtený jako průměrný podíl ve všech členských státech EU.*

*$SHARES_{n-2,i}$  je procentní podíl obnovitelných paliv vykázaný v databázi Shares, uvedený ve třetím posledním dostupném sledovaném období  $n$  a vypočtený jako průměrný podíl ve všech členských státech EU.*

*Databáze Shares je přístupná na adrese:*

*<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>*

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Příloha IV – část A – bod q a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***qa) maximální hmotnost nákladního vozidla kategorie N3 v EHC podle bodu 2.7.2 přílohy I v zemi registrace nákladního vozidla, pokud je nákladní vozidlo spojeno s jedním nebo více návěsy / tažnými návěsy;***

## POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

<b>Název</b>	Změna nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO <sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a zrušení nařízení (EU) 2018/956
<b>Referenční údaje</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
<b>Příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	ENVI 29.3.2023
<b>Výbor, který vypracoval stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	ITRE 29.3.2023
<b>Zpravodaj(ka)</b> Datum jmenování	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
<b>Projednání ve výboru</b>	29.6.2023
<b>Datum přijetí</b>	12.10.2023
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+ :                 31 - :                 3 0 :                 4
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skyttedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
<b>Náhradníci přítomní při konečném hlasování</b>	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
<b>Náhradníci (čl. 209 odst. 7) přítomní při konečném hlasování</b>	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

## JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se

19.9.2023

## STANOVISKO VÝBORU PRO DOPRAVU A CESTOVNÍ RUCH

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a zrušuje nařízení (EU) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Zpravodaj: Andris Ameriks

### STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Přestože politiky EU v oblasti klimatu a energetiky vedou k výraznému snižování emisí skleníkových plynů ve všech odvětvích, emise skleníkových plynů z dopravy v EU stále rostou a tvoří čtvrtinu všech evropských emisí skleníkových plynů. V tomto ohledu má největší podíl silniční doprava (více než 70 %), přičemž těžká nákladní vozidla tvoří více než 27 %. Klíčovým faktorem tohoto čísla je růst poptávky a činnosti v nákladní dopravě od roku 2000, který by se měl v budoucnu ještě zvýšit.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem bude změna stávajících závazných cílů snižování emisí CO<sub>2</sub> u těžkých nákladních vozidel klíčem k dosažení cílů ekologické transformace i s ohledem na současný geopolitický kontext: jak je zdůrazněno v plánu REPowerEU, ruská invaze na Ukrajinu skutečně posílila potřebu snížit závislost EU na fosilních palivech.

Za druhé, reforma má potenciál být přínosná pro provozovatele a uživatele dopravy. Širší zavádění energeticky účinnějších vozidel, kterého se dosáhne tím, že se výrobci přimějí ke zvýšení nabídky vozidel s nulovými emisemi, přinese cenově dostupnější modely vozidel s nulovými emisemi a plošné snížení celkových nákladů na vlastnictví těchto vozidel.

Zatřetí by reforma mohla hrát roli při posilování vedoucího postavení EU v oblasti průmyslových technologií a inovací, zejména v probíhajícím celosvětovém přechodu na mobilitu s nulovými emisemi, a to prostřednictvím směřování investic do bezemisních technologií.

Cenným bodem návrhu je zahrnutí městských autobusů do pozměňujícího nařízení. Snížení emisí CO<sub>2</sub> v městských oblastech přinese několik pozitivních aspektů, které zlepší kvalitu ovzduší ve městech i zdraví Evropanů. Vzhledem k tomu a s ohledem na možnost vyloučení omezeného podílu autobusů stanoveného v čl. 3b odst. 2 návrhu, zpravodaj zdůraznil, že je důležité zkrátit lhůty, v nichž Komise přijímá akty v přenesené pravomoci v této konkrétní věci, aby poskytla hospodářským subjektům záruky.

Na druhou stranu je třeba při přechodu od vozidel na fosilní paliva k vozidlům s nulovými emisemi zohlednit sociální a ekonomické dopady, které to může přinést, aby se zajistilo, že při přechodu k cíli klimaticky neutrální Evropy nezůstane nikdo opomenut. Nerovnosti v přístupu k dopravním sítím ovlivňují každodenní život milionů lidí, zejména těch s nižšími příjmy, uživatelů ze skupin se zvláštními potřebami a z okrajových oblastí. S tím úzce souvisí otázka propojení mezi venkovskými, příměstskými a městskými oblastmi, zejména v případě geografických specifik, jako jsou ostrovy, nejvzdálenější regiony a území, venkovské nebo odlehlejší oblasti, hůře dostupné okrajové oblasti, horské oblasti. Na cestě k dekarbonizaci dopravy je tedy třeba zvážit vhodná opatření, aby byla zajištěna cenová dostupnost a přístupnost dopravy, aby se zabránilo dopravní chudobě a aby byl zajištěn rovný přístup do městských center.

Zpravodaj dále zdůrazňuje, že je třeba seriózně zohlednit sociální dopady přechodu i na automobilový průmysl a umožnit, aby proces postupného vyřazování vozidel poháněných fosilními palivy šel ruku v ruce s opatřeními pro pracovníky v tomto specifickém odvětví. Tato opatření by měla být stanovena v plánech spravedlivé transformace a sociálních klimatických plánech. Zpravodaj proto navrhuje, aby příjmy z poplatků za překročení emisí a správních pokut byly považovány za příjmy přidělené do nedávno schváleného Sociálního klimatického fondu s cílem přispět k sociálně spravedlivému přechodu na klimatickou neutralitu.

Zpravodaj se tímto stanoviskem snaží zajistit, aby se budoucí vozový park těžkých nákladních vozidel podílel na snížení emisí skleníkových plynů z dopravy o 90 % do roku 2050 ve srovnání s rokem 1990, jak je uvedeno v Zelené dohodě pro Evropu, a aby zároveň poskytoval výhody evropským provozovatelům a uživatelům dopravy, z nichž většinu tvoří malé a střední podniky, vyplývající z širšího nasazení energeticky účinnějších vozidel.

## POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako příslušný výbor, aby zohlednil tyto pozměňovací návrhy:

### Pozměňovací návrh 1

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 1

##### *Znění navržené Komisí*

(1) Řešení problémů souvisejících s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody, která byla přijata v prosinci 2015 na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC), je jádrem sdělení o Zelené dohodě pro Evropu, které Komise přijala dne 11. prosince 2019<sup>10</sup>. Ve světle velmi závažných dopadů pandemie COVID-19 na zdraví a hospodářský blahobyt občanů Unie nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu jen vzrostla.

---

<sup>10</sup> Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 o Zelené dohodě pro Evropu, COM(2019) 640 final.

##### *Pozměňovací návrh*

(1) Řešení problémů souvisejících s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody, která byla přijata v prosinci 2015 na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC), je jádrem sdělení o Zelené dohodě pro Evropu, které Komise přijala dne 11. prosince 2019<sup>10</sup>. Ve světle velmi závažných dopadů pandemie COVID-19 na zdraví a hospodářský blahobyt občanů Unie **a dopadů neoprávněné útočné války Ruska proti Ukrajině, včetně obnovy Ukrajiny po válce**, nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu jen vzrostla.

---

<sup>10</sup> Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 o Zelené dohodě pro Evropu, COM(2019) 640 final.

### Pozměňovací návrh 2

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 2

##### *Znění navržené Komisí*

(2) 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, jejímž cílem je přeměnit Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderním a konkurenceschopným hospodářstvím účinně využívajícím zdroje, ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. Dalším jejím cílem je chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál Unie a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. Tento přechod se zároveň dotýká rozdílně žen a mužů a má zvláštní dopad na některé znevýhodněné skupiny, jako jsou starší lidé, osoby se zdravotním postižením a osoby s menšinovým rasovým nebo etnickým původem. Je proto třeba zajistit, aby byl přechod spravedlivý a inkluzivní a nikdo při něm nezůstal opomenut.

### Pozměňovací návrh 3

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 5

##### *Znění navržené Komisí*

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

### Pozměňovací návrh 4

strategii růstu, jejímž cílem je přeměnit Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderním a konkurenceschopným hospodářstvím účinně využívajícím zdroje, ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. Dalším jejím cílem je chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál Unie a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. Tento přechod se zároveň dotýká rozdílně žen a mužů a má zvláštní dopad na některé znevýhodněné skupiny, jako jsou **lidé žijící v okrajových a venkovských oblastech a nejvzdálenějších regionech**, starší lidé, osoby se zdravotním postižením a osoby s menšinovým rasovým nebo etnickým původem. Je proto třeba zajistit, aby byl přechod spravedlivý a inkluzivní a nikdo při něm nezůstal opomenut.

##### *Pozměňovací návrh*

(5) Očekává se, že k dosažení tohoto snížení emisí přispějí všechna hospodářská odvětví, včetně odvětví silniční dopravy, **kteří je jediným odvětvím v Unii, jehož emise mají od 90. let 20. století nadále rostou. Zejména těžká doprava představuje více než čtvrtinu emisí skleníkových plynů ze silniční dopravy v EU a více než 6 % celkových emisí skleníkových plynů v Unii. Urychlení její dekarbonizace je o to důležitější, že se očekává další nárůst provozu nákladních vozidel v EU o 40 % v letech 2019 až 2050, zatímco provoz autobusů a autokarů vzroste ve stejném období o 10 %.**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 5 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(5a) Sdělení o novém rámci EU pro městskou mobilitu<sup>1a</sup> zdůrazňuje, že veřejné orgány by měly zajistit dostupnost účinné, interoperabilní a uživatelsky přívětivé infrastruktury pro dobíjení a doplňování alternativních paliv. Dostupnost takové infrastruktury je pro dosažení cíle dekarbonizace městské mobility klíčová. Komise by měla při přezkumu účinnosti a dopadu tohoto nařízení zohlednit také zavádění infrastruktury pro nabíjení a doplňování paliva vhodné pro těžká nákladní vozidla v členských státech.**

---

*1a Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Nový rámec EU pro městskou mobilitu“ COM(2021) 811 final, 14.12.2021.*

**Pozměňovací návrh 5**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 5 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(5b) Sdělení o novém rámci EU pro městskou mobilitu<sup>4a</sup> zdůrazňuje, že veřejné orgány by měly zajistit dostupnost účinné, interoperabilní a uživatelsky přívětivé infrastruktury pro dobíjení a doplňování alternativních paliv. Dostupnost takové infrastruktury je pro dosažení cíle dekarbonizace městské mobility klíčová. Komise by měla při přezkumu účinnosti a dopadu tohoto nařízení zohlednit také zavádění infrastruktury pro nabíjení a doplňování**

*paliva vhodné pro těžká nákladní vozidla v členských státech.*

---

*<sup>41a</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Nový rámec EU pro městskou mobilitu“ COM(2021) 811 final, 14.12.2021.*

## **Pozměňovací návrh 6**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 5 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(5c) Investice do dekarbonizace prostředků osobní dopravy by neměly mít negativní dopad na přístup k mobilitě, neboť hrozí nárůst problémů s dopravní chudobou a vyloučením řídce obydlených oblastí.*

## **Pozměňovací návrh 7**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 5 d (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(5d) I když je revize tohoto nařízení <sup>1a</sup> součástí úsilí o plnění environmentálních cílů, konkrétně dekarbonizace silniční dopravy s cílem bojovat proti změně klimatu, měla by rovněž zohlednit významné průmyslové a sociální důsledky, pokud jde o zajištění zaměstnanosti a mobility přístupné všem.*

---

*<sup>1a</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Plán REPowerEU, COM(2022) 230 final ze*

dne 18. května 2022.

## Pozměňovací návrh 8

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

#### *Znění navržené Komisí*

(8) Aby se přispělo ke snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990 a v souladu se zásadou „energetické účinnosti v první řadě“, je nutné **zpřísnit** požadavky na snížení stanovené v nařízení (EU) 2019/1242 pro těžká vozidla. Je rovněž třeba stanovit jasný postup dalšího snižování emisí po roce 2030, aby se přispělo k dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050.

#### *Pozměňovací návrh*

(8) Aby se přispělo ke snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990 a v souladu se zásadou „energetické účinnosti v první řadě“, je nutné **posoudit** požadavky na snížení stanovené v nařízení (EU) 2019/1242 pro těžká vozidla. Je rovněž třeba stanovit jasný postup dalšího snižování emisí po roce 2030, aby se přispělo k dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050.

## Pozměňovací návrh 9

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

#### *Znění navržené Komisí*

(9) Zpřísněné požadavky na snižování emisí CO<sub>2</sub> by měly motivovat ke zvyšování podílu vozidel s nulovými emisemi na trhu Unie a zároveň přinést výhody uživatelům a občanům, pokud jde o kvalitu ovzduší a úspory energie, a zajistit zachování inovací v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu. 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.

#### *Pozměňovací návrh*

(9) Zpřísněné požadavky na snižování emisí CO<sub>2</sub> by měly motivovat ke zvyšování podílu vozidel s nulovými **a s nízkými** emisemi na trhu Unie a zároveň přinést výhody uživatelům a občanům, pokud jde o kvalitu ovzduší a úspory energie, a zajistit zachování inovací v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu. ***Automobilový průmysl je v Unii i nadále jedním z pilířů hospodářství, neboť přispívá 7 % k evropskému HDP, vytváří 4,6 milionu pracovních míst a s 60 miliardami EUR ročně investovanými do výzkumu a vývoje zůstává v čele technologických inovací. Tomuto odvětví je třeba poskytovat při ekologické a digitální transformaci podporu, neboť evropští výrobci se v současné době***

*potýkají s trojnásobnou zátěží: musí dodržovat přísnější právní předpisy v oblasti životního prostředí a čelí rostoucím potřebám investic do inovací a intenzivnější mezinárodní konkurencí. Zpřísněné normy pro snižování emisí CO<sub>2</sub> musí být při dosahování cílů pro vozový park, které stanovují, technologicky neutrální. Vozidla s nulovými a nízkými emisemi, která jsou poháněna pokročilými biopalivy nebo syntetickými palivy, jak jsou definována ve směrnici (EU)2018/<sup>1a</sup>. Mezi vozidla s nulovými a nízkými emisemi v současné době patří bateriová elektrická vozidla, vozidla poháněná palivovými články a další vozidla na vodíkový pohon, přičemž technologické inovace pokračují.*

---

*<sup>1a</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (přepracované znění).*

## Pozměňovací návrh 10

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 9 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(9a) Elektrická vozidla na baterie, vozidla na palivové články a jiná vozidla na vodíkový pohon mají velký potenciál dekarbonizovat některé segmenty těžké dopravy a jejich rozvoj by měl být podporován, přičemž je třeba vzít v úvahu skutečnost, že neexistuje žádná technologie bez dopadu na životní prostředí. Tam, kde elektrifikace není možná nebo je méně účinná a vozidla na vodíkový pohon nejsou vhodná nebo cenově konkurenceschopná, umožňuje zásada technologické neutrality zajistit rovné podmínky s jinými vyspělejšími*

*technologiemi.*

## **Pozměňovací návrh 11**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 9 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(9b) Po konzultaci se zúčastněnými stranami by Komise měla nejpozději do jednoho roku od vstupu nařízení v platnost předložit návrh na registraci těžkých vozidel poháněných výhradně palivou s nulovými emisemi CO<sub>2</sub> pro účely dodržování předpisů v souladu s právem EU a s cílem klimatické neutrality Unie.**

## **Pozměňovací návrh 12**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 10**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(10) V této souvislosti by měly být pro období od roku 2030 stanoveny nové **přísnější** cíle v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla. Tyto cíle by měly být **stanoveny na úrovni, která bude silným signálem k urychlenému** uvádění vozidel s nulovými emisemi na trh Unie a k nákladově efektivní stimulaci inovací v oblasti technologií nulových emisí.

(10) V této souvislosti by měly být pro období od roku 2030 stanoveny nové cíle v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla. Tyto cíle by měly být **odpovídat dostupností základních podmínek, zejména dostatečně husté sítě infrastruktury s alternativními palivy, s cílem podporovat** uvádění vozidel s nulovými emisemi na trh Unie a k nákladově efektivní stimulaci inovací v oblasti technologií nulových emisí.

## **Pozměňovací návrh 13**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 10 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(10a) Zásada technologické neutrality**

*má zásadní význam pro zajištění účinnosti a plurality řešení, zachování a upevnění inovací a rozvoje, a to i v oblasti přelomových technologií, a umožnění flexibility trhu a rozmanitosti sociálního chování. V tomto smyslu je důležité neomezovat silniční dopravu restriktivně na jedinou technologii, ale podporovat inovace a doplňkovost mezi účinnými alternativními technologiemi, jako je kombinované používání hybridních vozidel a nízkouhlíkových paliv. Univerzální přístup na evropské úrovni by byl navíc ohrožen velkou hospodářskou, sociální, zeměpisnou a infrastrukturní rozmanitostí v rámci členských států i mezi nimi, zatímco kombinace doplňkových technologií umožní každému regionu zavést řešení, která mu nejlépe umožní snížit emise.*

#### **Pozměňovací návrh 14**

##### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 10 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(10b) Kromě úsilí tohoto nařízení o zvýšení dostupnosti a rozšíření vozidel s nulovými emisemi by měl být zaveden uhlíkový korekční faktor, aby se při posuzování souladu s požadavky na snížení emisí CO<sub>2</sub> u nově registrovaných těžkých vozidel řádně zohlednil příspěvek používání paliv s nulovými emisemi CO<sub>2</sub>, jako jsou biopaliva, bioplyn, paliva z biomasy a syntetická paliva.*

#### **Pozměňovací návrh 15**

##### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 11 – odst. 1**

Aktualizovaná nová průmyslová strategie<sup>14</sup> předpokládá společné vypracování způsobů ekologické a digitální transformace ve spolupráci s průmyslem, veřejnými orgány, sociálními partnery a dalšími zúčastněnými stranami. V této souvislosti se vypracovává cesta transformace pro ekosystém mobility, který by doplnil transformaci hodnotového řetězce automobilového průmyslu. Tato cesta věnuje pozornost zejména malým a středním podnikům v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, zaměřuje se na konzultace se sociálními partnery, včetně členských států, a také vychází z Evropské agendy dovedností s iniciativami, jako je Pakt pro dovednosti, s cílem mobilizovat soukromý sektor a další zúčastněné strany za účelem prohlubování dovedností a změny kvalifikace evropské pracovní síly s ohledem na ekologickou a digitální transformaci a z mechanismu podpory talentů v rámci iniciativy nazvané Uplatnění talentovaných pracovníků v regionech EU. V rámci této cesty se řeší i vhodná opatření a pobídky na evropské a vnitrostátní úrovni s cílem zvýšit cenovou dostupnost vozidel s nulovými emisemi. To by mohlo například zahrnovat možnost, aby členské státy využily navrhovaný Sociální fond pro klimatická opatření na pomoc mikropodnikům při nákupu nákladních vozidel s nulovými emisemi.

---

<sup>14</sup> Sdělení Komise Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy, COM(2021) 350 final ze dne 5. května 2021.

## **Pozměňovací návrh 16**

Aktualizovaná nová průmyslová strategie<sup>14</sup> předpokládá společné vypracování způsobů ekologické a digitální transformace ve spolupráci s průmyslem, veřejnými orgány, sociálními partnery a dalšími zúčastněnými stranami. V této souvislosti se vypracovává cesta transformace pro ekosystém mobility, který by doplnil transformaci hodnotového řetězce automobilového průmyslu. Tato cesta věnuje pozornost zejména malým a středním podnikům v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, zaměřuje se na konzultace se sociálními partnery, včetně členských států, a také vychází z Evropské agendy dovedností s iniciativami, jako je Pakt pro dovednosti, s cílem mobilizovat soukromý sektor a další zúčastněné strany za účelem prohlubování dovedností a změny kvalifikace evropské pracovní síly s ohledem na ekologickou a digitální transformaci a z mechanismu podpory talentů v rámci iniciativy nazvané Uplatnění talentovaných pracovníků v regionech EU. V rámci této cesty se řeší i vhodná opatření a pobídky na evropské a vnitrostátní úrovni s cílem zvýšit cenovou dostupnost vozidel s nulovými emisemi. To by mohlo například zahrnovat možnost, aby členské státy využily navrhovaný Sociální fond pro klimatická opatření na pomoc mikropodnikům při nákupu nákladních vozidel s nulovými emisemi. ***Zvláštní pozornost je třeba věnovat také dopadu této transformace na malé a střední podniky v dodavatelském řetězci.***

---

<sup>14</sup> Sdělení Komise Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy, COM(2021) 350 final ze dne 5. května 2021.



**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 11 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(11a) Rychlé zavedení dobíjecí a čerpací infrastruktury vyžaduje, aby byli k dispozici příslušní kvalifikovaní pracovníci. Investice do rekvalifikací a zvyšování kvalifikace budou při plnění cílů tohoto nařízení zásadní a zajistí spravedlivou transformaci v odvětví výroby nákladních automobilů.**

**Pozměňovací návrh 17**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 12**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(12) Tyto cíle pro vozový park v celé Unii mají být doplněny nezbytným zaváděním dobíjecí a čerpací infrastruktury, jak je stanoveno v návrhu nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, který předložila Komise<sup>16</sup>.

(12) Tyto cíle pro vozový park v celé Unii mají být doplněny nezbytným zaváděním **veřejně dostupné** dobíjecí a čerpací infrastruktury, jak je stanoveno v návrhu nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, který předložila Komise<sup>16</sup>. **Stejný význam má zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury v soukromých lokalitách, například v soukromých depech a logistických centrech, aby bylo zajištěno dobíjení přes noc a dobíjení v cílové destinaci. Je nezbytné, aby žádný evropský region nebo území nezůstaly opomenuty a aby byly náležitě řešeny regionální rozdíly v zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, zejména v méně rozvinutých regionech nebo regionech se specifickými potřebami a podmínkami, jako jsou venkovské a řídké osídlené, odlehlé a nejvzdálenější, ostrovní a horské regiony. Tato veřejná a soukromá síť dobíjecích a čerpacích stanic je podmínkou pro to, aby výrobci mohli dosáhnout cílů v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub>.**

<sup>16</sup> Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (14.7.2021, COM(2021) 559 final).

<sup>16</sup> Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (14.7.2021, COM(2021) 559 final).

## Pozměňovací návrh 18

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 12 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(12a) Nezbytnou podmínkou pro pronikání vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh, a tím i pro úspěch tohoto nařízení, je řádné zavedení infrastruktury pro dobíjení a doplňování alternativních paliv; jakékoli navýšení cílů tohoto nařízení v oblasti snižování emisí, včetně průběžných cílů, by mělo jít ruku v ruce se zvýšením cílů v oblasti zavádění infrastruktury v rámci revize směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva; V tomto ohledu je prvořadé, aby investice pro její zavádění byly zachovány a posíleny. Členskými státy by měla být poskytnuta dostatečná podpora a pomoc k dosažení tohoto cíle vzhledem k jejich významným investičním potřebám během desetiletí, v němž se zvýší jejich daňové ztráty i přesuny daňových příjmů na alternativní paliva. Z tohoto hlediska je důležité zdůraznit, že otázka doplňování paliv je nerozlučně spjata s autonomií vozidel, protože čím je autonomie větší, o to méně často je třeba palivo doplňovat, a Komise by tak měla v souvislosti se zaváděním infrastruktur zohledňovat technologický vývoj, zejména autonomii baterií.*

## Pozměňovací návrh 19

### Návrh nařízení

## Bod odůvodnění 12 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(12b) Minimální požadavky na dobíjecí infrastrukturu pro těžká vozidla stanovené v nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva mohou být nižší než požadavky zpřísněných norem pro emise CO<sub>2</sub>. Je proto nanejvýš důležité, aby nástroje financování EU a členských států upřednostňovaly podporu dalšího rozvoje projektů infrastruktury pro alternativní paliva.**

## Pozměňovací návrh 20

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(13) Přejít ke klimatické neutralitě vyžaduje značné investice do elektrizační soustavy, včetně posílení kapacity, odolnosti a ukládání, jakož i do dodatečných připojení. Pokud jde o těžká vozidla, s cílovými úrovněmi navrženými v článku 3a pro rok 2030 zůstanou podíl vozidel s nulovými emisemi na celkovém vozovém parku vozidel v provozu na pozemních komunikacích i spotřeba elektřiny v tomto odvětví omezené. Související dopad na elektrizační soustavu bude proto nadále rovněž omezený.**

**(13) Zavedení bateriových elektrických vozidel, vozidel na palivové články a dalších vozidel na vodíkový pohon bude nepochybně vyžadovat značné investice do elektrizační soustavy, včetně posílení kapacity, odolnosti a ukládání, jakož i do dodatečných připojení a přizpůsobení chování tak, aby se řešily špičky poptávky bez ohrožení bezpečnosti dodávek.**

## Pozměňovací návrh 21

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 13 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(13a) Přijetí těžkých vozidel s nulovými emisemi na trhu závisí na základních podmínkách, které dopravcům umožní**

*bezproblémový a ziskovější provoz těchto vozidel než u konvenčních dieselových nákladních vozidel. Dostupnost dobíjecí a čerpací infrastruktury, účinná opatření pro stanovení cen uhlíku, včetně poplatků za užívání silnic diferencované podle emisí CO<sub>2</sub>, a podpůrné a dobře synchronizované předpisy pro vozidla jsou zásadní podmínky, které výrobci vozidel nemohou přímo ovlivnit. Proto by měl být stav nejdůležitějších základních podmínek každoročně monitorován. Pokud se zjistí, že jedna nebo více základních podmínek nejsou v souladu s cíli v oblasti CO<sub>2</sub> pro výrobce vozidel, měly by být tyto cíle přezkoumány a finanční sankce (poplatky za překročení emisí CO<sub>2</sub>) pro výrobce vozidel by měly být zrušeny.*

## **Pozměňovací návrh 22**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 13 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(13b) Určité základní podmínky umožňující silničním dopravcům bezproblémový provoz těžkých vozidel s nulovými emisemi jsou klíčové pro brzké přijetí těchto vozidel na trh. Proto by měl být stav nejdůležitějších základních podmínek, jako je optimální kapacita sítě, skladování, dobíjecí a čerpací infrastruktura a účinná opatření pro stanovení cen uhlíku, pravidelně sledován a zohledňován při přezkumu tohoto nařízení.*

## **Pozměňovací návrh 23**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 14**

*Znění navržené Komisí*

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

*Pozměňovací návrh*

(14) Výrobcům by měla být poskytnuta dostatečná flexibilita pro postupné přizpůsobování jejich vozových parků, aby zvládli přechod na vozidla s nulovými **a nízkými** emisemi nákladově efektivním způsobem. ***Stále ambicióznější cíle snižování emisí zvyšují náklady výrobců na jejich splnění.*** Proto je vhodné zachovat přístup snižování cílových úrovní v pětiletých krocích.

**Pozměňovací návrh 24**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 14 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(14a) Cílem tohoto nařízení je urychlit přechod na uhlíkově neutrální mobilitu v souladu se zásadou technologické neutrality. Jako doplněk k úsilí o zvýšení dostupnosti vozidel s nulovými emisemi se zavádí mechanismus založený na uhlíkovém korekčním faktoru, který má při posuzování souladu s požadavky na snížení emisí CO<sub>2</sub> u nově registrovaných těžkých vozidel řádně započítávat přínos používání udržitelných obnovitelných paliv v dopravě. Cílem tohoto nařízení je urychlit přechod na uhlíkově neutrální mobilitu v souladu se zásadou technologické neutrality. Jako doplněk k úsilí o zvýšení dostupnosti vozidel s nulovými emisemi se zavádí mechanismus založený na uhlíkovém korekčním faktoru, který má při posuzování souladu s požadavky na snížení emisí CO<sub>2</sub> u nově registrovaných těžkých vozidel řádně započítávat přínos používání udržitelných obnovitelných paliv v dopravě.***

**Pozměňovací návrh 25**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 14 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(14b)** *Cílem tohoto nařízení je urychlit přechod na uhlíkově neutrální mobilitu v souladu se zásadou technologické neutrality. Jako doplněk k úsilí o zvýšení dostupnosti vozidel s nulovými emisemi se zavádí mechanismus založený na uhlíkovém korekčním faktoru, který má při posuzování souladu s požadavky na snížení emisí CO<sub>2</sub> u nově registrovaných těžkých vozidel řádně započítávat přínos používání udržitelných obnovitelných paliv v dopravě.*

**Pozměňovací návrh 26**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 14 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(14c)** *Na rozdíl od osobních automobilů jsou užitková vozidla nezbytným a flexibilním nástrojem pro přepravu zboží a osob a pro evropské hospodářství mají i nadále zásadní význam. Cenová dostupnost pro zákazníky, zkrácený dojezd, dlouhá doba nabíjení a snížená nosnost jsou prvky, které by mohly zabránit rychlému přechodu na bezemisní technologie.*

**Pozměňovací návrh 27**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 14 d (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(14d)** *K udržení rychlého přechodu na nulové emise je třeba vytvořit celý soubor klíčových podmínek. Zásadním faktorem je poskytnout zákazníkům správnou*

*úroveň zdrojů, aby se vyrovnal cenový rozdíl oproti konvenčním vozidlům, a dostupnou a dostatečně hustou a pro velké zatížení vhodnou infrastrukturu pro nabíjení a doplňování paliva.*

## **Pozměňovací návrh 28**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 14 e (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(14e) Ekologická transformace by se měla zabývat také významem sociálního rozměru, aby se zajistilo, že nové technologie neovlivní cenovou dostupnost a přístupnost pro všechny. Při přijímání těchto nových norem pro CO<sub>2</sub> pro těžká vozidla je rovněž důležité brát v potaz významné ekonomické a sociální důsledky ekologické transformace a potřebu chránit zaměstnanost a zachovat konkurenceschopnost průmyslu Unie.*

## **Pozměňovací návrh 29**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 14 f (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(14f) 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.*

## **Pozměňovací návrh 30**

## Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

### *Znění navržené Komisí*

(15) Vzhledem k heterogenní struktuře celého vozového parku nákladních vozidel nelze plně předvídat, zda bude technologický vývoj pro všechna specializovaná použití dostatečně rychlý, aby zajistil, že technologie s nulovými výfukovými emisemi bude představovat životaschopnou možnost. K těmto druhům použití mohou patřit těžká vozidla v dálkové dopravě používaná za specifických podmínek územní morfologie a povětrnostních podmínek, autokary a nákladní vozidla pro kritické účely zabezpečení a bezpečnosti, které technologie s nulovými výfukovými emisemi nejsou schopny zajistit. Dotyčná vozidla by měla tvořit omezený podíl celého vozového parku těžkých vozidel. S ohledem na tyto aspekty by ***měla být v cíli pro rok 2040 ponechána určitá rezerva pro zohlednění vývoje technologie, který teprve nastane.***

### Pozměňovací návrh 31

## Návrh nařízení Bod odůvodnění 15 a (nový)

### *Pozměňovací návrh*

(15) Vzhledem k heterogenní struktuře celého vozového parku nákladních vozidel nelze plně předvídat, zda bude technologický vývoj pro všechna specializovaná použití dostatečně rychlý, aby zajistil, že technologie s nulovými výfukovými emisemi bude představovat životaschopnou možnost. K těmto druhům použití mohou patřit ***extra těžká vozidla a těžká vozidla*** v dálkové dopravě používaná za specifických podmínek územní morfologie a povětrnostních podmínek, autokary a nákladní vozidla pro kritické účely zabezpečení a bezpečnosti, které technologie s nulovými výfukovými emisemi nejsou schopny zajistit. Dotyčná vozidla by měla tvořit omezený podíl celého vozového parku těžkých vozidel. S ohledem na tyto aspekty by ***měl přezkum tohoto nařízení při případné revizi cílů zohlednit technologický vývoj těchto vozidel. Je důležité, aby emise CO<sub>2</sub> naměřené za celou dobu životnosti těžkých vozidel byly hodnoceny na úrovni Unie. Za tímto účelem by Komise nejpozději do jednoho roku po vstupu tohoto nařízení v platnost měla posoudit možnost vytvoření společné metodiky Unie pro hodnocení a ucelené vykazování údajů o emisích CO<sub>2</sub> naměřených za celou dobu životnosti těžkých vozidel, která jsou uváděna na unijní trh. Komise by měla přijmout navazující opatření a případně i předložit legislativní návrhy.***



**(15a)** *Extra těžké soupravy jsou vozidla s nadstandardní hmotností a často i rozměry. Díky vyššímu užitečnému zatížení v porovnání s průměrnými nákladními vozidly v EU se zvýšila jejich energetická účinnost a snížila relativní spotřeba paliva. V současném vzorci pro výpočet cílů pro CO<sub>2</sub> u těžkých vozidel se však tato skutečnost nezohledňuje. Za účelem nápravy a realističtějšího vyjádření emisí extra těžkých souprav by měl být vzorec pro výpočet odpovídajícím způsobem upraven.*

### **Pozměňovací návrh 32**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 15 b (nový)**

**(15b)** *Po konzultaci se zúčastněnými stranami by Komise měla nejpozději do jednoho roku od vstupu nařízení v platnost předložit návrh na registraci těžkých vozidel poháněných výhradně palivy s nulovými emisemi CO<sub>2</sub> pro účely dodržování předpisů v souladu s právem EU a s cílem klimatické neutrality Unie.*

### **Pozměňovací návrh 33**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 15 c (nový)**

**(15c)** *Paliva s nulovými emisemi CO<sub>2</sub>, jako jsou bioplyn, biopaliva nebo syntetická paliva, mohou již dnes přispět k výraznému snížení emisí CO<sub>2</sub> a zlepšení kvality ovzduší a hrát klíčovou roli při transformaci. Zároveň mohou být v budoucnu součástí řešení pro případy, kdy*

*není možné nebo je obtížné použít elektrický nebo vodíkový nákladní automobil.*

#### **Pozměňovací návrh 34**

##### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 15 d (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(15d) Vzhledem k tomu, že značná část nákladních automobilů vyrobených v EU se vyváží do celého světa a že toto odvětví je vystaveno silné mezinárodní konkurenci, je třeba chránit a posilovat vedoucí postavení evropských výrobců a dodavatelů působících na celém světě tím, že se bude co nejvíce dodržovat zásada technologické neutrality, která je klíčová pro zajištění inovační schopnosti a konkurenceschopnosti.*

#### **Pozměňovací návrh 35**

##### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 15 e (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(15e) Tento právní předpis hraje klíčovou úlohu při zajišťování konkurenční výhody vozidel s nulovými emisemi oproti vozidlům na fosilní paliva a postupně snižuje ekonomické rozdíly mezi nimi. Pro snížení nákladů a komerční životaschopnost dopravy s nulovými emisemi je však zásadní odpovídající podpora ze strany dalších právních předpisů EU a členských států, jakož i finančních mechanismů a fondů.*

#### **Pozměňovací návrh 36**

##### **Návrh nařízení**

## Bod odůvodnění 17

*Znění navržené Komisí*

**(17) Kvůli přísnějším cílům pro celý vozový park v Unii 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) 2019/1242. Pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi by proto měl být od roku 2030 zrušen.**

*Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

*Odůvodnění*

*Zůstávají vozidla s nulovými a nízkými emisemi.*

## Pozměňovací návrh 37

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 18**

*Znění navržené Komisí*

**(18) Možnost přidělit příjmy z poplatků za překročení emisí do zvláštního fondu nebo do příslušného programu byla posouzena podle čl. 15 odst. 4 nařízení (EU) 2019/1242 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) 2019/1242.**

*Pozměňovací návrh*

**(18) Příjmy z poplatků za překročení emisí by proto měly být nadále považovány za příjmy účelově vázané na konkrétní rozpočtovou položku „podpora automobilového průmyslu“ v rámci Sociálního fondu pro klimatická opatření s cílem zajistit spravedlivý přechod ke klimaticky neutrálnímu hospodářství, zejména zmírnit jakékoli negativní dopady transformace v automobilovém odvětví na zaměstnanost ve všech dotčených členských státech, především v oblastech a komunitách nejvíce postižených transformací.**

## Pozměňovací návrh 38

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 21 – odst. 1**

### *Znění navržené Komisí*

U vozidel, která nespádají do působnosti právních předpisů o schvalování typu motorových vozidel, jako jsou zemědělské a lesnické tahače, vozidla zkonstruovaná a vyrobená k použití ozbrojenými silami a pásová vozidla, se emise CO<sub>2</sub> nestanovují, a tudíž tato vozidla nemusí splňovat cíle CO<sub>2</sub> stanovené v tomto nařízení.

### **Pozměňovací návrh 39**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 21 – odst. 5**

### *Znění navržené Komisí*

Z výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> výrobců by měla být i nadále vyňata účelová vozidla, jako jsou popelářské vozy, sklápěcí automobily nebo domíchávače betonu.

### **Pozměňovací návrh 40**

#### **Návrh nařízení**

#### **Bod odůvodnění 23**

### *Znění navržené Komisí*

**(23) Pro účely nově zavedeného převodu vozidel mezi výrobcí a stanovení výjimky pro výrobce vyrábějící pouze malý počet vozidel by měla být do nařízení (EU) 2019/1242 doplněna definice pojmu „skupina spojených subjektů“, v zásadě navazující na terminologii používanou v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631<sup>20</sup> pro lehká vozidla.**

### *Pozměňovací návrh*

U vozidel, která nespádají do působnosti právních předpisů o schvalování typu motorových vozidel, jako jsou zemědělské a lesnické tahače, vozidla zkonstruovaná a vyrobená k použití ozbrojenými **a bezpečnostními** silami a pásová vozidla, se emise CO<sub>2</sub> nestanovují, a tudíž tato vozidla nemusí splňovat cíle CO<sub>2</sub> stanovené v tomto nařízení.

### *Pozměňovací návrh*

Z výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> výrobců by měla být i nadále vyňata účelová vozidla, jako jsou popelářské vozy, sklápěcí automobily nebo domíchávače betonu. **Na druhou stranu by se pro účely tohoto nařízení a pro účely určení, zda výrobce plní své cíle pro specifické emise CO<sub>2</sub>, mohla používat účelová vozidla s nulovými a nízkými emisemi.**

### *Pozměňovací návrh*

**vypouští se**

---

<sup>20</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> 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).

#### Odůvodnění

Zavedení navrhovaného mechanismu převodu mezi podniky, které spadají do kritérií „skupiny spojených výrobců“, by mohlo vést k narušení trhu, protože z tohoto ustanovení by měli prospěch pouze někteří evropské výrobci. Kromě toho by tato metoda vytvořila dvojí potenciální dominantní postavení na trhu.

### Pozměňovací návrh 41

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 24

##### *Znění navržené Komisí*

(24) Aby bylo možné vymezit povinnosti jednotlivých výrobců, měly by být cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> pro celý vozový park Unie převedeny pro vozový park nových těžkých vozidel na konkrétní cíle snížení emisí pro podskupiny, které by měly být definovány technickými vlastnostmi vozidel, která je tvoří.

##### *Pozměňovací návrh*

(24) Aby bylo možné vymezit povinnosti jednotlivých výrobců, měly by být cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> pro celý vozový park Unie převedeny pro vozový park nových těžkých vozidel na konkrétní cíle snížení emisí pro podskupiny, které by měly být definovány technickými vlastnostmi vozidel, která je tvoří, **avšak s přihlédnutím k možným prodlevám v dodávkách a pozdnímu uvedení určitých skupin vozidel na trh v důsledku potíží s dodávkami určitých součástí, na které výrobce nemá vliv.**

#### Odůvodnění

Výrobci by neměli nést odpovědnost za to, že vnější potíže s dodávkami (například v oblasti polovodičů) zpozdí uvedení některých modelů vozidel na trh, a tím ovlivní dodávky těžkých vozidel s nulovými čistými emisemi v rámci evropského vozového parku.

### Pozměňovací návrh 42

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 27 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(27a) Nízkopodlažní autobusy, které jsou registrovány pouze ve třídě II, jsou určeny pro meziměstský provoz a lze je jasně identifikovat. Vzhledem k jejich meziměstskému určení by se na ně nemělo vztahovat nařízení pro městské autobusy s nulovými emisemi. Namísto toho by se s nízkopodlažními vozidly třídy II mělo zacházet jako s vysokopodlažními meziměstskými vozidly a autobusy.*

*Odůvodnění*

*Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.*

**Pozměňovací návrh 43**

**Návrh nařízení**  
**Bod odůvodnění 28**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(28) Faktor pro nulové a nízké emise by se měl naposledy uplatňovat ve vykazovaném období roku **2029**, **neboť po tomto období již není považován za nezbytný jako pobídka** k podpoře vstupu vozidel s nulovými emisemi na trh.

(28) Faktor pro nulové a nízké emise by se měl naposledy uplatňovat ve vykazovaném období roku **2039**, **nadále** k podpoře vstupu vozidel s nulovými emisemi na trh **v odvětví těžkých vozidel**.

## Odůvodnění

*Pronikání technologií s nulovými emisemi na trh v odvětví těžkých vozidel je nejisté a úzce souvisí s dostupností příznivých rámcových podmínek a přijatelnosti ze strany zákazníků. Nařízení by mělo i nadále počítat s určitou flexibilitou, která by výrobcům vozidel pomáhala při propagaci a prodeji nových vozidel s nulovými emisemi. Z těchto důvodů by měl být faktor pro nulové a nízké emise prodloužen na celou dobu platnosti tohoto nařízení.*

### Pozměňovací návrh 44

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 30

##### *Znění navržené Komisí*

(30) Kromě toho by v zájmu posílení vývoje nových technologií s nulovými emisemi ve specializovaných malých a středních podnicích mělo být možné převádět vozidla s nulovými emisemi mezi nespojenými subjekty.

##### *Pozměňovací návrh*

(30) Kromě toho by v zájmu posílení vývoje nových technologií s nulovými emisemi ve specializovaných malých a středních podnicích mělo být možné převádět vozidla s nulovými emisemi mezi nespojenými subjekty ***a převádět stávající vozidla modernizovaná na vozidla s nulovými emisemi. Modernizace stávajících vozidel představuje velkou příležitost, jak urychlit přechod k mobilitě s nulovými emisemi, a to nákladově efektivním způsobem a s účinným využíváním zdrojů.***

### Pozměňovací návrh 45

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 42 a (nový)

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

***(42a) Cílem tohoto nařízení je urychlit přechod na uhlíkově neutrální mobilitu technologicky neutrálním způsobem. Jako doplněk k úsilí o zvýšení dostupnosti vozidel s nulovými emisemi se zavádí metodika založená na dobrovolném kreditním systému, která má při posuzování souladu s požadavky na snížení emisí CO<sub>2</sub> u nově registrovaných osobních a lehkých užitkových vozidel***

*započítávat přínos používání udržitelných a/nebo pokročilých obnovitelných paliv, včetně biopaliv, paliv z biomasy, jakož i paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu.*

#### **Pozměňovací návrh 46**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 42 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(42b) Za účelem urychlení transformace se zavádí mechanismus založený na uhlíkovém korekčním faktoru, který odráží intenzitu emisí CO<sub>2</sub> a podíl paliv s nulovými emisemi CO<sub>2</sub>.*

#### **Pozměňovací návrh 47**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 42 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(42c) Zavádí se nová definice „paliv s nulovými emisemi CO<sub>2</sub>“, která umožňuje používat obnovitelná paliva definovaná ve směrnici 2018/2001, včetně biopaliv, bioplynu, biokapalin, paliv z biomasy a paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu nebo paliv z recyklovaného uhlíku.*

#### **Pozměňovací návrh 48**

**Návrh nařízení  
Čl. 1 – odst. 1 – bod 2 – písm. a  
Nařízení (EU) 2019/1242  
Čl. 2 – odst. 1 – písm. b**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

b) *N<sub>1</sub>, nespádající do oblasti*

b) *N<sub>2</sub> s technicky přípustnou*



*působnosti nařízení (EU) 2019/631, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>;*

*maximální hmotností naloženého vozidla nad 5 tun a N<sub>3</sub>;*

#### **Pozměňovací návrh 49**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 2 – písm. a**

Nařízení (EU) 2019/1242

**Čl. 2 – odst. 1 – písm. ca (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*ca) Pro účely tohoto nařízení se vztahuje rovněž na účelová vozidla s nulovými a nízkými emisemi.*

#### **Pozměňovací návrh 50**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 2 – písm. c**

Nařízení (EU) 2019/1242

**Čl. 2 – odst. 4a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*4a. Na skupiny vozidel 11, 12 a 16 kategorie N3 se nevztahují cílové hodnoty emisí CO<sub>2</sub> stanovené v článku 3a tohoto nařízení.*

#### **Pozměňovací návrh 51**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. i**

Nařízení (EU) 2019/1242

**Čl. 3 – bod 23 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*23a) „palivy neutrálními z hlediska emisí CO<sub>2</sub>“ všechna paliva, u nichž se emise používaného paliva (e u) považují za nulové čisté emise, a tato paliva tedy neprodukují žádné čisté emise skleníkových plynů ani uhlíkovou stopu a*

*zároveň splňují zásadu technologické neutrality a kritéria udržitelnosti podle směrnice 2018/2001 a souvisejících aktů v přenesené pravomoci. Mezi tato paliva patří biopaliva, bioplyn, biokapaliny, paliva z biomasy a obnovitelná paliva nebiologického původu nebo paliva z recyklovaného uhlíku.*

## **Pozměňovací návrh 52**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. i**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 – bod 23 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**23b) „uhlíkovým korekčním faktorem (CCF)“ faktor, který pro účely posouzení souladu s předpisy uplatňuje korekci na emise CO<sub>2</sub> z výfuku vozidel, aby se zohlednila intenzita emisí skleníkových plynů a podíl paliv s nulovými emisemi CO<sub>2</sub>, jak je definováno v čl. 3 odst. 23a tohoto nařízení.**

## **Pozměňovací návrh 53**

### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 4**

Nařízení (EU) 2019/124

Čl. 3b – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

1. U vozidel uvedených v bodě 4.2 přílohy I musí výrobci ve svém vozovém parku nových těžkých vozidel dodržovat minimální podíly vozidel s nulovými emisemi stanovené v bodě 4.3 přílohy I. U nových městských autobusů musí podíl vozidel s nulovými emisemi od vykazovaného období roku 2030 činit **100 %**.

1. U vozidel uvedených v bodě 4.2 přílohy I musí výrobci ve svém vozovém parku nových těžkých vozidel dodržovat minimální podíly vozidel s nulovými emisemi stanovené v bodě 4.3 přílohy I. U nových městských autobusů musí podíl vozidel s nulovými emisemi od vykazovaného období roku 2030 činit **80 % a postupně vyústit ve 100 % v souladu s trhem a vhodnými podmínkami.**

## **Pozměňovací návrh 54**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 4**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3a – odst. 1 – písm. b

#### *Znění navržené Komisí*

b) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období let 2030 až 2034 o **45** %;

#### *Pozměňovací návrh*

b) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období let 2030 až 2034 o **30** %;

## **Pozměňovací návrh 55**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 4**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3a – odst. 1 – písm. c

#### *Znění navržené Komisí*

c) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období let 2035 až 2039 o **65** %;

#### *Pozměňovací návrh*

c) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období let 2035 až 2039 o **50** %;

## **Pozměňovací návrh 56**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 4**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3a – odst. 1 – písm. d

#### *Znění navržené Komisí*

d) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období od roku 2040 o **90** %.

#### *Pozměňovací návrh*

d) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období od roku 2040 o **75** %.

## **Pozměňovací návrh 57**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 4**

**Článek 3c**

**vypouští se**

*Odůvodnění*

*Obsah článku 3c je z pohledu zadavatelů veřejných zakázek nejasný. Zadávání veřejných zakázek by se nemělo dále komplikovat v situaci, kdy veřejné orgány již usilují o ekologickou transformaci. Navrhované požadavky jsou nejasné a nepřiměřené ve vztahu k úkolům a pravomocem zadavatelů veřejných zakázek. Orgány veřejné dopravy mají velmi omezené možnosti ovlivnit například spolehlivost dodávek nebo dostupnost náhradních dílů.*

**Pozměňovací návrh 58**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 5**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 4 – odst. 1 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

a) údajům vykázaným pro nová těžká vozidla výrobce, která byla zaregistrována v předchozím vykazovaném období, a;

a) údajům vykázaným pro nová těžká vozidla výrobce, která byla zaregistrována v předchozím vykazovaném období **včetně účelových vozidel s nulovými a nízkými emisemi;**

**Pozměňovací návrh 59**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 a (nový)**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 4 – odst. 1 – písm. ba (nové)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**5a) v čl. 4 prvním pododstavci se doplňuje nové písmeno ba), které zní:**  
**(ba) uplatnění uhlíkového korekčního faktoru stanoveného v souladu s odstavcem 7 (novým) přílohy I.**

## Pozměňovací návrh 60

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 5 b (nový)

Nařízení (EU) 2019/1242

Článek 4a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**5b) Metodika pro registraci těžkých vozidel poháněných výhradně palivou s nulovými emisemi CO<sub>2</sub>**

**vkládá se nový článek 4a, který zní:**

#### **Článek 4a**

***Po konzultaci se zúčastněnými stranami Komise nejpozději do jednoho roku od vstupu nařízení v platnost vypracuje metodiku pro registraci těžkých vozidel poháněných výhradně palivou s nulovými emisemi CO<sub>2</sub> pro účely dodržování předpisů v souladu s právem EU a s cílem Unie v oblasti klimatické neutrality.***

## Pozměňovací návrh 61

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 – písm. a

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 5 – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Od 1. července 2020 a v každém následujícím vykazovaném období ***až do vykazovaného období roku 2029*** stanoví Komise pro každého výrobce faktor pro nulové a nízké emise za předchozí vykazované období.

Od 1. července 2020 a v každém následujícím vykazovaném období stanoví Komise pro každého výrobce faktor pro nulové a nízké emise za předchozí vykazované období.

## Pozměňovací návrh 62

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1 – bod 6 – písm. c

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 5 – odst. 4

*Znění navržené Komisí*

4. Faktor pro nulové emise a nízké emise snižuje průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> výrobce nejvýše o **3 %**. Přínos vozidel s nulovými emisemi kategorie N k tomuto faktoru vyjma vozidel v podskupinách vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH snižuje průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> výrobce o nejvýše **1,5 %**.“;

**Pozměňovací návrh 63**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 – písm. d**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 7 – odst. 1 – pododstavec 4

*Znění navržené Komisí*

„Emisní kredity a výpůjčky kreditů získané ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039 se tam, kde je to relevantní, přenesou z jednoho vykazovaného období do dalšího vykazovaného období. ***Případné zbývající výpůjčky se však vypořádají ve vykazovaných obdobích roku 2029, 2034 a 2039.***“;

**Pozměňovací návrh 64**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 11 – písm. c**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 8 – odst. 2 – písm. a

*Znění navržené Komisí*

a) pokud v některém vykazovaném období ***let 2025 až 2028, 2030 až 2033, 2035 až 2038*** součet výpůjček kreditů po odečtení součtu emisních kreditů přesahuje limit výpůjček uvedený v čl. 7 odst. 1 třetím pododstavci;

*Pozměňovací návrh*

4. Faktor pro nulové emise a nízké emise snižuje průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> výrobce nejvýše o **10 %**. Přínos vozidel s nulovými emisemi kategorie N k tomuto faktoru vyjma vozidel v podskupinách vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH snižuje průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> výrobce o nejvýše **3 %**.“;

*Pozměňovací návrh*

„Emisní kredity a výpůjčky kreditů získané ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039 se tam, kde je to relevantní, přenesou z jednoho vykazovaného období do dalšího vykazovaného období.“

*Pozměňovací návrh*

a) pokud v některém vykazovaném období součet výpůjček kreditů po odečtení součtu emisních kreditů přesahuje limit výpůjček uvedený v čl. 7 odst. 1 třetím pododstavci;

## Pozměňovací návrh 65

### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 11 – písm. c

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 8 – odst. 2 – písm. b

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**b) pokud je ve vykazovaném období roku 2029, 2034, 2039 a 2040 součet výpůjček kreditů po odečtení součtu emisních kreditů kladný;**

**vypouští se**

### *Odivodnění*

*Vzhledem k mimořádné výši sankcí, které toto nařízení předpokládá, by měla být výrobci poskytnuta flexibilita, aby mohl přenášet nejen kredity, ale i výpůjčky kreditů, aniž by bylo nutné ukládat povinné pětileté zúčtování výpůjček kreditů.*

## Pozměňovací návrh 66

### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 16

Nařízení (EU) 2019/1242

Článek 13f (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

4. Částky správních pokut se považují za příjem **do souhrnného rozpočtu Unie.**

4. Částky správních pokut se považují za příjem **konkrétní rozpočtové položky „podpora automobilového odvětví“ Sociálního klimatického fondu.**

## Pozměňovací návrh 67

### Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 18

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 15 – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Komise v roce **2028** přezkoumá účinnost a

Komise **nejpozději** v roce **2027** přezkoumá

dopad tohoto nařízení a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu.

účinnost a dopad tohoto nařízení a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu.

*Ke zprávě se v relevantních případech přiloží návrh na změnu tohoto nařízení. Do 31. prosince 2025 Komise podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o stavu podmínek pro přijetí těžkých vozidel s nulovými emisemi na trhu v Unii. V této zprávě Komise posoudí zejména, nikoli však výlučně, tyto prvky:*

- a) registraci těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi v členských státech;*
- b) zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury vhodné pro těžká vozidla v členských státech,*
- c) zavedení poplatků za užívání silnic rozlišených podle emisí CO<sub>2</sub> v členských státech,*
- d) úroveň průměrné ceny povolenek v rámci nového systému obchodování s emisemi pro silniční dopravu,*
- e) další opatření na podporu zavádění těžkých vozidel s nulovými emisemi.*

*Pokud se zjistí, že jedna nebo více podmínek, zejména podle písmen b), c) nebo d), není v souladu s cíli pro výrobce vozidel podle čl. 3a a b tohoto nařízení, jsou cíle přezkoumány a poplatky za překročení emisí CO<sub>2</sub> by měly být podle čl. 8 tohoto nařízení zrušeny.*

## **Pozměňovací návrh 68**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 18**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 15 – odst. 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Komise co nejdříve, nejpozději však do 31. prosince 2026, zveřejní zprávu, v níž stanoví společnou metodiku Unie pro*



*posuzování a konzistentní vykazování údajů o emisích CO<sub>2</sub> vznikajících během celého životního cyklu nových těžkých vozidel, která jsou uváděna na trh Unie. Toto vyhodnocení předá Komise Evropskému parlamentu a Radě, ve vhodných případech spolu s návrhy na navazující opatření, jako jsou legislativní návrhy.*

## **Pozměňovací návrh 69**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 19 – písm. a**

Nařízení (EU) 2019/1242

Článek 17

#### *Znění navržené Komisí*

„Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 3b, čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13e odst. 4, čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu pěti let od [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost].;

#### *Pozměňovací návrh*

„Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 3b, **článku 4a**, čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13e odst. 4, čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu pěti let od [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost].;

## **Pozměňovací návrh 70**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 1 – bod 19 – písm. a**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 17 – odst. 2

#### *Znění navržené Komisí*

„Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 3b, čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13e odst. 4, čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu pěti let od [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost].;

#### *Pozměňovací návrh*

„Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 3b, čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13e odst. 4, čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu pěti let od [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost].;

***Komise přijme akty v přenesené***

**pravomoci uvedené v čl. 3b odst. 2  
nejpozději 18 měsíců po vstupu tohoto  
nařízení v platnost.**

#### *Odůvodnění*

*Potřebné záruky při nákupu městských autobusů*

### **Pozměňovací návrh 71**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 19 – písm. b**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 17 – odst. 3

#### *Znění navržené Komisí*

„Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13e odst. 4, čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1 kdykoli zrušit.;

#### *Pozměňovací návrh*

„Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v **článku 4a**, čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13e odst. 4, čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1 kdykoli zrušit.“;

#### *Odůvodnění*

*Komise je pověřena vypracováním metodiky pro registraci těžkých nákladních vozidel na paliva s nulovými emisemi CO<sub>2</sub> z důvodu dodržování předpisů.*

### **Pozměňovací návrh 72**

#### **Návrh nařízení**

**Čl. 1 – odst. 1 – bod 19 – písm. c**

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 17 – odst. 6

#### *Znění navržené Komisí*

c) v odstavci 6 se text „čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce a čl. 14 odst. 1“ nahrazuje tímto: „**čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1**“.

#### *Pozměňovací návrh*

c) v odstavci 6 se text „čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce a čl. 14 odst. 1“ nahrazuje tímto: „**článek 4a, čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1**“.

## Pozměňovací návrh 73

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 1 – bod 1.1.2 – tabulka

<i>Znění navržené Komisí</i>	
Skupina vozidel podle přílohy I nařízení (EU) 2017/2400	Podskupina vozidel (sg) přiřazená pro účely tohoto nařízení
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE
<i>Pozměňovací návrh</i>	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

## *Odůvodnění*

*Tento pozměňovací návrh opravuje překlep. Skupina vozidel 35c v příloze I nařízení (EU) 2017/2400 by byla v tomto nařízení nesprávně přiřazena ke dvěma různým podskupinám, 35-FE a 39-FE. Místo toho by skupina vozidel 39c měla být přiřazena pouze podskupině vozidel 39-FE.*

### **Pozměňovací návrh 74**

#### **Návrh nařízení**

#### **Příloha I – bod 1 – bod 1.2**

Kategorie vozidla	<i>Znění navržené Komisí</i>	Kritéria pro účelová vozidla
N	Uspořádání podvozku  Samostatný nákladní automobil  Tahač	K doplnění kódu karoserie uvedeného v položce 38 prohlášení o shodě se použije jeden z následujících číselných znaků uvedených v dodatku 2 přílohy I nařízení (EU) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; Maximální rychlost nepřevyšující 79 km/h

#### *Pozměňovací návrh*

Kategorie vozidla	<i>Znění navržené Komisí</i>	Kritéria pro účelová vozidla
N	Uspořádání podvozku  Samostatný nákladní automobil	K doplnění kódu karoserie uvedeného v položce 38 prohlášení o shodě se použije jeden z následujících číselných znaků uvedených v dodatku 2 přílohy I nařízení (EU) 2018/858: 09, 10, 15, 16, <b>17</b> , 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;

## *Odůvodnění*

*Add body work code “17 Timber” according to (EU) No 678/2011 in order to fulfil recital (21) where vehicles for forestry are stated to be exempted from having to meet the CO2 targets.*

*Recital (21): As for certain vehicle groups, which are type-approved, CO2 emissions are not determined yet for technical reasons, these vehicles do not have to meet the CO2 targets set by this Regulation. These are for example special purpose vehicles, such as mobile cranes, carriers of hydraulic multi-equipment or exceptional load transport vehicles, off-road vehicles, such as certain vehicles used for mining, forestry and agricultural purposes*

### **Pozměňovací návrh 75**

#### **Návrh nařízení**

#### **Příloha I – bod 2 – bod 2.1**

Nařízení (EU) 2019/1242

Příloha I – bod 2

### Znění navržené Komisí

#### 1. Výpočet specifických emisí CO<sub>2</sub> nového těžkého vozidla

Specifické emise v g/km nového těžkého vozidla, které je zařazeno do podskupiny sg, nebo jeho primárního vozidla se vypočtou podle následujícího vzorce:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

kde

$\sum_{mp}$  je součet všech profilů určení mp uvedených v tabulce 2;

sg je podskupina, do které bylo nové těžké vozidlo v zařazeno podle oddílu 1 této přílohy,

$W_{sg,mp}$  je hmotnost profilů určení uvedená v bodech 2.1.1 až 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$  jsou emise CO<sub>2</sub> v g/km nového těžkého vozidla v stanovené pro profil určení mp a vykázané v souladu s články 13a a 13b a normalizované podle přílohy III;

$CO2p_{v,mp}$  jsou emise CO<sub>2</sub> v g/km primárního vozidla nového těžkého vozidla v stanovené pro profil určení mp a vykázané v souladu s články 13a a 13b;

Pro motorová vozidla s nulovými emisemi se hodnoty  $CO2_{v,mp}$  a  $CO2p_{v,mp}$  stanoví na 0.

### Pozměňovací návrh

#### Výpočet specifických emisí CO<sub>2</sub> nového těžkého vozidla

Specifické emise v g/km nového těžkého vozidla, které je zařazeno do podskupiny sg, nebo jeho primárního vozidla se vypočtou podle následujícího vzorce:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

kde

$\sum_{mp}$  je součet všech profilů určení mp uvedených v tabulce 2;

sg je podskupina, do které bylo nové těžké vozidlo v zařazeno podle oddílu 1 této přílohy,

$W_{sg,mp}$ ,	je hmotnost profilů určení uvedená v bodech 2.1.1 až 2.1.3;
$CO_{2v,mp}$	jsou emise $CO_2$ v g/km nového těžkého vozidla v stanovené pro profil určení mp a vykázané v souladu s články 13a a 13b a normalizované podle přílohy III;
$CO_{2p,mp}$	jsou emise $CO_2$ v g/km primárního vozidla nového těžkého vozidla v stanovené pro profil určení mp a vykázané v souladu s články 13a a 13b;

**CCFi je uhlíkový korekční faktor pro používané palivo nebo směs paliv i, jak je definován v čl. 3 bodě 25 a vypočten podle bodu 7 této přílohy**

Pro motorová vozidla s nulovými emisemi se hodnoty  $CO_{2v,mp}$  a  $CO_{2p,mp}$  stanoví na 0.

## Pozměňovací návrh 76

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 2 – bod 2.1.1

*Znění navržené Komisí*

Podskupina vozidel (sg)*	Profil určení (mp)**											
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR	
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0	
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0	

*Pozměňovací návrh*

Podskupina vozidel (sg)*	Profil určení (mp)**											
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR	
53	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0	
54	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0	

### Odůvodnění

*Profilové hmotnosti ( $W_{sg,mp}$ ) skupin 53 (střední nákladní vozidla s kabinou) a 54 (střední nákladní vozidla typu dodávka) se mění tak, aby lépe odrážely typické použití těchto vozidel. Údaje z terénu ve skutečnosti ukazují, že regionální distribuční profily mají vyšší podíl ve srovnání s dobou, kterou tato vozidla stráví na městských distribučních cyklech.*

## Pozměňovací návrh 77

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 2 – bod 2.2

<i>Znění navržené Komisí</i>	<i>Pozměňovací návrh</i>
<i>kde</i>	<i>kde</i>
$\Sigma_v$ je součet za všechna nová těžká vozidla výrobce v podskupině sg, s výhradou ustanovení článku 7b;	$\Sigma_v$ je součet za všechna nová těžká vozidla výrobce v podskupině sg, <b>včetně účelových vozidel s nulovými a nízkými emisemi</b> , s výhradou ustanovení článku 7b;
CO <sub>2v</sub> jsou specifické emise CO <sub>2</sub> nového těžkého vozidla v, stanovené podle bodu 2.1;	CO <sub>2v</sub> jsou specifické emise CO <sub>2</sub> nového těžkého vozidla v, stanovené podle bodu 2.1;
CO <sub>2pv</sub> jsou specifické emise CO <sub>2</sub> primárního vozidla nového těžkého vozidla v, stanovené podle bodu 2.1;	CO <sub>2pv</sub> jsou specifické emise CO <sub>2</sub> primárního vozidla nového těžkého vozidla v, stanovené podle bodu 2.1;
V <sub>sg</sub> je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupině sg;	V <sub>sg</sub> je počet nových těžkých vozidel výrobce, <b>včetně účelových vozidel s nulovými a nízkými emisemi</b> , v podskupině sg;
V <sub>pvsg</sub> počet nových těžkých vozidel v podskupině sg, který se podle článku 7b započítá s emisemi CO <sub>2</sub> jejich primárních vozidel při výpočtu průměrných specifických emisí CO <sub>2</sub> podle bodu 2.2.3;	V <sub>pvsg</sub> počet nových těžkých vozidel v podskupině sg, který se podle článku 7b započítá s emisemi CO <sub>2</sub> jejich primárních vozidel při výpočtu průměrných specifických emisí CO <sub>2</sub> podle bodu 2.2.3;
PL <sub>sg</sub> je průměrné užitečné zatížení vozidel v podskupině sg stanovené podle bodu 2.5;	



$PN_{sg}$	je průměrný počet cestujících ve vozidlech v podskupině sg stanovený podle bodu 2.5.	$PL_{sg}$	je průměrné užitečné zatížení vozidel v podskupině sg stanovené podle bodu 2.5;
		$PN_{sg}$	je průměrný počet cestujících ve vozidlech v podskupině sg stanovený podle bodu 2.5.

### *Odůvodnění*

*Účelová vozidla by měla být vyňata z oblasti působnosti tohoto nařízení. Na druhou stranu by měla být rozšířena oblast působnosti tohoto nařízení, aby bylo možné započítat do měrných emisí CO<sub>2</sub> výrobce během vykazovaného období i účelová vozidla s nulovými emisemi.*

### **Pozměňovací návrh 78**

#### **Návrh nařízení**

#### **Příloha I – bod 2 – bod 2.3 – bod 2.3.2 – odst. 1**

<i>Znění navržené Komisí</i>	<i>Pozměňovací návrh</i>
2.3.2 Vykazovaná období let 2025 <b>až</b> 2029 [...]	2.3.2 Vykazovaná období let <b>od roku</b> 2025 [...]

### *Odůvodnění*

*Je třeba poznamenat, že pronikání technologií s nulovými emisemi na trh v odvětví těžkých vozidel je stále nejisté, pokud jde o dostupnost příznivých podmínek a přijetí ze strany zákazníků. Nařízení by mělo i nadále poskytovat určitou flexibilitu, aby pomohlo výrobcům vozidel prodávat nová vozidla s nulovými emisemi. Z těchto důvodů by měl být faktor pro nulové a nízké emise prodloužen na dobu trvání nařízení a maximální přínos z faktoru pro nulové a nízké emise by měl být zvýšen.*

### **Pozměňovací návrh 79**

#### **Návrh nařízení**

#### **Příloha I – bod 2 – bod 2.3 – bod 2.3.3**

<i>Znění navržené Komisí</i>	<i>Pozměňovací návrh</i>
2.3.3 Vykazovaná období od roku 2030 <b>ZLEV = 1</b>	<b>vypouští se</b>

## Pozměňovací návrh 80

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 2 – bod 2.4

##### *Znění navržené Komisí*

[...]

kde

$V_{zev_{sg}}$  je počet nových těžkých vozidel s nulovými emisemi výrobce v podskupině sg;

$V_{pv_{sg}}$  počet nových těžkých vozidel v podskupině sg, který se podle článku 7b započítá s emisemi CO<sub>2</sub> jejich primárních vozidel při výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> podle bodu 2.2;

$V_{sg}$  je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupině sg;

$V$  je počet nových těžkých vozidel výrobce.

##### *Pozměňovací návrh*

[...]

kde

$V_{zev_{sg}}$  je počet nových těžkých vozidel s nulovými emisemi výrobce v podskupině sg;

$V_{pv_{sg}}$  počet nových těžkých vozidel v podskupině sg, který se podle článku 7b započítá s emisemi CO<sub>2</sub> jejich primárních vozidel při výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> podle bodu 2.2;

$V_{sg}$  je počet nových těžkých vozidel výrobce, **včetně účelových vozidel s nulovými a nízkými emisemi**, v podskupině sg;

$V$  je počet nových těžkých vozidel výrobce, **včetně účelových vozidel s nulovými a nízkými emisemi**.

##### *Odůvodnění*

*Účelová vozidla by měla být z působnosti tohoto nařízení i nadále vyňata. Pokud však jde o technologie s nulovými emisemi, budou tato vozidla uváděna na trh jako první (například pro svoz komunálního odpadu). Za tímto účelem by měla být oblast působnosti nařízení rozšířena tak, aby bylo možné započítat účelová vozidla s nulovými emisemi do specifických emisí CO<sub>2</sub> výrobce v konkrétním vykazovaném období.*

## Pozměňovací návrh 81

**Návrh nařízení**  
**Příloha I – bod 2 – bod 2.7**

### Znění navržené Komisí

#### 2.7. Průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> výrobců podle článku 4

Pro každého výrobce se vypočtou následující průměrné specifické emise CO<sub>2</sub>:

##### 2.7.1. Pro vykazovaná období 2019 až 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

##### 2.7.2. Pro vykazovaná období od roku 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kde

$\sum_{sg}$	je součet těch podskupin, jež jsou zahrnuty do výpočtu konkrétních specifických emisí CO <sub>2</sub> podle bodu 4.2;
$ZLEV$	se stanoví podle bodu 2.3;
$share_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.4;
$zev_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.4;
$pv_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.4;
$MPW_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.6;
$avgCO2_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.2;
$rCO2_{sg}$	se stanoví podle bodu 3.1.2.

### Pozměňovací návrh

#### Průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> výrobců podle článku 4

Pro každého výrobce se vypočtou následující průměrné specifické emise CO<sub>2</sub>:

##### 2.7.1. Pro vykazovaná období 2019 až 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

##### 2.7.2. Pro vykazovaná období od roku 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + a_{sg} \times avgCO2_{sg} \times$$

$share_{sgEHC}$ )

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kde

$\sum_{sg}$  je součet těch podskupin, jež jsou zahrnuty do výpočtu konkrétních specifických emisí CO<sub>2</sub> podle bodu 4.2;

$ZLEV$  se stanoví podle bodu 2.3;

$share_{sg}$  se stanoví podle bodu 2.4;

$zev_{sg}$  se stanoví podle bodu 2.4;

$pv_{sg}$  se stanoví podle bodu 2.4;

$MPW_{sg}$  se stanoví podle bodu 2.6;

$avgCO2_{sg}$  se stanoví podle bodu 2.2;

$avgCO2p_{sg}$  se stanoví podle bodu 2.2;

$rCO2_{sg}$  se stanoví podle bodu 3.1.2.

$share_{sgEHC}$  je podíl nových těžkých vozidel výrobce kategorie N3, která mohou být použita v extra těžké soupravě, v podskupině sg

$\alpha_{sg}$  je kompenzační faktor pro úpravu vlivu vyššího užitečného zatížení extra těžké soupravy (EHC) na nákladní automobily výrobce v závislosti na průměrné maximální přípustné hmotnosti jízdní soupravy v provozu pomocí vážené hodnoty výsledku následujících vzorců:

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ 8x4-30})/100, \text{ pro nákladní vozidla } 8x4\ EHC$$

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ other+19})/100, \text{ pro ostatní nákladní vozidla } EHC$$

$avgGVW_{sg\ comb}$  je průměrná hodnota specifická pro výrobce v zemi registrace pro maximální přípustnou hmotnost jízdní soupravy v provozu (v tunách) pro daná nákladní vozidla EHC v podskupině sg, pokud je splněna následující podmínka:

*Pro účely výpočtu emisí CO<sub>2</sub> se nákladní vozidlo, na které se vztahuje toto nařízení, považuje za součást EHC, pokud patří do kategorie N3 a maximální přípustná hmotnost jízdní soupravy v provozu v zemi registrace je vyšší než 60 tun a bylo vykázáno v souladu s přílohou IV částí A písm. r).*

## Pozměňovací návrh 82

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 3 – bod 3.2 – tabulka

##### *Znění navržené Komisí*

Referenční období vztahující se na podskupiny

Následující vykazovaná období se použijí jako referenční období pro podskupiny vozidel:

Podskupina vozidel sg Vykazované období roku použitelné jako referenční období

4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH 2019

Všechny ostatní 2025

##### *Pozměňovací návrh*

Referenční období vztahující se na podskupiny

Následující vykazovaná období se použijí jako referenční období pro podskupiny vozidel:

Podskupina vozidel sg Vykazované období roku použitelné jako referenční období

4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH 2019

1s, 1,2, 3, 11, 12, 16 2020

Všechny ostatní 2025

## Pozměňovací návrh 83

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 4 – bod 4.2

##### *Znění navržené Komisí*

4.2 Podskupiny vozidel zahrnuté do výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> a cílů pro specifické emise výtobců

Následující podskupiny sg se zahrnou do výpočtu specifických emisí CO<sub>2</sub> CO<sub>2</sub>(X), cílů pro specifické emise T(X) a emisní trajektorie pro CO<sub>2</sub> ET(X)<sub>Y</sub>:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupiny vozidel, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. a)	podskupiny vozidel pro přepravu zboží, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d) a odstavce 3	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d)	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro vozidla s nulovými emisemi podle článku 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD,	Všechny podskupiny	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2,	31-LF, 31-L1, 31-L2, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2, 33-DD,

10-LH vozidel 34-C3, 34-DD, 35-FE, 39-FE  
 uvedené v  
 bodech 1.1.1 a  
 1.1.3.

*Pozměňovací návrh*

4.2 Podskupiny vozidel zahrnuté do výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> a cílů pro specifické emise výrobců

Následující podskupiny se zahrnou do výpočtu specifických emisí CO<sub>2</sub> CO<sub>2</sub>(X), cílů pro specifické emise T(X) a emisní trajektorie pro CO<sub>2</sub> ET(X)<sub>Y</sub>:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupiny vozidel, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. a)	podskupiny vozidel pro přepravu zboží, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d) a odstavce 3	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro emise CO <sub>2</sub> podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d)	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro vozidla s nulovými emisemi podle článku 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Všechny podskupiny vozidel uvedené v bodech 1.1.1 a 1.1.3.	31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

*Odůvodnění*

*Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO<sub>2</sub> reduction targets (“MCO<sub>2</sub>”). The impact in terms of CO<sub>2</sub> emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.*

*Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.*

*Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.*

## Pozměňovací návrh 84

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 4 – bod 4.3.1 – tabulka

*Znění navržené Komisí*

Cíle pro snížení emisí CO <sub>2</sub> rfsg a rfp <sub>sg</sub>					
Podskupiny <sup>sg</sup>		Vykazované období			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Středně těžká nákladní vozidla	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 16 t s uspořádáním náprav 4x2 a 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 16 t se zvláštním uspořádáním náprav	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autokary meziměstské autobusy (rf <sub>sg</sub> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Primární vozidla autokarů (rf <sub>sg</sub> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Přípojná vozidla		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Návěsy		0	15 %	15 %	15 %

*Pozměňovací návrh*

Cíle pro snížení emisí CO <sub>2</sub> rfsg a rfp <sub>sg</sub>					
Podskupiny <sup>sg</sup>		Vykazované období			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Středně těžká nákladní vozidla	53, 54	0	15 %	50 %	70 %
Těžká nákladní vozidla > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	30 %	50 %	70 %
Těžká nákladní	4-UD, 4-		30 %	50 %	70 %



vozidla > 16 t s uspořádáním náprav 4x2 a 6x4	RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %			
Těžká nákladní vozidla > 16 t se zvláštním uspořádáním náprav	11, 12, 16	0	30 %	50 %	70 %
Autokary (rfsg)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15 %	50 %	70 %
Primární vozidla autokarů (rfp <sub>sg</sub> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15 %	50 %	70 %
Přípojná vozidla		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Návěsy		0	15 %	15 %	15 %

### Odůvodnění

*Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate. Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation.*

*In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.*

## Pozměňovací návrh 85

### Návrh nařízení

#### Příloha I – bod 4 – bod 4.3.2 – tabulka

Znění navržené Komisí
Povinné podíly vozidel s nulovými emisemi zevMsg
Vykazované období

Podskupina			před rokem 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Městské autobusy	těžké	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100 %	100 %	100 %
<i>Pozměňovací návrh</i>						
Povinné podíly vozidel s nulovými emisemi zevMsg						
Podskupina			Vykazované období			
			před rokem 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Městské autobusy	těžké	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	80 %	100 %	100 %

### *Odůvodnění*

*A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in place at depots. It risks overstressing the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.*

*In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.*

*Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban buses and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment*

### **Pozměňovací návrh 86**

#### **Návrh nařízení**

#### **Příloha I – bod 7(nový)**

*Znění navržené Komisí*

## 7. VÝPOČET UHLÍKOVÉHO KOREKČNÍHO FAKTORU (CCF)

Pro každé palivo nebo směs paliv  $i$  se CCF vypočítá podle následující metody:

Pro paliva neutrální z hlediska emisí CO<sub>2</sub>, jak jsou definována v čl. 3 bodu 25 a používaná v souladu s čl. 4a,  $CCF_i = 1$ ;

7.2. Pro jiná paliva než paliva neutrální z hlediska emisí CO<sub>2</sub>,  $CCF_i = 0$ ;

7.3. Pro směsi paliv neutrálních z hlediska emisí CO<sub>2</sub> a jiných paliv než paliv neutrálních z hlediska CO<sub>2</sub> se CCF vypočítá podle následujícího vzorce:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

kde:

CCF<sub>*i*</sub> je uhlíkový korekční faktor pro určitou směs konvenčního paliva a paliva neutrálního z hlediska emisí CO<sub>2</sub> *i*

SHARES<sub>*n,i*</sub> procentní podíl paliva z obnovitelných zdrojů *i* vykázaný v databázi Shares, vztahený na poslední dostupné vykazované období *n* a vypočítaný jako průměrný podíl za všechny členské státy EU.

SHARES<sub>*n-1,i*</sub> procentní podíl paliva z obnovitelných zdrojů *i* vykázaný v databázi Shares, vztahený na druhé poslední dostupné vykazované období *n* a vypočtený jako průměrný podíl za všechny členské státy EU.

Databáze Shares je přístupná na adrese:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

### *Odůvodnění*

*Narizení by mělo zavést robustní a transparentní uhlíkový korekční faktor pro paliva s nulovými a nízkými emisemi uhlíku. To by nezměnilo celkový přístup narizení, ale pomohlo by to řešit nedostatky přístupu založeného pouze na výfukových plynech a zohlednit skutečnou stopu skleníkových plynů vozidel a paliv, která používají.*

## Návrh nařízení

### Příloha III – bod 1 – odst. 2 – pododstavec 9

#### *Znění navržené Komisí*

jsou emise CO<sub>2</sub> v g/km **primárního vozidla** nového těžkého vozidla v stanovené pro profil určení mp a vykázané v souladu s články 13a a 13b;

#### *Pozměňovací návrh*

jsou emise CO<sub>2</sub> v g/km nového těžkého vozidla v stanovené pro profil určení mp a vykázané v souladu s články 13a a 13b;

#### *Odůvodnění*

*Tato změna opravuje překlep, definice zprávy CO<sub>2</sub>\_v\_mp přílohy III by se měla vztahovat pouze na dokončené vozidlo. Emise CO<sub>2</sub> primárních vozidel nejsou korigovány podle počtu cestujících, protože všechna primární vozidla dané podskupiny jsou simulována se stejným počtem cestujících. To je patrné i z definic CO<sub>2</sub>p\_v\_mp v bodě 2.1 přílohy I, který neodkazuje na přílohu III pro opravu.*

## Pozměňovací návrh 88

### Návrh nařízení

#### Příloha IV – část A – písm. q a (nové)

Nařízení (EU) 2019/1242

Příloha IV – písm. qa (nové)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**qa) maximální hmotnost nákladního vozidla kategorie N3 v EHC podle bodu 2.7.2 přílohy I v zemi registrace nákladního vozidla, pokud je nákladní vozidlo spojeno s jedním nebo více návěsy/tažnými návěsy;**

## POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

<b>Název</b>	Změna nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o posílení výkonnostních norem pro emise CO <sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazování, a zrušení nařízení (EU) 2018/956
<b>Referenční údaje</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
<b>Příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	ENVI 29.3.2023
<b>Výbor, který vypracoval stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	TRAN 29.3.2023
<b>Zpravodaj(ka)</b> Datum jmenování	Andris Ameriks 19.4.2023
<b>Projednání ve výboru</b>	24.5.2023
<b>Datum přijetí</b>	19.9.2023
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+ :                 29 - :                 11 0 :                 3
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Náhradníci přítomní při konečném hlasování</b>	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
<b>Náhradníci (čl. 209 odst. 7) přítomní při konečném hlasování</b>	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

## JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Zlotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se



## POSTUP V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

<b>Název</b>	Změna nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o posílení výkonnostních norem pro emise CO <sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazování, a zrušení nařízení (EU) 2018/956			
<b>Referenční údaje</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)			
<b>Datum předložení Parlamentu</b>	15.2.2023			
<b>Příslušný výbor</b> Datum oznámení na zasedání	ENVI 29.3.2023			
<b>Výbory požádané o stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	ITRE 29.3.2023	IMCO 29.3.2023	TRAN 29.3.2023	AGRI 29.3.2023
<b>Nezaujetí stanoviska</b> Datum rozhodnutí	IMCO 28.3.2023	AGRI 28.2.2023		
<b>Zpravodajové</b> Datum jmenování	Bas Eickhout 1.10.2023			
<b>Předchozí zpravodajové</b>	Yannick Jadot, Bas Eickhout			
<b>Projednání ve výboru</b>	26.4.2023	26.6.2023		
<b>Datum přijetí</b>	24.10.2023			
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+: –: 0:	48 36 1		
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	João Albuquerque, Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Pietro Fiocchi, Heléne Fritzon, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Lydie Massard, Liudas Mažylis, Marina Mesure, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ljudmila Novak, Grace O'Sullivan, Nikos Papandreou, Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Silvia Sardone, Christine Schneider, Ivan Vilibor Sinčić, Maria Spyraiki, Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska			
<b>Náhradníci přítomní při konečném hlasování</b>	Mercedes Bresso, Christophe Clergeau, Jens Gieseke, Martin Häusling, Stelios Kympouropoulos, Massimiliano Salini, Christel Schaldemose, Annalisa Tardino, Róza Thun und Hohenstein, Grzegorz Tobiszowski, Marie Toussaint, Nikolaj Villumsen, Sarah Wiener			
<b>Náhradníci (čl. 209 odst. 7) přítomní při konečném hlasování</b>	Marie Dauchy, Carlo Fidanza, Niels Fuglsang, Georg Mayer, Maria Noichl, Rob Rookoen			
<b>Datum předložení</b>	30.10.2023			



## JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

48	+
NI	Maria Angela Danzi
PPE	Stanislav Polčák, Jessica Polfjård
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Karin Karlsbro, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Róza Thun und Hohenstein, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Mercedes Bresso, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Cyrus Engerer, Helène Fritzon, Niels Fuglsang, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Maria Noichl, Nikos Papandreou, Christel Schaldemose, Achille Variati, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Marina Measure, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Michael Bloss, Bas Eickhout, Malte Gallée, Martin Häusling, Pär Holmgren, Lydie Massard, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Marie Toussaint, Sarah Wiener

36	-
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Teuvo Hakkarainen, Joanna Kopcińska, Rob Rooker, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Marie Dauchy, Gianna Gancia, Sylvia Limmer, Georg Mayer, Silvia Sardone, Annalisa Tardino
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Stelios Kympouropoulos, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Liudas Mažylis, Dolores Montserrat, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Christine Schneider, Maria Spyragi, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glueck

1	0
PPE	Nathalie Colin-Oesterlé

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se