



Brusel 25. června 2022
(OR. fr, en)

10686/22

Interinstitucionální spis:
2021/0197(COD)

CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014

POZNÁMKA

Odesílatel: Předsednictví

Příjemce: Rada

Č. dok. Komise: 10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final

Předmět: Balíček „Fit for 55“

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

I. ÚVOD

1. Dne 14. července 2021 předložila Komise v rámci balíčku „Fit for 55“ Evropskému parlamentu a Radě návrh na revizi nařízení týkajícího se stanovení nových emisních norem CO₂ pro osobní automobily a dodávková vozidla. Cílem návrhu je přispět ke zvýšené celkové ambici EU, čímž se podpoří inovace a zajistí, aby si evropský automobilový průmysl udržel svou globální konkurenceschopnost a posílil ji. Zvýšené ambice mimo jiné podpoří členské státy při plnění jejich závazných vnitrostátních cílů podle nařízení o sdílení úsilí.

2. Komise za tímto účelem navrhuje zvýšit celounijní cíle snížení emisí CO₂ pro nové osobní automobily a dodávky do roku 2030 a stanovit cíl ve výši 100 % od roku 2035 pro nové osobní automobily a dodávky.
3. Komise dále navrhuje zrušit od roku 2030 kredity za vozidla s nulovými a nízkými emisemi a výjimku pro výrobce s nízkým počtem registrací.
4. V Evropském parlamentu byl zpravodajem pro předmětný návrh jménem Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jmenován Jan Huitema (Renew, NL). Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin přijal svou zprávu dne 11. května 2022 a Parlament dne 8. června 2022 na svém plenárním zasedání přijal k návrhu Komise soubor změn.
5. Hospodářský a sociální výbor vydal stanovisko dne 19. ledna 2022. Výbor regionů vydal stanovisko na svém plenárním zasedání konaném ve dnech 26. a 27. ledna 2022.
6. Dne 20. prosince 2021 se v Radě pro životní prostředí uskutečnila orientační rozprava.
7. Na úrovni pracovní skupiny francouzské předsednictví pokračovalo v posuzování revize nařízení. Během tohoto posuzování předsednictví předložilo kompromisní znění, které zachovává stávající znění Komise, pokud jde o kvantifikované závazky pro vozidla, zrušení kreditů pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi od roku 2030 a zrušení výjimky pro výrobce s nízkým počtem registrací od roku 2030. V kompromisním znění se však na základě příspěvků delegací navrhuje rozšířit obsah dvouletých zpráv o pokroku.

8. Dne 13. května 2022 uspořádal Výbor stálých zástupců výměnu názorů na základě kompromisního znění předsednictví s cílem poskytnout pokyny pro další práci.
9. Výbor stálých zástupců se v rámci přípravy zasedání Rady pro životní prostředí konající se dne 28. června 2022 věnoval na svém zasedání konaném dne 24. června 2022 posouzení kompromisního znění předsednictví, jímž se mírně upravuje obsah dvouletých zpráv o pokroku.

II. AKTUÁLNÍ STAV

10. Na základě těchto jednání se předsednictví nadále domnívá, že návrh Komise představuje vyvážený základ pro nalezení kompromisu v rámci Rady, pokud jde o kvantifikované cíle pro roky 2030 a 2035 týkající se osobních automobilů a dodávkových vozidel. Předsednictví proto ponechává kompromisní znění beze změn.
11. Znění kompromisního návrhu je uvedeno v příloze této poznámky.

III. ZÁVĚR

12. Rada se vyzývá, aby vyřešila zbývající otázky a přijala obecný přístup na základě znění uvedeného v příloze této poznámky.

Tento obecný přístup bude představovat mandát Rady pro jednání s Evropským parlamentem v rámci řádného legislativního postupu.

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,
kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro
emise CO₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu
s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu¹**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,
s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl.192 odst.1 této smlouvy,
s ohledem na návrh Evropské komise,
po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²,
s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,
v souladu s řádným legislativním postupem,
vzhledem k těmto důvodům:

¹ Změny v návrhu Komise jsou vyznačeny podtržením, zatímco vypuštěný text je vyznačen znakem [...].

² Úř. věst. C , , s. .

³ Úř. věst. C , , s. .

- (1) Pařížská dohoda přijatá v prosinci 2015 na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC) vstoupila v platnost v listopadu 2016 (dále jen „Pařížská dohoda“). Její smluvní strany se dohodly, že udrží globální průměrný nárůst teploty výrazně pod 2 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí a budou usilovat o to, aby tento nárůst nepřesáhl 1,5 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí.
- (2) Řešení problémů souvisejících s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody jsou jádrem sdělení o „Zelené dohodě pro Evropu“, které Komise přijala 11. prosince 2019⁴. Ve světle velmi závažných dopadů pandemie COVID-19 na zdraví a hospodářský blahobyt nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu jen vzrostla.
- (3) Zelená dohoda pro Evropu kombinuje komplexní soubor vzájemně se posilujících opatření a iniciativ, jejichž cílem je dosáhnout klimatické neutrality v EU do roku 2050, a vytyčuje novou strategii růstu, jejímž cílem je přeměnit Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderním a konkurenceschopným hospodářstvím účinně využívajícím zdroje, ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. Jejím cílem je rovněž chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál Unie a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. Tento přechod se zároveň dotýká rozdílně žen a mužů a má zvláštní dopad na některé znevýhodněné skupiny, jako jsou starší lidé, osoby se zdravotním postižením a osoby s menšinovým rasovým nebo etnickým původem. Je proto třeba zajistit, aby byl přechod spravedlivý a inkluzivní a nikdo při něm nezůstal opomenut.
- (4) 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.

⁴ Sdělení Komise – Zelená dohoda pro Evropu, COM(2019) 640 final ze dne 11. prosince 2019.

- (5) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [--]⁵ Unie zakotvila cíl klimatické neutrality v rámci celého hospodářství do roku 2050 do právních předpisů. Toto nařízení rovněž stanoví závazný cíl snížení čistých emisí skleníkových plynů v Unii (emisí po odečtení pohlcení) do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990.
- (6) Očekává se, že k dosažení tohoto snížení emisí přispějí všechna hospodářská odvětví, včetně odvětví silniční dopravy.
- (7) Opatření stanovená v tomto nařízení jsou nezbytná jako součást soudržného a konzistentního rámce, který je nezbytný pro dosažení celkového cíle Unie snížit čisté emise skleníkových plynů.
- (8) Aby bylo do roku 2030 dosaženo snížení čistých emisí skleníkových plynů alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990, je nutné zpřísnit požadavky na snížení emisí stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631⁶ jak pro osobní automobily, tak pro lehká užitková vozidla. Je rovněž třeba stanovit jasný postup dalšího snižování emisí po roce 2030, aby se přispělo k dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050. Bez ambiciózních opatření v oblasti snižování emisí skleníkových plynů v silniční dopravě by bylo zapotřebí vyššího snížení emisí v jiných odvětvích, včetně těch, kde je dekarbonizace náročnější.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [.../...] ze dne [...] 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (EU) 2018/1999 (evropský právní rámec pro klima), Úř. věst. L, .../... .].

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (9) Zpřísněné požadavky na snižování emisí CO₂ by měly motivovat ke zvyšování podílu vozidel s nulovými emisemi na trhu Unie a zároveň přinést výhody spotřebitelům a občanům, pokud jde o kvalitu ovzduší a úspory energie, a zajistit zachování inovací v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu. V celosvětovém kontextu musí být také hodnotový řetězec automobilového průmyslu EU vedoucím aktérem probíhajícího přechodu na mobilitu s nulovými emisemi. Zpřísněné normy pro snižování emisí CO₂ jsou při dosahování cílů pro vozový park, které stanovují, technologicky neutrální. K dosažení cíle nulových emisí pro vozový park jsou a zůstávají k dispozici různé technologie. Mezi vozidla s nulovými emisemi v současné době patří bateriová elektrická vozidla, vozidla poháněná palivovými články a další vozidla na vodíkový pohon a technologické inovace pokračují. Při tomto přechodu mohou i nadále hrát svou roli vozidla s nulovými a nízkými emisemi, mezi něž patří také výkonná plug-in hybridní elektrická vozidla.
- (10) V této souvislosti by měly být pro období od roku 2030 stanoveny nové přísnější cíle pro snižování emisí CO₂ jak pro nové osobní automobily, tak pro nová lehká užitková vozidla. Tyto cíle by měly být stanoveny na úrovni, která bude silným signálem k urychlení zavádění vozidel s nulovými emisemi na trh Unie a k nákladově efektivní stimulaci inovací v oblasti technologií nulových emisí.
- (11) Cíle v revidovaných výkonnostních normách pro emise CO₂ by měla doplnit evropská strategie pro řešení výzev, které představuje rozšíření výroby vozidel s nulovými emisemi a souvisejících technologií, jakož i potřeba prohlubování dovedností a rekvalifikace pracovníků v tomto odvětví a ekonomická diverzifikace a přeměna činností. V případě potřeby by měla být zvážena finanční podpora na úrovni EU a členských států za účelem přilákání soukromých investic, mimo jiné prostřednictvím Evropského sociálního fondu plus, Fondu pro spravedlivou transformaci, Inovačního fondu, Nástroje pro oživení a odolnost a dalších nástrojů víceletého finančního rámce a nástroje Next Generation EU, a to v souladu s pravidly státní podpory. Revidovaná pravidla státní podpory v oblasti životního prostředí a energetiky umožní členským státům podporovat podniky při dekarbonizaci jejich výrobních procesů a zavádění ekologičtějších technologií v rámci nové průmyslové strategie.

- (12) Aktualizovaná nová průmyslová strategie⁷ předpokládá společné vypracování způsobů ekologické a digitální transformace ve spolupráci s průmyslem, veřejnými orgány, sociálními partnery a dalšími zúčastněnými stranami. V této souvislosti by měl být vypracován způsob přechodu pro ekosystém mobility, který by doplnil transformaci hodnotového řetězce automobilového průmyslu. Tento způsob by měl brát v úvahu zejména malé a střední podniky v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, konzultace se sociálními partnery, včetně členských států, a také vycházet z Evropské agendy dovedností s iniciativami, jako je Pakt pro dovednosti, s cílem mobilizovat soukromý sektor a další zúčastněné strany za účelem prohlubování dovedností a rekvalifikace evropské pracovní síly s ohledem na ekologickou a digitální transformaci. V rámci této cesty by se měla rovněž řešit vhodná opatření a pobídky na evropské a vnitrostátní úrovni s cílem zvýšit cenovou dostupnost vozidel s nulovými emisemi. Pokrok dosažený v rámci tohoto uceleného způsobu transformace celého ekosystému mobility by měl být každé dva roky kontrolován v rámci zprávy o pokroku, kterou bude předkládat Komise a která se bude mimo jiné zabývat pokrokem v zavádění vozidel s nulovými emisemi, vývojem jejich cen, využíváním vývoje alternativních paliv a zaváděním infrastruktury podle požadavků nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva, potenciálem inovativních technologií k dosažení klimaticky neutrální mobility, mezinárodní konkurenceschopností, investicemi do hodnotového řetězce automobilového průmyslu, prohlubováním dovedností a rekvalifikací pracovníků a přeměnou činností. Zpráva o pokroku bude rovněž vycházet z dvouletých zpráv o pokroku, které členské státy předkládají v rámci nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva. Komise by měla při přípravě zprávy o pokroku, včetně výsledků sociálního dialogu, vést konzultace se sociálními partnery. Inovace v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu pokračují. Inovativní technologie, jako je výroba e-paliv se zachycováním CO₂ přímo ze vzduchu by v případě dalšího rozvoje mohly nabídnout vyhlídky na cenově dostupnou klimaticky neutrální mobilitu. Komise by proto měla v rámci své zprávy o pokroku sledovat pokrok v oblasti inovací v tomto odvětví.
- (13) Tyto cíle pro vozový park EU mají být doplněny nezbytným zaváděním infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, jak je stanoveno ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU⁸.

⁷ Sdělení Komise – Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy, COM(2021) 350 final ze dne 5. května 2021.

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

- (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.
- (15) Kvůli přísnějším cílům pro vozový park EU od roku 2030 budou muset výrobci na trh Unie uvést výrazně více vozidel s nulovými emisemi. V této souvislosti by mechanismus pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi přestal plnit svůj původní účel a hrozilo by, že bude narušena účinnost nařízení (EU) 2019/631. Pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi by proto měl být od roku 2030 zrušen. Před tímto datem, a tedy po celé toto desetiletí, bude pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi nadále podporovat zavádění vozidel s emisemi od nuly do 50 g CO₂/km, včetně bateriových elektrických vozidel, elektromobilů s vodíkovými palivovými články a výkonných plug-in hybridních elektrických vozidel. Po tomto datu se plug-in hybridní elektrická vozidla budou i nadále započítávat do cílů pro vozový park, které musí výrobci vozidel splnit.
- (16) Provádění emisních norem CO₂ je úzce spjato s prováděním právních předpisů o schvalování typu. V návaznosti na zrušení a nahrazení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES⁹ dne 1. září 2020 nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858¹⁰ je v zájmu zajištění trvalého souladu mezi oběma soubory nástrojů vhodné dále sladit definice a aktualizovat odkazy v nařízení (EU) 2019/631 podle rámcových právních předpisů o schvalování typu.

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (17) Úsilí o snížení emisí potřebné k dosažení cílů pro vozový park EU se rozděluje mezi výrobce pomocí křivky limitních hodnot založené na průměrné hmotnosti vozového parku nových vozidel v EU a vozového parku nových vozidel výrobce. Tento mechanismus je vhodné zachovat, je však nutné zabránit tomu, aby při přísnějších cílech EU pro vozový park dosáhl cíl specifických emisí výrobce záporných hodnot. Z tohoto důvodu je nutné vyjasnit, že pokud k takovému výsledku dojde, měl by být cíl specifických emisí stanoven na 0 g CO₂/km.
- (18) Aby bylo zajištěno spravedlivé rozdělení úsilí o snižování emisí, měly by být obě křivky limitních hodnot pro lehčí a těžší lehká užitková vozidla upraveny tak, aby odrážely zpřísněné cíle snižování emisí CO₂.
- (19) Hodnoty použité pro výpočet cílů pro specifické emise a průměrných specifických emisí výrobce vycházejí z údajů zaznamenaných v dokumentaci ke schválení typu a v prohlášeních o shodě dotčených vozidel. Pro zajištění účinnosti emisních norem CO₂ je nezbytné, aby údaje použité pro tyto účely byly správné. Pokud jsou přesto v údajích zjištěny chyby, nemusí být možné na základě právních předpisů o schválení typu opravit dokumentaci ke schválení typu nebo již vydaná prohlášení o shodě, pokud se údaje týkají schválení typu, které již není platné. V takových situacích by Komise měla mít pravomoc požadovat, aby příslušné orgány pro schvalování typu nebo případně výrobci vydali prohlášení o opravě, na jehož základě by bylo možné opravit hodnoty použité pro stanovení výkonu výrobců při plnění cílů.
- (20) Vykazování údajů o vozidlech kategorií M2 (autobusy) a N2 (střední nákladní vozidla) spadá do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956¹¹, a je proto vhodné tento požadavek z nařízení (EU) 2019/631 vypustit.

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 ze dne 28. června 2018 o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel (Úř. věst. L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (21) S ohledem na zvýšené celkové cíle v oblasti snižování emisí skleníkových plynů a v zájmu zamezení možných účinků narušujících trh by měly být požadavky na snižování emisí pro všechny výrobce působící na trhu Unie sjednoceny, s výjimkou těch, kteří jsou odpovědní za méně než 1 000 nových vozidel registrovaných v kalendářním roce. V důsledku toho by měla být od roku 2030 ukončena možnost výrobců odpovědných za 1 000 až 10 000 osobních automobilů nebo 1 000 až 22 000 lehkých užitkových vozidel nově registrovaných v kalendářním roce požádat o výjimku z cílů pro specifické emise.
- (22) V zájmu zajištění právní jasnosti a souladu se stávající praxí je vhodné vyjasnit, že úpravy hodnot M0 a TM0 by měly být provedeny prostřednictvím změn přílohy I nařízení (EU) 2019/631, místo aby byl přijat akt, kterým se uvedené nařízení doplní.
- (23) Pokrok dosažený podle nařízení (EU) 2019/631 při plnění cílů snižování emisí stanovených pro rok 2030 a další roky by měl být v roce 2026 přezkoumán. Při tomto přezkumu by měly být zohledněny všechny aspekty, které byly zohledněny ve dvouletých zprávách.
- (24) Možnost přidělit příjmy z poplatků za překročení emisí do zvláštního fondu nebo do příslušného programu byla posouzena podle čl. 15 odst. 5 nařízení (EU) 2019/631 se závěrem, že by to výrazně zvýšilo administrativní zátěž a zároveň by to nepřineslo přímý prospěch automobilovému odvětví při jeho transformaci. Příjmy z poplatků za překročení emisí mají být proto nadále považovány za příjmy souhrnného rozpočtu Unie v souladu s čl. 8 odst. 4 nařízení (EU) 2019/631.

(25) Aby bylo zajištěno, že výpočet cílů pro specifické emise pro výrobce odpovědné za emise CO₂ lehkých užitkových vozidel vyráběných ve více stupních bude možné upravit tak, aby zohledňoval změny v postupu určování emisí CO₂ a hmotnosti těchto vozidel, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o případnou změnu stanovení vzorců dle části B přílohy I nařízení (EU) 2019/631. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci dostává Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(26) Nařízení (EU) 2019/631 by mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) 2019/631 se mění takto:

1) Článek 1 se mění takto:

a) odstavec 5 se mění takto:

i) v písmenu a) se číselný údaj „37,5 %“ nahrazuje údajem „55 %“,

ii) v písmenu b) se číselný údaj „31 %“ nahrazuje údajem „50 %“,

b) vkládá se nový odstavec 5a, který zní:

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

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

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

- c) v odstavci 6 se slova „Od 1. ledna 2025“ nahrazují slovy „Od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029“,
 - d) odstavec 7 se zrušuje;
- 2) Článek 2 se mění takto:
- a) odstavec 1 se mění takto:
 - a) v písmenu a) se odkaz na „přílohu II směrnice 2007/46/ES“ nahrazuje odkazem na „čl. 4 odst. 1 písm. a) bod i) nařízení (EU) 2018/858“,
 - b) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) na motorová vozidla kategorie N₁ definovaná v čl. 4 odst. 1 písm. b) bodě i) nařízení (EU) 2018/858 a spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 715/2007 („lehká užitková vozidla“), která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii („nová lehká užitková vozidla“); vozidla s nulovými emisemi kategorie N s referenční hmotností přesahující 2 610 kg nebo případně 2 840 kg, se od 1. ledna 2025 pro účely tohoto nařízení, a aniž je tím dotčeno nařízení (EU) 2018/858 a nařízení (ES) č. 715/2007, považují za lehká užitková vozidla spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení, pokud referenční hmotnost přesahují pouze kvůli hmotností zařízení pro akumulaci energie.“,
 - b) v odstavci 3 se odkaz na „část A bod 5 přílohy II směrnice 2007/46/ES“ nahrazuje odkazem na „část A bod 5 přílohy I nařízení (EU) 2018/858“;
- 3) v článku 3 se odstavec 1 mění takto:
- a) úvodní věta se nahrazuje tímto:

„Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v nařízení (EU) 2018/858. Použijí se rovněž tyto definice:“,
 - b) písmena b) až g) a písmena i) a n) se zrušují;
- 4) V čl. 4 odst. 1 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

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

- 5) Článek 7 se mění takto:
- a) vkládá se nový odstavec 6a, který zní:
- „6a. Pokud Komise zjistí, že předběžné údaje předložené členskými státy podle odstavce 2 nebo údaje oznámené výrobcí podle odstavce 5 jsou založeny na nesprávných údajích v dokumentaci ke schválení typu nebo v prohlášeních o shodě, informuje o tom schvalovací orgán nebo případně výrobce a požádá schvalovací orgán nebo případně výrobce o vydání prohlášení o opravě, v němž uvede opravené údaje. Prohlášení o opravě se předá Komisi a opravené údaje se použijí ke změně předběžných výpočtů podle odstavce 4.“,
- b) odstavec 11 se zrušuje;
- 6) v čl. 10 odst. 2 se první věta nahrazuje tímto:
- „Výjimku, o níž je požádáno podle odstavce 1, lze udělit z cílů pro specifické emise platných do kalendářního roku 2029 včetně.“;
- 7) v čl. 13 odst. 3 se doplňuje nová věta, která zní:
- „Pokud údaje v dokumentaci ke schválení typu nelze opravit podle nařízení (EU) 2018/858, vydá příslušný schvalovací orgán prohlášení o opravě s opravenými údaji a předá toto prohlášení Komisi a dotčeným stranám.“;
- 8) v čl. 14 odst. 2 se slova „doplní toto nařízení stanovením opatření uvedených v“ nahrazují slovy „změní přílohu I, jak je stanoveno v“;
- 9) vkládá se nový článek 14a, který zní:

„Článek 14a

Zpráva o pokroku

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

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

- zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi, zejména v segmentu lehkých užitkových vozidel, zlepšení energetické účinnosti vozidel, pokrok při dosahování cílů v oblasti zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, jak požaduje nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva, a analýzu trhu s ojetými vozidly v členských státech;
- potenciální přínos inovativních technologií a udržitelných alternativních paliv k dosažení klimaticky neutrální mobility, dopad na spotřebitele, včetně cen elektřiny, zejména na domácnosti s nízkými a středními příjmy, pokrok v sociálním dialogu, účinnost opatření na podporu rekvalifikace a zvyšování kvalifikace pracovníků v automobilovém průmyslu, jakož i aspekty pro další usnadnění ekonomicky životaschopného a sociálně spravedlivého přechodu na silniční mobilitu s nulovými emisemi;
- dopad tohoto pozměňujícího nařízení na dosažení cílů členských států podle nařízení EU/xxxx/xxxx [pozměněné nařízení o sdílení úsilí] a norem kvality ovzduší podle směrnice 2008/50/ES;
- potřeba jakýchkoli dodatečných opatření, včetně opatření na úrovni EU, která mohou usnadnit členským státům přechod na lehká užitková vozidla s nulovými emisemi.;

10) Článek 15 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Komise v roce 2028 na základě dvouletých zpráv přezkoumá účinnost a dopad tohoto nařízení a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu. Ke zprávě se případně přiloží návrh na změnu tohoto nařízení.“

b) odstavce 2 až 5 se zrušují,

c) vkládá se nový odstavec 9, který zní:

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

- 11) Článek 17 se mění takto:
- a) v odstavci 2 se slova „čl. 15 odst. 8“ nahrazují slovy „čl. 15 odst. 8 a 9“;
 - b) v odstavci 3 se slova „čl. 15 odst. 8“ nahrazují slovy „čl. 15 odst. 8 a 9“;
 - c) v odstavci 6 se slova „čl. 15 odst. 8“ nahrazují slovy „čl. 15 odst. 8 a 9“;
- 12) Příloha I se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

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

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

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předsedkyně

Za Radu
předseda/předsedkyně

Příloha I se mění takto:

1) Část A se mění takto:

a) v bodě 6.1 se nadpis nahrazuje tímto:

„Cíl pro vozový park EU od roku 2025“,

b) v bodě 6.1.2 se název nahrazuje tímto:

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

c) doplňuje se nový bod 6.1.3, který zní:

„6.1.3 Cíl pro vozový park EU od roku 2035

Cíl pro vozový park EU₂₀₃₅ = cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ · (1 – redukční faktor₂₀₃₅)

kde:

cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ je vymezen v bodě 6.0;

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

d) v bodě 6.2 se tabulka nahrazuje tímto:

„Referenční cíle pro specifické emise“

e) bod 6.2.2 se zrušuje.

f) bod 6.3 se nahrazuje tímto:

„6.3 Cíle pro specifické emise od roku 2025

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

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

kde:

referenční cíl pro specifické emise

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

faktor ZLEV

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

kde:

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

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

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

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

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

x je 15 % v letech 2025 až 2029.

6.3.2 Cíle pro specifické emise od roku 2030 do roku 2034

cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU₂₀₃₀₊ · a₂₀₃₀ · (TM–TM0)

kde

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

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

kde:

a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1

$\text{průměrné emise}_{2021}$ je vymezena v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM_0 je vymezena v bodě 6.2.1

6,3.3 Cíle pro specifické emise od roku 2035

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

kde

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

$$a_{2035} \quad \text{je} \quad \frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park } EU_{2030}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$$

kde:

a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1

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

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM_0 je vymezena v bodě 6.2.1

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

2) Část B se mění takto:

a) v bodě 6.1 se nadpis nahrazuje tímto:

„Cíle pro vozový park EU od roku 2025“,

b) v bodě 6.1.2 se nadpis nahrazuje tímto:

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

c) doplňuje se nový bod 6.1.3, který zní:

„6.1.3 Cíle pro vozový park EU od roku 2035

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

kde:

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

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

d) bod 6.2.2 se nahrazuje tímto:

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

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

kde

cíl pro vozový park EU_{2030} je určen v souladu s bodem 6.1.3;

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

kde:

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

$a_{2030,H}$ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park } EU_{2030}}{\text{cíl pro vozový park } EU_{2025}}$

průměrné emise₂₀₂₁ je vymezena v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM_0 je vymezena v bodě 6.2.1“

e) doplňuje se nový bod 6.2.3, který zní:

„6.2.3 Referenční cíle pro specifické emise od roku 2035

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

kde

cíl pro vozový park EU₂₀₃₅ je určen v souladu s bodem 6.1.3;

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

kde:

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

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

průměrné emise₂₀₂₁ je vymezena v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM_0 je vymezena v bodě 6.2.1

f) bod 6.3.2 se nahrazuje tímto:

„6.3.2 Cíle pro specifické emise od roku 2030 do roku 2034

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

kde:

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

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

cíl pro vozový park EU₂₀₃₀ je vymezen v bodě 6.1.2.

g) doplňuje se nový bod 6.3.3, který zní:

„6.3.3 Cíle pro specifické emise od roku 2035

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

kde:

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

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

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