



Rada
Evropské unie

Brusel 16. července 2021
(OR. en)

10906/21

**Interinstitucionální spis:
2021/0197(COD)**

**CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108**

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	15. července 2021
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2021) 556 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO ₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2021) 556 final.

Příloha: COM(2021) 556 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 14.7.2021
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

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

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Důvody a cíle návrhu

Sdělení Zelená dohoda pro Evropu¹ zahájilo novou strategii růstu EU, jejímž cílem je transformovat EU na spravedlivou a prosperující společnost s moderní, konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje. Potvrzuje ambici Komise zvýšit své klimatické cíle a učinit z Evropy do roku 2050 první klimaticky neutrální kontinent. Kromě toho si klade za cíl chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. Ve světle velmi závažných dopadů pandemie COVID-19 na zdraví a hospodářský blahobyt nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu jen vzrostla.

Řešení změny klimatu je naléhavou výzvou. V souladu s vědeckými závěry zvláštní zprávy Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC) je třeba dosáhnout kolem roku 2050 globálních nulových čistých emisí CO₂ a později v průběhu století neutrality pro všechny ostatní skleníkové plyny. Tato naléhavá výzva vyžaduje, aby EU zintenzivnila svou činnost a prokázala celosvětové vedoucí postavení tím, že se do roku 2050 stane klimaticky neutrální. Tento cíl je stanoven ve sdělení „**Čistá planeta pro všechny** – Evropská dlouhodobá strategická vize prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky“².

Na základě komplexního posouzení dopadů navrhla Komise ve svém sdělení ze září 2020 nazvaném **Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030**³ přijmout ambicióznější cíle EU a předložila komplexní plán, jak odpovědným způsobem zvýšit závazný cíl Evropské unie pro rok 2030 na nejméně 55% snížení čistých emisí. Díky ambicióznějším cílům pro rok 2030 nyní tvůrci politik a investoři získali jistotu, že rozhodnutí přijatá v nadcházejících letech nebudou blokována úrovněmi emisí, které by byly v rozporu s cílem EU být do roku 2050 klimaticky neutrální. Cíl pro rok 2030 je v souladu s cílem Pařížské dohody udržet nárůst globální teploty výrazně pod 2 °C a pokračovat v úsilí o jeho udržení na 1,5 °C.

Evropská rada na svém zasedání v prosinci 2020 nový závazný cíl EU pro rok 2030 podpořila⁴. Vyzvala rovněž Komisi, aby „posoudila, jak mohou všechna odvětví hospodářství nejlépe přispět k cíli pro rok 2030, a aby předložila nezbytné návrhy doplněné podrobným posouzením environmentálního, hospodářského a sociálního dopadu na úrovni členských států, a to s přihlédnutím k vnitrostátním plánům v oblasti energetiky a klimatu a s přezkoumáním stávajících možností flexibility“.

Za tímto účelem zajistí **evropský právní rámec pro klima**, na němž se spolunormotvůrci dohodli, právní závaznost cíle EU v oblasti klimatické neutrality a zvýší se ambice pro rok 2030 stanovením cíle čistého snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990 alespoň o 55 %.

Aby Komise dodržela cestu navrženou v evropském právním rámci pro klima a dosáhla této vyšší úrovně ambicí pro rok 2030, přezkoumala v současnosti platné právní předpisy v oblasti klimatu a energetiky, které mají snížit emise skleníkových plynů do roku 2030 pouze o 40 % a do roku 2050 o 60 %.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 690 final

⁴ Závěry Evropské rady z 10. a 11. prosince 2020 EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8

Tento legislativní balíček „Fit for 55“, který byl oznámen v **plánu Komise pro dosažení cíle v oblasti klimatu**⁵, je nejkomplexnějším stavebním kamenem v úsilí o provedení nového ambiciózního cíle v oblasti klimatu do roku 2030 a všechna hospodářská odvětví a politiky včetně silniční dopravy budou muset přispět svým dílem.

Doprava je jediným odvětvím, v němž emise skleníkových plynů rostou. **Emise skleníkových plynů ze silniční dopravy** nejsou výjimkou. Představují téměř 20 % celkových emisí skleníkových plynů v EU a od roku 1990 výrazně vzrostly. Na kvalitu ovzduší má stále vliv doprava a dopravní zácpy, což vede k tomu, že stále více měst zavádí nízkoemisní a bezemisní zóny omezující místní vjezd vozidel se spalovacími motory a některé členské státy oznamují postupné ukončení prodeje automobilů se spalovacími motory.

Automobilový průmysl má pro hospodářství EU klíčový význam a tvoří více než 7 % HDP EU. Poskytuje pracovní místa – přímo či nepřímo ve výrobě, prodeji, údržbě, stavebnictví a dopravě a dopravních službách – 14,6 milionu Evropanů. EU patří mezi největší světové výrobce motorových vozidel a v tomto odvětví vykazuje technologické prvenství. Investice EU do výzkumu a vývoje v automobilovém průmyslu dosahují 60,9 miliardy EUR ročně.

Automobilový průmysl prochází významnou strukturální transformací, která zahrnuje změny v oblasti čistých a digitálních technologií, zejména přechod od spalovacích motorů k bezemisním a nízkoemisním technologiím a také ke stále více propojeným vozidlům. Ambicí by mělo být posílit automobilový průmysl, aby mohl i nadále zastávat vedoucí roli v oblasti technologií budoucnosti a posilovat ji, zejména tváří v tvář mezinárodní konkurenci.

Strategie Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu⁶ se zabývá širšími výzvami přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a stanoví plán, který má evropskou dopravu pevně nasměrovat na správnou cestu k udržitelné a inteligentní budoucnosti.

Doprovodný akční plán strategie zahrnuje politiky zaměřené mimo jiné na podporu využívání vozidel s nulovými emisemi a související infrastruktury. Přechod na vozidla s nulovými emisemi zabrání znečištění a zlepší zdraví našich občanů; tím je rovněž podpořen **cíl nulového znečištění** v rámci Zelené dohody pro Evropu, jak je formulován v akčním plánu pro nulové znečištění⁷.

Emisní normy CO₂ pro osobní automobily a lehká užitková vozidla jsou hlavními hybnými silami pro snižování emisí CO₂ v tomto odvětví, jak vyplývá ze sdělení o zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030.

Obecné cíle tohoto návrhu mají přispět k dosažení klimatické neutrality do roku 2050 a za tímto účelem v souladu s evropským právním rámcem pro klima přispět k alespoň 55% snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990.

Návrh sleduje **tři konkrétní cíle**. Prvním je přispět k dosažení cílů v oblasti klimatu pro roky 2030 a 2050 snížením emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel.

Vzhledem k tomu, že účinek emisních norem CO₂ na snížení emisí z vozového parku není okamžitý, a s ohledem na dynamiku obnovy vozového parku je pro zajištění dosažení dlouhodobého cíle důležité jednat včas.

⁵ COM/2020/562 final

⁶ COM(2020)789 final

⁷ COM/2021/400 final, v této souvislosti viz také směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu a směrnice (EU) 2016/2284 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší.

Druhým konkrétním cílem je poskytnout **spotřebitelům a občanům** výhody plynoucí z většího rozšíření vozidel s nulovými emisemi. Hlavní očekávané přínosy se týkají nejen zlepšení kvality ovzduší, zejména ve městech. Výkonnostní normy pro emise CO₂ podněcují výrobce zvyšovat nabídku vozidel s nulovými emisemi a díky této zvýšené nabídce mají spotřebitelé k dispozici cenově dostupnější modely vozidel s nulovými emisemi a mohou využívat významné úspory energie plynoucí z používání vozidel s nulovými emisemi, čímž se sníží celkové náklady na vlastnictví těchto vozidel.

Třetím konkrétním cílem je podněcovat **inovace v oblasti technologií nulových emisí**, a tím posílit **vedoucí postavení** hodnotového řetězce automobilového průmyslu v **oblasti technologií** a podpořit zaměstnanost v EU. Automobilovému průmyslu se sice daří vyvíjet a vyrábět pokročilé technologie pro vozidla se spalovacími motory a uvádět je na trh po celém světě, musí však stále více směřovat investice do technologií s nulovými emisemi. V tomto globálním kontextu musí mít automobilový řetězec EU také vůdčí postavení v současném globálním přechodu na mobilitu s nulovými emisemi. Návrh je technologicky neutrální a bude doplněn opatřeními na podporu paliv s nulovými emisemi a dobíjecí infrastruktury.

Očekává se, že dalšími vedlejšími přínosy budou **zvýšená energetická účinnost a energetická bezpečnost**.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tento klimaticko-energetický balíček k dosažení 55% snížení emisí (Fit for 55) je komplexním krokem k revizi právních předpisů Unie s cílem sladit je se zvýšenými ambicemi EU v oblasti klimatu. Všechny iniciativy v balíčku jsou úzce propojeny.

Tento legislativní návrh týkající se emisních norem CO₂ pro osobní automobily a lehká užitková vozidla doplňuje ostatní návrhy obsažené v balíčku a zachovává soulad zejména s následujícími opatřeními.

Tím, že emisní normy CO₂ zajišťují snižování emisí ze silniční dopravy, zejména podporují členské státy při plnění jejich cílů podle **nařízení o „sdílení úsilí“ (EU) 2018/842**⁸. Stimulují k elektrifikaci vozidel a tím přispívají k cílům energetické účinnosti a současně díky tomu, že poskytují doplňkový způsob k využívání energie z obnovitelných zdrojů, také k cíli v oblasti obnovitelných zdrojů energie.

Mezi emisními normami CO₂ a obchodováním s emisemi pro budovy a silniční dopravu existuje jasná komplementarita. Emisní normy CO₂ se zabývají nabídkou palivově úspornějších vozidel s nulovými emisemi a stanovují požadavky na výrobce vozidel, pokud jde o jejich nové vozové parky. Rozšíření obchodování s emisemi se týká spotřeby paliva v celém vozovém parku. Mohlo by zvýšit poptávku po palivově úspornějších vozidlech i po vozidlech s nulovými emisemi, a usnadnit tak výrobcům vozidel plnění cílů v oblasti účinnosti CO₂.

Emisní normy CO₂ pro dodávky nových vozidel s nulovými emisemi na trh jsou rovněž doplňkovým opatřením ke **směrnici o obnovitelných zdrojích energie (EU) 2018/2001**⁹, které bude dekarbonizovat výrobu elektřiny používané v elektrických vozidlech a bude stimulovat využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro vozidla ve vozovém parku se spalovacími motory.

⁸ 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

⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

Existuje rovněž významná souvztažnost mezi emisními normami CO₂ a posíleným systémem obchodování s emisemi (ETS)¹⁰ a směrnicí o obnovitelných zdrojích energie. Systém obchodování s emisemi a směrnice o obnovitelných zdrojích energie budou hnací silou dekarbonizace výroby energie, takže vozidla s nulovými emisemi, jejichž výrobu motivují emisní normy CO₂, budou postupně poháněna z obnovitelných zdrojů energie, čímž se dosáhne dekarbonizace všech emisí „well-to-wheel“ (od zdroje ke kolu).

A konečně, zatímco emisní normy CO₂ zajišťují nabídku vozidel s nulovými emisemi, **směrnice 2014/94/EU o infrastruktuře pro alternativní paliva**¹¹, která motivuje k zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, je nezbytným doplňkovým nástrojem k řešení tržní bariéry v oblasti zavádění infrastruktury. To podporuje také nařízení o „sdílení úsilí“, které rovněž motivuje členské státy k přijetí opatření v odvětví silniční dopravy.

Kombinace zdanění energie, investic do infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, stanovování nových cen uhlíku a aktualizovaných norem CO₂ vede k vyváženému a nákladově efektivnímu přístupu ke snižování emisí ze silniční dopravy, při němž jsou řešeny překážky a selhání trhu a investoři získávají jistotu, že budou investovat do bezemisních technologií.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrhy balíčku „Fit for 55“ jsou v souladu se všemi opatřeními a politikami EU a pomáhají EU dosáhnout vyššího cíle do roku 2030 a úspěšného a spravedlivého přechodu ke klimatické neutralitě do roku 2050, jak uvedla Komise ve sdělení o Zelené dohodě pro Evropu.

Balíček „Fit for 55“, nástroj na podporu oživení Next Generation EU a víceletý finanční rámec na období 2021–2027 pomohou dosáhnout souběžné ekologické a digitální transformace, o niž Evropa usiluje. Kombinace těchto politik propojí opatření v oblasti klimatu s hospodářským růstem, a tím bude řešit hospodářskou krizi a urychlí přechod na čisté a udržitelné hospodářství. Iniciativy balíčku jsou rovněž v souladu s politikami Unie v oblasti čistého a oběhového hospodářství, udržitelné a inteligentní mobility a akčního plánu pro nulové znečištění. Pokud nebudou přijata ambiciózní opatření k dosažení nulových emisí v silniční dopravě, budou muset k celkovým cílům EU v oblasti snižování emisí více přispívat jiná odvětví hospodářství.

Jak Komise oznámila ve svém sdělení **Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy**¹², zapojí se společně s veřejnými orgány, zúčastněnými stranami a sociálními partnery do procesu spolupráce způsobů ekologické a digitální transformace, čímž se podpoří rozšíření výroby vozidel s nulovými emisemi, rychlé zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a s tím související zvyšování kvalifikace a rekvalifikace pracovníků.

Tato iniciativa je rovněž v souladu s politikou EU v oblasti výzkumu a inovací. Podpora vývoje technologií nulových emisí bude rovněž součástí rámcového programu EU pro výzkum a inovace, a to zejména prostřednictvím partnerství programu Horizont Evropa.

Komise navíc v zájmu posílení souladu mezi politikami, a jak bylo oznámeno ve sdělení **Zlepšování právní úpravy: společně v zájmu lepší tvorby právních předpisů**¹³,

¹⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES.

¹¹ 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).

¹² COM(2020) 350 final

¹³ COM(2021) 219 final

zdokonaluje své pokyny pro zlepšování právní úpravy, aby zajistila, že všechny její iniciativy budou v souladu se zásadou „významně nepoškozovat“, a dodrží tak závazky stanovené evropským právním rámcem pro klima.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem tohoto návrhu je článek 192 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). V souladu s článkem 191 a čl. 192 odst. 1 SFEU přispívá Evropská unie mimo jiné k dosažení těchto cílů: zachování, ochrana a zlepšování kvality životního prostředí; podpora opatření na mezinárodní úrovni k řešení regionálních nebo celosvětových problémů životního prostředí, a zejména k boji proti změně klimatu. Unie již na základě článku 192 SFEU přijala politiky zaměřené na řešení emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel prostřednictvím nařízení (ES) č. 443/2009 a nařízení (EU) č. 510/2011, která byla zrušena a nahrazena nařízením (EU) 2019/631, platným od 1. ledna 2020.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Změna klimatu představuje přeshraniční problém, který nelze řešit pouze opatřeními na vnitrostátní nebo místní úrovni. Koordinace opatření v oblasti klimatu musí probíhat na evropské úrovni, a pokud je to možné, i na úrovni celosvětové. Opatření na úrovni EU jsou oprávněná na základě subsidiarity, jak je stanoveno v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. Evropská unie od roku 1992 pracuje na vývoji společných řešení a na prosazení globálních opatření k řešení změny klimatu. Konkrétněji řečeno, opatření na úrovni EU zajistí nákladově efektivní plnění cílů snižování emisí pro rok 2030 i dlouhodobých cílů a zároveň zaručí spravedlnost a ekologickou vyváženost. Články 191 až 193 SFEU potvrzují a upřesňují pravomoci EU v oblasti změny klimatu.

S ohledem na cíl snížení emisí do roku 2030 a z hlediska cíle klimatické neutrality, kterého má být dosaženo do roku 2050, je třeba přijmout důraznější opatření na úrovni EU, aby byl zajištěn dostatečně vysoký příspěvek odvětví silniční dopravy.

I když iniciativy na vnitrostátní, regionální a místní úrovni mohou vytvářet synergie, samy o sobě nebudou dostačující. Nedostatek koordinovaných opatření EU prostřednictvím zpřísnění emisních norem CO₂ by znamenal riziko roztržičnosti trhu v důsledku různorodosti vnitrostátních systémů, rozdílných úrovní ambicí a koncepčních parametrů. Jednotlivé členské státy by také samy o sobě představovaly příliš malý trh na to, aby dosáhly stejné úrovně výsledků, proto je zapotřebí celounijní přístup, který přinese změny na úrovni odvětví a bude vytvářet úspory z rozsahu.

• Proporcionalita

Tento návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů Unie, jimiž je snížení emisí skleníkových plynů nákladově efektivním způsobem při současném zajištění spravedlnosti a ekologické vyváženosti.

Právní rámec pro klima, který schválil Evropský parlament a Rada, podpořil celkové snížení emisí skleníkových plynů v rámci celého hospodářství a na vnitrostátní úrovni o nejméně 55 % oproti úrovni z roku 1990 do roku 2030 a klimatickou neutralitu do roku 2050. Tento návrh pokrývá významnou část těchto emisí skleníkových plynů a zabraňuje nutnosti ambicióznějšího snižování emisí v jiných odvětvích, kde je dekarbonizace náročnější. Za účelem dosažení tohoto cíle reviduje stávající emisní normy CO₂ pro osobní automobily a lehká užitková vozidla.

• Volba nástroje

Návrh stanoví změnu nařízení (EU) 2019/631, a nařízení je proto jediným vhodným právním nástrojem. Vzhledem k tomu, že nařízení (EU) 2019/631 bylo v nedávné době přepracováno a navrhované změny se týkají pouze omezeného počtu ustanovení, nepovažuje se nové přepracování a/nebo nahrazení stávajícího nařízení za vhodné.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ EX-POST, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Hodnocení ex post / kontroly účelnosti platných právních předpisů

U většiny prvků nařízení zůstávají v platnosti závěry hodnotící studie z roku 2015¹⁴, které se promítly do posouzení dopadů¹⁵ z roku 2017. Některé nové povinnosti, které byly zavedeny v nařízení (EU) 2019/631, nebyly hodnoceny s ohledem na to, že buď ještě nejsou uplatnitelné, nebo ještě nebyly plně provedeny. To se týká zejména nových cílů pro vozový park EU pro roky 2025 a 2030 a pobídkového mechanismu pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi. Revize je však nutná, aby bylo nařízení uvedeno do souladu s ambicemi Zelené dohody pro Evropu, posílenými cíli snižování emisí podle evropského právního rámce pro klima a nedávným vývojem na trhu. Tyto změny byly předmětem posouzení dopadů.

• Konzultace se zúčastněnými stranami

Za účelem shromáždění důkazů a zajištění větší transparentnosti uspořádala Komise od 13. listopadu 2020 do 5. února 2021 ke každému z návrhů veřejnou konzultaci. Podrobné shrnutí a výsledky veřejné konzultace jsou uvedeny v příloze 2 posouzení dopadů tohoto návrhu.

Kromě toho bylo od 29. října 2020 po dobu čtyř týdnů zveřejněno počáteční posouzení dopadů.

Přesněji řečeno, pro účely tohoto návrhu si Komise vyžádala zpětnou vazbu zejména od následujících zúčastněných stran:

- členské státy (vnitrostátní, regionální orgány)
- výrobci vozidel
- dodavatelé dílů a materiálů
- dodavatelé energií
- kupující vozidel (soukromé osoby, podniky, společnosti spravující vozové parky)
- sdružení řidičů
- ekologické, dopravní a spotřebitelské nevládní organizace
- sociální partneři.

Kromě veřejných konzultací a zpětné vazby k počátečnímu posouzení dopadů byla zpětná vazba získávána také následujícími způsoby:

- setkání s příslušnými průmyslovými sdruženími zastupujícími výrobce vozidel, dodavatele součástek a materiálů a dodavatele energie;
- dvoustranná setkání s orgány členských států, výrobci vozidel, dodavateli, sociálními partnery a nevládními organizacemi;

¹⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

¹⁵ SWD(2017) 650 final

- písemná stanoviska předložená zúčastněnými stranami nebo orgány v členských státech.

Hlavní výsledky lze shrnout takto:

Většina respondentů z průmyslových odvětví, orgánů veřejné správy a dalších zúčastněných stran podpořila cíl „*snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a dodávek za účelem splnění cíle snížení emisí o 55 % do roku 2030 a cíle klimatické neutrality do roku 2050*“, zatímco občané měli na tento cíl rozdílné názory. Největší podporu získal cíl „*posílení konkurenceschopnosti, vedoucího postavení v průmyslu, inovací a stimulace zaměstnanosti v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu EU*“ a „*snížení celkových nákladů na vlastnictví pro spotřebitele*“.

Pokud jde o cílové úrovně, konzultace odrážela smíšené názory na budoucí přísnost cílů, kdy odvětví projevilo určitou podporu přísnějším cílům od roku 2030, nevládní organizace přísnějším cílům od roku 2025, veřejné orgány celkově podporují přísnější cíle, zatímco občané měli smíšené názory. Pokud jde o načasování cílů, odvětví podpořilo stanovení cílů každých pět let, zatímco ostatní zúčastněné strany měly v tomto ohledu smíšené názory. Cena vozidel, omezený dojezd a dostupnost infrastruktury byly považovány za obzvláště důležité překážky pro zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh. Odpovědi se různily, pokud jde o potřebu pobídkového mechanismu a typy vozidel, které mají být podporovány. Co se týče možného zavedení mechanismu pro započítávání paliv z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíkových paliv do plnění cílů v oblasti emisí CO₂, konzultace odrážela smíšené názory.

• **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Pro kvantitativní posouzení ekonomických, sociálních a environmentálních dopadů vycházelo posouzení dopadů z řady scénářů vytvořených pro model PRIMES. Tato analýza byla doplněna použitím dalších modelovacích nástrojů, jako jsou GEM-E3 a E3ME a model JRC DIONE.

Údaje ze sledování emisí skleníkových plynů a dalších charakteristik nového vozového parku lehkých užitkových vozidel vychází z ročních údajů ze sledování, které nahlásily členské státy a shromáždila Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) podle nařízení (EU) 2019/631.

Další informace byly shromážděny prostřednictvím smluv o poskytování služeb s externími dodavateli.

• **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů jednotlivých iniciativ legislativního balíčku „Fit for 55“ vycházejí z integrovaných modelových scénářů, které odrážejí vzájemné působení různých politických nástrojů na hospodářské subjekty, aby byla zajištěna doplňkovost, soudržnost a účinnost při dosahování cílů v oblasti klimatu pro roky 2030 a 2050.

Posouzení dopadů připojené k tomuto návrhu doplňuje analýzu provedenou v rámci posouzení dopadů v roce 2020 na podporu plánu pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030¹⁶. Ta tvořila analytický základ pro stanovení cíle alespoň 55% snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990 a cíle klimatické neutrality do roku 2050.

Posouzení dopadů, které je připojeno k tomuto návrhu, bylo navíc připraveno a vypracováno v souladu s platnými pokyny pro zlepšování právní úpravy a Výbor pro kontrolu regulace vydal dne 19. dubna 2021 kladné stanovisko.

¹⁶ COM/2020/176 final

Do konečné verze byla zapracována zlepšení, která doporučil Výbor. Týká se to následujících bodů:

- objasnění důvodů pro revizi stávajícího nařízení (EU) 2019/631 a soudržnosti a proporcionality s ohledem na další související legislativní iniciativy;
- další prokázání proveditelnosti cíle výrazného snížení emisí a vyjasnění kompromisů mezi třemi cílovými variantami;
- dodatečné informace o dopadech upřednostňovaných možností na konkurenceschopnost, inovace a plynulou transformaci odvětví;
- zahrnutí názorů zúčastněných stran do analýzy.

Možnosti politiky

Posouzení dopadů analyzovalo možnosti politiky seskupené do tří témat, která mají řešit zjištěné problémy a dosáhnout cílů politiky.

1) Cíle emisí CO₂ pro osobní automobily a dodávky (úrovně, načasování, způsoby)

Pokud jde o cílové úrovně, zvažované možnosti zahrnují tři trajektorie do roku 2040, což rovněž odráží skutečnost, že cílem je dosáhnout snížení emisí ze silniční dopravy o 90 % do roku 2050, přičemž je rovněž zohledněno, že automobily jsou na silnicích v průměru 10 až 15 let.

Aby se přispělo k celkovému ambicióznějšímu cíli do roku 2030 a k cíli klimatické neutrality do roku 2050, je upřednostňovanou možností od roku 2030 výrazně posílit cíle pro vozový park EU osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v oblasti emisí CO₂. To zajistí potřebný impuls k urychlení uvádění vozidel s nulovými emisemi na trh, přinese výhody uživatelům vozidel i podnítí inovace a vedoucí postavení v oblasti technologií a zároveň omezí nárůst nákladů pro výrobce.

Pokud jde o načasování zpřísnění cílů, upřednostňovanou možností je zachovat regulační přístup spočívající ve stanovení cílů, které se snižují vždy po pěti letech, a nikoli častěji, aby byla výrobcům poskytnuta dostatečná flexibilita pro zvládnutí tohoto přechodu. Aby bylo možné zohlednit vývojové cykly v automobilovém průmyslu, je proto vhodné zachovat cílové úrovně stanovené pro rok 2025.

Případné příjmy z poplatků za překročení emisí by zůstaly součástí souhrnného rozpočtu EU. Ostatní zvažované možnosti by výrazně zvýšily administrativní zátěž, aniž by přímo prospěly automobilovému průmyslu při jeho transformaci.

Od roku 2030 by měla být zrušena možnost, aby byla malým výrobcům se sídlem v EU i mimo EU (tj. těm, kteří jsou zodpovědní za 1 000 až 10 000 registrací nových osobních automobilů nebo 1 000 až 22 000 registrací nových dodávek v kalendářním roce) udělena výjimka z cílové hodnoty, čímž by se zlepšila účinnost a soudržnost právních předpisů. Volba tohoto data poskytuje dotčeným výrobcům časový náskok pro přípravu a přizpůsobení se novým regulačním požadavkům a je v souladu s datem uplatňování zpřísněných cílů. Výrobci odpovědní za méně než 1 000 registrací nových vozidel za kalendářní rok mají i nadále výjimku.

2) Zvláštní pobídky pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi

Pokud jde o pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi, byly zvažovány různé možnosti, a to jak z hlediska typu mechanismu, tak typu vozidel, na něž by se měl vztahovat. Upřednostňovanou možností je zrušit od roku 2030 systém pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi, a to jak pro osobní automobily, tak pro lehká užitková

vozidla, neboť rozšíření vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trhu bude dáno přísnějšími cíli v oblasti emisí CO₂ platnými od tohoto data, které budou od výrobců vyžadovat, aby na trh uváděli výrazně více vozidel s nulovými emisemi. Tím by se také zjednodušily právní předpisy a zabránilo by se riziku, že se oslabí jejich účinnost.

3) Mechanismus, který by zohlednil potenciální příspěvek obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro účely posouzení souladu s cíli

V tomto ohledu byly zvažovány dvě možnosti: buď uhlíkový korekční faktor, nebo systém přidělování kreditů. Upřednostňovanou možností však je takový mechanismus započítávání nezahrnovat, protože by to rozostřilo odpovědnost různých subjektů za dosažení cílů, narušilo účinnost a efektivitu právních předpisů a zvýšilo administrativní zátěž a složitost. Podpora využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv proběhne prostřednictvím revize směrnice o obnovitelných zdrojích energie, systému obchodování s emisemi a směrnice o zdanění energie.

• Účelnost a zjednodušování právních předpisů

V souladu se závazkem Komise ke zlepšování právní úpravy byl tento návrh vypracován inkluzivním způsobem na základě principů transparentnosti a neustálého zapojování zúčastněných stran.

Neočekává se, že by návrh ve srovnání se stávajícím nařízením zvýšil administrativní náklady způsobené právními předpisy. Navíc se jím nezvyšuje složitost právního rámce.

Dvě ze stávajících ustanovení, tj. pobídkový mechanismus bonusu pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi a výjimky pro malé objemy výroby, se podle návrhu mají od roku 2030 zrušit, což by mělo přispět ke zjednodušení právních předpisů. Současně bude regulační systém i nadále umožňovat flexibilitu, jejímž cílem je snížit náklady výrobců na dodržování předpisů.

Nejsou navrhovány žádné změny v systému kontroly dodržování předpisů ani ve výši poplatku za překročení emisí. Návrh proto nezvýší administrativní náklady výrobců a příslušných vnitrostátních orgánů ani náklady Komise na prosazování.

• Základní práva

Návrh respektuje základní práva a ctí zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie¹⁷. Přispívá především k cíli vysoké úrovně ochrany životního prostředí v souladu se zásadou udržitelného rozvoje, jak je stanovena v článku 37 Listiny základních práv Evropské unie.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Shromažďování, vykazování a zpracování různých souborů údajů jsou základními prvky provádění a prosazování výkonnostních norem pro emise CO₂, které jsou v tomto návrhu dále rozšířeny nebo upraveny. Tyto soubory údajů zahrnují údaje pro účely plnění cílů, pro ověřování emisí CO₂ vozidel v provozu a údaje pro posuzování reprezentativnosti postupu schvalování typu ve srovnání se skutečnými emisemi CO₂. Vzhledem k významným právním účinkům spojeným s těmito soubory údajů je třeba vynaložit značné úsilí k zajištění jejich správnosti a spolehlivosti, k čemuž by Komise potřebovala další zdroje. Podrobný rozpis rozpočtových důsledků je uveden ve finančním výkazu.

¹⁷ Úř. věst. C 326, 26.10.2012, s. 391.

5. OSTATNÍ PRVKY

• Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv

Pro monitorování provádění nařízení (EU) 2019/631 existuje dobře zavedený systém. Členské státy každoročně podávají Komisi zprávy o emisích CO₂ a hmotnosti všech nově registrovaných osobních automobilů a dodávek. Výrobci mají možnost oznámit Komisi chyby v těchto předběžných údajích. Od roku 2022 budou navíc výrobci a příslušné orgány členských států Komisi oznamovat údaje o skutečné spotřebě paliva a energie osobních automobilů a dodávek.

Komise s podporou Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) každoročně zveřejňuje konečné údaje z monitorování za předchozí kalendářní rok, včetně konkrétních výsledků výrobců v porovnání s cílovými hodnotami CO₂. Právní předpisy budou i nadále vycházet z tohoto zavedeného rámce pro monitorování a dodržování souladu. Od roku 2022 bude Komise rovněž s podporou EEA zveřejňovat srovnání hodnot pro schválení typu a skutečnými údaji o emisích CO₂.

• Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu

Čl. 1 odst. 1: Pozměňovací návrh k článku 1 – Předmět a cíle

V čl. 1 odst. 5 se revidují cíle pro vozový park EU, pokud jde o emise CO₂ z nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel, které se použijí od roku 2030. Doplnuje se nový odstavec 5a, který stanoví cíle pro vozový park EU platné od roku 2035.

Cíle pro vozový park EU jsou vyjádřeny jako procentní snížení ve srovnání s výchozím bodem v roce 2021, aby se zohlednila změna zkušební postupu pro schvalování typu, tj. přechod z nového evropského jízdního cyklu (NEDC) na celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP). Tento výchozí bod je stanoven na základě průměru cílů pro specifické emise pro rok 2021, přičemž aby se zabránilo nepatřičnému zvýšení úrovně výchozího bodu, jsou jako vstupní údaje pro výpočet použity hodnoty emisí naměřené během WLTP namísto hodnot emisí deklarovaných výrobcí. Výchozí bod za rok 2021 zveřejní Komise do 31. října 2022.

Pobídka pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi stanovená v odstavci 7 se od roku 2030 zrušuje. Za tímto účelem je rovněž nezbytná úprava data v odstavci 6.

Čl. 1 odst. 2: Pozměňovací návrh k článku 2 – Oblast působnosti

Čl. 2 odst. 1 se mění tak, aby byly odkazy na směrnici 2007/46/ES¹⁸ (rámcová směrnice o schvalování typu), která byla zrušena od 1. září 2020, nahrazeny odkazy na rámcové nařízení o schvalování typu (EU) 2018/858¹⁹, které platí od uvedeného data.

Vzhledem ke změně struktury mezi zrušenou směrnicí a novým nařízením jsou změny nezbytné pro zajištění přesnosti odkazů na právní předpisy.

Čl. 1 odst. 3: Pozměňovací návrh k článku 3 – Definice

¹⁸ 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.

¹⁹ Nařízení (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.

V čl. 3 odst. 1 změna sjednocuje definice s definicemi v právních předpisech o schvalování typu a odstraňuje definici stopy a užitečného zatížení, protože tyto pojmy již nejsou pro provádění nařízení relevantní.

Čl. 1 odst. 4: Pozměňovací návrh k článku 4 – Cíle pro specifické emise

Do čl. 4 odst. 1 se doplňuje nový pododstavec, v němž se zavádí pojistka, která má zabránit tomu, aby výpočet cílů pro specifické emise výrobce za určitých podmínek vedl k zápornému cíli. Pokud by taková situace nastala, měl by být cíl pro specifické emise stanoven na 0 g CO₂/km.

Čl. 1 odst. 5: Pozměňovací návrh k článku 7 – Sledování a hlášení průměrných emisí

Vkládá se nový odstavec 6a, který Komisi umožňuje v rámci ověřování předběžných údajů ze sledování požádat schvalovací orgány a výrobce o vydání prohlášení o opravě v případech, kdy dokumentaci ke schválení typu nebo prohlášení o shodě nelze opravit podle právních předpisů o schválení typu, například pokud se nesprávné údaje týkají schválení typu, které již není platné.

Odstavec 11, který stanoví vykazování údajů týkajících se vozidel kategorie M₂ a N₂, se zrušuje, neboť tyto kategorie vozidel spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/956²⁰ o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel.

Čl. 1 odst. 6: Pozměňovací návrh k článku 10 – Výjimky pro určité výrobce

V čl. 10 odst. 2 se od roku 2030 ruší možnost výrobců, kteří odpovídají za 1 000 až 10 000 nových osobních automobilů nebo 1 000 až 22 000 nových lehkých užitkových vozidel za kalendářní rok, požádat o výjimku z cílů pro specifické emise. Výrobci odpovědní za méně než 1 000 registrací nových vozidel za kalendářní rok mají i nadále výjimku.

Čl. 1 odst. 7: Pozměňovací návrh k článku 13 – Ověřování emisí CO₂ u vozidel v provozu

V čl. 13 odst. 3 se doplňuje ustanovení, které Komisi umožňuje požádat schvalovací orgán o vydání prohlášení o opravě v případě, že podle příslušných právních předpisů o schválení typu nelze provést opravy v dokumentaci ke schválení typu nebo v prohlášeních o shodě, např. z důvodu uplynutí jejich platnosti.

Čl. 1 odst. 8: Pozměňovací návrh k článku 14 – Úpravy hodnot M₀ a TM₀

V čl. 14 odst. 2 se opravuje právní základ tak, aby stanovil změnu přílohy I, která je v souladu se současnou praxí a nahrazuje stávající znění, které odkazuje na nařízení doplňující nařízení (EU) 2019/631.

Čl. 1 odst. 9: Nový článek 14a – Zpráva o pokroku

Vkládá se nový článek 14a, který stanoví povinnost Komise podávat zprávy o pokroku na cestě k mobilitě s nulovými emisemi a posuzovat potřebu případných dalších opatření k usnadnění přechodu.

Čl. 1 odst. 10: Pozměňovací návrh k článku 15 – Přezkum a zpráva

V čl. 15 odst. 1 se počítá s přezkumem nařízení (EU) 2019/631 pro rok 2026, zatímco odstavce 2 až 5, které uváděly řadu prvků, jež je třeba zvážit při současném přezkumu, se zrušují.

Vkládá se nový odstavec 9 poskytující právní základ pro změnu vzorců pro výpočet cíle specifických emisí v části B přílohy I, pokud je to nezbytné pro zohlednění zvláštního postupu

²⁰ 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

platného pro lehká užitková vozidla, u nichž schválení typu probíhá ve více stupních. Tzn., že se jedná o postup použitelný v případě, že vozidlo vyrábí více než jeden výrobce a odpovědnost za emise CO₂ dokončeného vozidla je přisouzena výrobcí základního vozidla. Aby měl tento výrobce jistotu při plánování, platí zvláštní postup pro stanovení emisí CO₂ a hmotnosti takových lehkých užitkových vozidel vyráběných ve více stupních. Komise je oprávněna stanovit postup pro vozidla vyráběná ve více stupních a v případě revize tohoto postupu může rovněž upravit vzorce pro výpočet cíle specifických emisí.

Čl. 1 odst. 11: Pozměňovací návrh k článku 17 – Výkon přenesené pravomoci

Do čl. 17 odst. 2, 3 a 6 se doplňuje odkaz na nový čl. 15 odst. 9.

Čl. 1 odst. 12: Pozměňovací návrh k příloze I

Část A přílohy I týkající se osobních automobilů se mění tak, aby odrážela změny článku 1. Zahrnuje to změnu vzorců pro výpočet cílů pro vozový park EU pro rok 2030 a stanovení vzorců pro rok 2035, jakož i ročních cílů pro specifické emise pro každého výrobce, a odstranění použití faktoru vozidel s nulovými a nízkými emisemi od roku 2030.

Část B přílohy I, týkající se lehkých užitkových vozidel, se mění podobně jako část A s dodatečnou úpravou vzorců pro stanovení hodnot sklonu potřebných pro výpočet ročních cílů pro specifické emise. Tato úprava se provádí s cílem zajistit spravedlivé rozložení snížení zátěže mezi výrobce lehčích lehkých užitkových vozidel a výrobce těžších vozidel této kategorie.

Návrh

NARÍZENÍ 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

(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 výboru²¹,s ohledem na stanovisko Výboru regionů²²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (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 2019²³. 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

²¹ Úř. věst. C , , s. .

²² Úř. věst. C , , s. .

²³ Sdělení Komise – Zelená dohoda pro Evropu, COM(2019) 640 final ze dne 11. prosince 2019.

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.
- (5) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [--]²⁴ Unie zakotvila cíl klimatické neutrality v rámci celého hospodářství do roku 2050 do právních předpisů. Toto nařízení rovněž stanoví závazný cíl snížení čistých emisí skleníkových plynů v Unii (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) 2019/631²⁵ 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.
- (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

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

²⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

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 zvažena 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 strategie²⁶ 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.

²⁶ Sdělení Komise – Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy, COM(2021) 350 final ze dne 5. května 2021.

- (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/EU²⁷.
- (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/ES²⁸ dne 1. září 2020 nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858²⁹ 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.
- (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 odražely 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

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

²⁸ 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).

²⁹ 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).

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) 2018/956³⁰, a je proto vhodné tento požadavek z nařízení (EU) 2019/631 vypustit.
- (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.

³⁰ 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).

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 hmotnosti 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. To zahrnuje rozšíření vozidel s nulovými a nízkými emisemi, pokrok při dosahování cílů v oblasti zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, jak je požadováno v nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva, potenciální přínos inovativních technologií k dosažení klimaticky neutrální mobility, dopad na spotřebitele, pokrok v sociálním dialogu, jakož i aspekty, které mají dále usnadnit ekonomicky životaschopný a sociálně spravedlivý přechod k mobilitě s nulovými emisemi.“;

- 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
předseda*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

Návrh nařízení, 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

1.2. Dotčená oblast politiky

Opatření v oblasti klimatu
Okruh 3 – Přírodní zdroje a životní prostředí
Hlava 9 – Životní prostředí a oblast klimatu

1.3. Návrh/podnět se týká:

- nové akce
- nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci³¹
- prodloužení stávající akce
- sloučení nebo přesměrování jedné nebo více akcí na jinou/novou akci

1.4. Cíle

1.4.1. Obecné cíle

Obecnými cíli tohoto návrhu je přispět k dosažení klimatické neutrality do roku 2050 a za tímto účelem v souladu s evropským právním rámcem pro klima přispět k dosažení snížení čistých emisí skleníkových plynů o alespoň 55 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990.

Návrh je součástí klimaticko-energetického balíčku „Fit for 55“ do roku 2030, jehož cílem je dosáhnout do roku 2030 v EU cíle snížení emisí skleníkových plynů o nejméně 55 % ve srovnání s rokem 1990 na domácím trhu, a to nákladově efektivním způsobem, a přispět tak k omezení globálního oteplování. Balíček plní povinnost Komise stanovenou v článku 3 právního rámce pro klima, a to přezkoumat příslušné právní předpisy Unie, aby bylo možné výše uvedeného cíle dosáhnout.

1.4.2. Specifické cíle

Specifickými cíli tohoto návrhu jsou

1. Přispět k cíli dosáhnout do roku 2030 snížení čistých emisí skleníkových plynů o alespoň 55 % a k cíli klimatické neutrality do roku 2050 prostřednictvím revize a stanovení nových cílů pro vozový park EU za účelem nákladově efektivního snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a dodávek;
2. Poskytovat spotřebitelům výhody z širšího uplatnění vozidel s nulovými emisemi, tedy zlepšení kvality ovzduší zejména ve městech a energetické úspory z používání vozidel s nulovými emisemi;

³¹ Podle čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

3. Podněcovat inovace v oblasti technologií nulových emisí, a tím posílit vedoucí postavení hodnotového řetězce automobilového průmyslu EU v oblasti technologií a podpořit zaměstnanost.

1.4.3. Očekávané výsledky a dopady

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Návrh zajistí snížení emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel, poskytne spotřebitelům výhody z hlediska kvality ovzduší a úspor energie a posílí vedoucí postavení hodnotového řetězce automobilového průmyslu EU v oblasti technologií. Očekává se, že dalšími vedlejšími přínosy budou vyšší energetická účinnosti a energetická bezpečnost.

1.4.4. Výkonnostní ukazatele

Upřesněte ukazatele pro sledování pokroku a dosažených výsledků.

Byly stanoveny následující ukazatele:

1. Průměrné emise CO₂ vozového parku nových osobních automobilů a dodávek v EU budou každoročně sledovány u každého vozidla, výrobce a členského státu;
2. Rozdíl mezi údaji o emisích CO₂ stanovených při schválení typu a údaji o skutečných emisích CO₂ bude sledován prostřednictvím sběru a zveřejňování údajů o skutečné spotřebě paliva;
3. Odchytky mezi emisemi CO₂ stanovenými při schválení typu a emisemi CO₂ vozidel v provozu budou sledovány prostřednictvím zavedení zvláštního postupu ověřování v provozu a sběru údajů o schválení typu;
4. Emise skleníkových plynů z osobních automobilů a dodávek budou sledovány prostřednictvím ročních inventur emisí skleníkových plynů členských států;
5. Počet a podíl nově registrovaných vozidel s nulovými a nízkými emisemi bude sledován prostřednictvím údajů z každoročního sledování předkládaných členskými státy;
6. Náklady a účinnost technologií používaných ve vozidlech ke snížení emisí budou sledovány na základě údajů, které budou shromažďovány od výrobců, dodavatelů a odborníků;
7. Úroveň inovací se bude měřit s ohledem na nové patenty evropských výrobců vozidel, které se týkají technologií s nulovými emisemi prostřednictvím veřejně dostupných patentových databází;
8. Úroveň zaměstnanosti bude sledována na základě veřejně dostupných statistických údajů Eurostatu o odvětvové zaměstnanosti za EU.

1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1. Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu

Výrobci osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel nově zaregistrovaných v Unii budou muset:

- dodržovat revidované cíle pro vozový park EU v oblasti emisí CO₂,
- oznamovat Komisi údaje o skutečné spotřebě pohonných hmot v reálném provozu naměřené standardizovanými prostředky,
- podrobovat se zkouškám shodnosti v provozu, jejichž výsledky jsou oznamovány Komisi.

Členské státy budou povinny Komisi a Evropské agentuře pro životní prostředí každoročně hlásit technické údaje o nově registrovaných osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech.

- 1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotu ze zapojení Unie“ rozumí hodnota vyplývající ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by se jinak vytvořila činností samotných členských států.*

Změna klimatu představuje přeshraniční problém, který nelze řešit pouze opatřeními na vnitrostátní nebo místní úrovni. Koordinace opatření v oblasti klimatu musí probíhat na evropské úrovni, a opatření EU jsou odůvodněná na základě subsidiarity.

I když iniciativy na vnitrostátní, regionální a místní úrovni mohou vytvářet synergie, samy o sobě nebudou dostačující. Nedostatek koordinovaných opatření EU prostřednictvím zpřísnění emisních norem CO₂ by znamenal riziko roztržičnosti trhu v důsledku různorodosti vnitrostátních systémů, rozdílných úrovní ambicí a koncepčních parametrů. Jednotlivé členské státy by také samy o sobě představovaly příliš malý trh na to, aby dosáhly stejné úrovně výsledků, proto je zapotřebí celounijní přístup, který by přinesl změny na úrovni odvětví a vytvářel úspory z rozsahu.

- 1.5.3. *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

Návrh vychází ze stávajících právních předpisů, které v uplynulém desetiletí zajistily trvalé snižování emisí CO₂ u vozového parku nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v EU.

- 1.5.4. *Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji*

Tento návrh je v souladu s cíli nástroje na podporu oživení Next Generation EU a víceletým finančním rámcem na období 2021–2027, které pomohou dosáhnout souběžné ekologické a digitální transformace, o niž Evropa usiluje. Kombinace těchto rámců propojí opatření v oblasti klimatu s hospodářským růstem, a tím bude řešit hospodářskou krizi a urychlí přechod na čisté a udržitelné hospodářství.

Tento klimaticko-energetický balíček k dosažení 55% snížení emisí (Fit for 55) je komplexním krokem k revizi právních předpisů Unie s cílem sladit je se zvýšenými ambicemi EU v oblasti klimatu, jak je stanoveno v Zelené dohodě pro Evropu. Všechny iniciativy v balíčku jsou úzce propojeny.

Tento legislativní návrh týkající se emisních norem CO₂ pro osobní automobily a lehká užitková vozidla doplňuje příslušné návrhy obsažené v balíčku a zachovává s nimi soulad.

- 1.5.5. *Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků*

N/A

1.6. Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

časově omezená doba trvání

- s platností od [DD.MM.] RRRR do [DD.MM.] RRRR
- finanční dopad od RRRR do RRRR pro prostředky na závazky a od RRRR do RRRR pro prostředky na platby.

časově neomezená doba trvání

- provádění s obdobím rozběhu od roku 2023 do roku 2025,
- poté plně fungování.

1.7. Předpokládaný způsob řízení³²

přímé řízení Komisí

- prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie;
- prostřednictvím výkonných agentur

sdílené řízení s členskými státy

nepřímé řízení, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi;
- mezinárodní organizace a jejich agentury (bude upřesněno);
- EIB a Evropský investiční fond;
- subjekty uvedené v článcích 70 a 71 finančního nařízení;
- veřejnoprávní subjekty;
- soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém poskytují dostatečné finanční záruky;
- soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství soukromého a veřejného sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky;
- osoby pověřené prováděním zvláštních činností v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.

Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.

Poznámky

³² Podrobnosti o způsobech řízení a odkazy na finanční nařízení lze nalézt na stránkách BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky

Pro sledování účinnosti navrhovaných přísnějších požadavků na snižování emisí CO₂ je zapotřebí rozsáhlý sběr údajů z různých zdrojů, mimo jiné od členských států, výrobců automobilů a vnitrostátních orgánů pro schvalování typu. Zatímco správu údajů provádí Evropská agentura pro životní prostředí a Společné výzkumné středisko, za koordinaci činností spojených se sběrem údajů, včetně interakce s vykazujícími subjekty, odpovídá GŘ CLIMA. Mezi úkoly GŘ CLIMA patří také analýza údajů a příprava a provádění následných opatření, včetně ukládání finančních pokut výrobcům na základě shromážděných údajů.

Shromažďují se nebo se budou shromažďovat tři hlavní soubory údajů:

Členské státy každoročně hlásí agentuře EEA údaje o registracích nových vozidel, včetně technických informací. Tyto údaje jsou základem pro stanovení toho, zda výrobci plní své cíle pro specifické emise, a pro uložení případných pokut. Údaje jsou ověřovány výrobcí a poté jsou potvrzeny rozhodnutím Komise.

Údaje o skutečné spotřebě paliva a/nebo elektrické energie zaznamenané palubními zařízeními budou od roku 2022 každoročně hlášeny agentuře EEA, počínaje údaji dodanými výrobcí a následně v roce 2025 údaji shromážděnými členskými státy při technických prohlídkách. Tyto údaje budou použity jako základ pro posouzení reprezentativnosti emisí CO₂ pro schválení typu a mohou vést k revizi cílových úrovní emisí CO₂ a případně i právních předpisů o schvalování typu.

Údaje o zkouškách emisí při schvalování typu bude Společné výzkumné středisko (JRC) průběžně shromažďovat pro účely postupu ověřování, zda emise CO₂ určené při schvalování typu odpovídají emisím vozidel v provozu.

2.2. Systémy řízení a kontroly

2.2.1. *Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie*

Návrh nezavádí finanční program, ale vytváří dlouhodobou politiku. Způsob řízení, mechanismy provádění financování, způsoby plateb a kontrolní strategie související s chybovostí se na něj nevztahují. Provádění tohoto návrhu bude vyžadovat přesun lidských zdrojů v rámci Komise. Jsou zavedeny vhodné postupy.

2.2.2. *Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění*

Tento návrh se netýká výdajového programu.

Účinné sledování údajů o registraci vozidel je nezbytné pro zajištění právní jistoty při prosazování právních předpisů a pro zajištění rovných podmínek mezi různými výrobci.

Shromažďování údajů z reálného provozu a postup ověřování v provozu zajistí možnost odhalení nesrovnalostí v údajích o registraci vozidel a včasné přijetí účinných nápravných opatření, a poslouží rovněž k zajištění toho, aby nebyla oslabena dlouhodobá účinnost cílů EU v oblasti emisí CO₂.

Riziko chybných údajů o registraci vozidel nebo prodlev při vykazování ze strany členských států a/nebo výrobců by mohlo vést k potížím při provádění emisních norem CO₂.

Riziko zvětšení rozdílu mezi skutečnými emisemi CO₂ a spotřebou paliva a hodnotami stanovenými při schvalování typu může ohrozit cíle v oblasti emisí CO₂.

Riziko, že emise CO₂ zaznamenané výrobcí v prohlášení o shodě používaných pro účely registrace neodpovídají emisím CO₂ vozidel v provozu, může ohrozit cíle v oblasti emisí CO₂.

Mezi hlavní systémy vnitřní kontroly patří ověřování vykazovaných údajů o registraci, analýzy vývoje údajů z reálného provozu ve srovnání s údaji o registraci a zjišťování odchylek mezi emisemi CO₂ zaznamenanými v prohlášeních o shodě a emisemi vozidel v provozu.

- 2.2.3. *Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)*

Tato iniciativa nepřináší žádné nové významné kontroly/rizika, na které by se nevztahoval stávající rámec vnitřní kontroly. Nebyla naplánována žádná zvláštní opatření nad rámec finančního nařízení.

2.3. Opatření k zamezení podvodům a nesrovnalostem

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. opatření uvedená ve strategii pro boj proti podvodům.

Kromě uplatňování finančního nařízení za účelem zamezení podvodům a nesrovnalostem doplní zpřísněné požadavky na snižování emisí CO₂ stanovené v tomto návrhu i posílené sledování a hlášení různých souborů údajů, jak je popsáno v bodě 2.2.2.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruh víceletého finančního rámce a nově navržené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP ³³	zemí ESVO ³⁴	kandidátských zemí ³⁵	třetích zem	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
7	20 01 02 01	NRP	NE	NE	NE	NE

Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje: N/A

³³ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky

³⁴ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu

³⁵ Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků

Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce		3	„Přírodní zdroje a životní prostředí“					
GŘ: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	CELKEM
Operační prostředky								
09 02 03	Závazky	1)						
	Platby	2)						
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy								
09 01 01 01		3)						
Prostředky CELKEM za GŘ CLIMA	Závazky	= 1 + 3						
	Platby	= 2 + 3						
Operační prostředky CELKEM	Závazky	4)						
	Platby	5)						
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		6)						
CELKEM prostředky na OKRUH 3 víceletého finančního rámce	Závazky	= 4 + 6						
	Platby	= 5 + 6						

Okruh víceletého finančního rámce	7	„Správní výdaje“
--	----------	------------------

Tento oddíl se vyplní pomocí „rozpočtových údajů správní povahy“, jež se nejprve uvedou v [Příloze legislativního finančního výkazu](#) (příloha V interních pravidel), která se pro účely konzultace mezi útvary vloží do aplikace DECIDE.

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

		2023	2024	2025	2026	2027	CELKEM
GŘ: CLIMA							
• Lidské zdroje		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Ostatní správní výdaje							
CELKEM za GŘ CLIMA	Prostředky	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Prostředky CELKEM podle HLAVY 7 víceletého finančního rámce	(Závazky celkem = platby celkem)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--	----------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

		2023	2024	2025	2026	2027	CELKEM
Prostředky CELKEM podle HLAVY 1 až 7 víceletého finančního rámce	Závazky	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
	Platby	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

3.2.2. Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Uved'te cíle a výstupy ↓			2023	2024	2025	2026	2027	CELKEM						
	VÝSTUPY													
	Typ ³⁶	Průměrné náklady	Ne	Náklady	Ne	Náklady	Ne	Náklady	Ne	Náklady	Ne	Náklady	Celkový počet	Náklady celkem
SPECIFICKÝ CÍL Č. 1 ³⁷ ...														
- Výstup														
- Výstup														
- Výstup														
Mezisosčet za specifický cíl č. 1														
SPECIFICKÝ CÍL Č. 2 ...														
- Výstup														
Mezisosčet za specifický cíl č. 2														
CELKEM														

³⁶ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

³⁷ Popsaný v bodě 1.4.2. „Specifické cíle...“

3.2.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

- návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

	Rok 2023 ³⁸	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM
--	---------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	--------

OKRUH 7 víceletého finančního rámce						
Lidské zdroje	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
Ostatní správní výdaje						
Mezisosčet za OKRUH 7 víceletého finančního rámce	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Mimo OKRUH 7³⁹ víceletého finančního rámce						
Lidské zdroje						
Ostatní výdaje správní povahy						
Mezisosčet mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce						

CELKEM	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
---------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

³⁸ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. Nahradte „N“ očekávaným prvním rokem provádění (například: 2021 Totéž pro následující roky.

³⁹ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.4. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)					
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (při delegacích)					
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)					
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)					
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)					
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)⁴⁰					
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z „celkového rámce“)					
20 02 03 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)					
XX 01 xx yy zz ⁴¹	- v ústředí				
	- při delegacích				
01 01 01 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)					
01 01 01 12 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)					
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)					
CELKEM	2	2	2	2	2

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GR, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GR, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GR poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	<p>Od roku 2023 bude zapotřebí jeden další úředník třídy AD, který ponese odpovědnost za novou funkci zajišťující koordinaci a následné kroky v souvislosti s jednotlivými činnostmi souvisejícími se shromažďováním údajů stanovenými v nařízení. Tato funkce odráží zejména potřebu intenzivnějšího sledování vývoje skutečných emisí CO₂ nových osobních automobilů a dodávek, aby bylo zajištěno, že bude skutečně dosaženo vyšších cílů snížení emisí stanovených v tomto návrhu. Nová funkce zajistí vytvoření účinného a soudržného základu pro provádění a prosazování norem emisí CO₂, jakož i pro přípravu veškerých souvisejících nových politických opatření.</p> <p>Tato funkce zahrnuje následující konkrétní úkoly:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zajištění celkové koordinace jednotlivých činností spojených se shromažďováním údajů, včetně jejich analýzy a kontroly konzistence různých souborů údajů;
--------------------------------	--

⁴⁰ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

⁴¹ Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

	<ul style="list-style-type: none"> • následná opatření týkající se vykazujících subjektů (výrobci, vnitrostátními orgány pro vykazování údajů a orgány pro schvalování typu) a kontakty s EEA a Společným výzkumným střediskem; • zajištění účinného vykazování údajů o reálné spotřebě paliva ze strany výrobců a členských států, včetně následných opatření a ověřování údajů společně s EEA; • provádění analýzy údajů o skutečné spotřebě, zejména s ohledem na vývoj rozdílu mezi skutečnými emisemi a emisemi při schvalování typu, a poskytování podrobných technických podkladů pro budoucí revize norem emisí CO₂ a právních předpisů o schvalování typu; • příprava každoročně přijímaných rozhodnutí Komise o údajích získaných v reálném provozu; • příprava oprav údajů o shodě s předpisy v oblasti emisí CO₂ (údajů o registraci) v případech, kdy jsou na základě postupu ověřování v provozu zjištěny odchylky, včetně zajištění účinného shromažďování údajů ze zkoušek pro schválení typu společně s JRC. <p>Druhý další úředník třídy AD bude muset přispět k přípravě nové zprávy o pokroku podle článku 14a o pokroku na cestě k mobilitě s nulovými emisemi a o posouzení potřeby případných dalších opatření k usnadnění přechodu.</p>
Externí zaměstnanci	N/A

3.2.5. *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*

- Návrh/podnět:

může být v plném rozsahu financován přerozdělením prostředků v rámci příslušného okruhu víceletého finančního rámce (VFR).

Nepředpokládají se žádné další provozní výdaje. Případné výdaje budou v každém případě vynaloženy v rámci finančních prostředků programu LIFE.

vyžaduje použití nepřiděleného rozpočtu v rámci příslušného okruhu VFR a/nebo použití zvláštních nástrojů definovaných v nařízení o VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky, odpovídající částky a navrhované nástroje, které mají být použity.

vyžaduje revizi VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

3.2.6. *Příspěvky třetích stran*

Návrh/podnět:

nepočítá se spolufinancováním od třetích stran

počítá se spolufinancováním od třetích stran podle následujícího odhadu:

Prostředky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	2023	2024	2025	2026	2027	CELKEM
Upřesněte spolufinancující subjekt						
Spolufinancované prostředky CELKEM						

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.

návrh/podnět má tento finanční dopad:

dopad na vlastní zdroje

dopad na jiné příjmy

uved'te, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Příjmová rozpočtová položka:	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁴²				
		2023	2024	2025	2026	2027
Článek 4 2 9						

U účelově vázaných příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

n/a

Jiné poznámky (např. způsob/vzorec výpočtu dopadu na příjmy nebo jiné údaje).

Očekává se, že vzniknou příjmy z poplatků za překročení emisí, které budou povinni zaplatit výrobci překračující své roční cíle pro specifické emise, a tyto příjmy budou i nadále považovány za příjmy do souhrnného rozpočtu EU. Metoda výpočtu poplatků se v důsledku návrhu nezměnila. Výši příjmů není možné odhadnout, dokud nebudou k dispozici roční údaje o plnění cílů ze strany výrobců.

⁴² Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 20 % nákladů na výběr.