



PŘIJATÉ TEXTY

Prozatímní znění

P8_TA-PROV(2018)0455

Výkonnostní emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla *I**

Pozměňovací návrhy přijaté Evropským parlamentem dne 14. listopadu 2018 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))¹

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1a) Zavádění těžkých vozidel s nulovými emisemi by mělo přispět k řešení významných problémů týkajících se městské mobility. Podpora takových vozidel ze strany výrobců zásadně přispěje ke snížení emisí CO₂ ze silniční dopravy a současně je klíčovým předpokladem pro účinné snížení úrovně znečišťujících látek v ovzduší a nadměrné úrovně hluku ve městech a městských oblastech.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2

¹ Věc byla vrácena příslušnému výboru pro účely interinstitucionálních jednání podle čl. 59 odst. 4 čtvrtého pododstavce (A8-0354/2018).

Znění navržené Komisí

(2) V souladu se strategií pro nízkoemisní mobilitu přijala Komise dva balíčky mobility, a to v květnu¹⁹ a listopadu 2017²⁰. Tyto balíčky obsahují pozitivní program plnění strategie pro nízkoemisní mobilitu a zajištění hladkého přechodu na **čistou**, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny.

¹⁹ Evropa v pohybu: Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny, COM(2017)0283 final.

²⁰ Plnění nízkoemisní mobility Evropská unie, která chrání planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a zaměstnance, COM(2017)0675 final.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

(3) Toto nařízení je součástí třetího balíčku „Evropa v pohybu“, který plní novou strategii průmyslové politiky ze září 2017²¹ a je navržena tak, aby dokončila proces umožňující Unii využívat plně výhody plynoucí z modernizace a dekarbonizace mobility. Cílem balíčku je, aby evropská mobilita byla bezpečnější a dostupnější, evropský průmysl konkurenceschopnější, evropská pracovní místa bezpečnější a **systém mobility čistší a lépe přizpůsobený potřebě řešit změnu klimatu. Vyžaduje to plný závazek Unie, členských států a zúčastněných stran, pokud jde o posílení** snah o snížení emisí CO₂ a znečištění ovzduší.

Pozměňovací návrh

(2) V souladu se strategií pro nízkoemisní mobilitu přijala Komise dva balíčky mobility, a to v květnu¹⁹ a listopadu 2017²⁰. Tyto balíčky obsahují pozitivní program plnění strategie pro nízkoemisní mobilitu a zajištění hladkého přechodu na konkurenceschopnou a propojenou mobilitu **s nulovými emisemi** pro všechny.

¹⁹ Evropa v pohybu: Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny, COM(2017)0283 final.

²⁰ Plnění nízkoemisní mobility Evropská unie, která chrání planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a zaměstnance, COM(2017)0675 final.

Pozměňovací návrh

(3) Toto nařízení je součástí třetího balíčku „Evropa v pohybu“, který plní novou strategii průmyslové politiky ze září 2017²¹ a je navržena tak, aby dokončila proces umožňující Unii využívat plně výhody plynoucí z modernizace a dekarbonizace mobility. Cílem balíčku je, aby evropská mobilita byla bezpečnější a dostupnější, evropský průmysl konkurenceschopnější, evropská pracovní místa bezpečnější a **dané odvětví aby bylo do poloviny století pevně na cestě k nulovým emisím a v plném souladu s Pařížskou dohodou. Má-li být nalezena správná rovnováha mezi posílením** snah o snížení emisí CO₂ a **omezení** znečištění ovzduší, **podporou inovací v automobilovém průmyslu v Unii**

a posílením konkurenceschopnosti EU, je zapotřebí plného odhodlání Unie, členských států a zúčastněných stran.

²¹ Investování do inteligentního, inovativního a udržitelného průmyslu
Obnovená strategie průmyslové politiky
EU, COM(2017)0479 final.

²¹ Investování do inteligentního, inovativního a udržitelného průmyslu
Obnovená strategie průmyslové politiky
EU, COM(2017)0479 final.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

(4) Toto nařízení ***stanovuje*** společně s ***emisními normami CO₂ pro osobní automobily a lehká vozidla***²² jasný plán snižování emisí CO₂ z odvětví silniční dopravy a přispívá k závaznému cíli snížit ***alespoň o 40 %*** vnitrostátní emise skleníkových plynů ***do roku 2030*** v porovnání s rokem 1990, ***jak bylo schváleno v závěrech Evropské rady ve dnech 23.–24. října 2014 a potvrzeno jako zamýšlený vnitrostátně stanovený příspěvek Unie podle Pařížské dohody na zasedání Rady pro životní prostředí dne 6. března 2015.***

²² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../..., kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro lehká vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007. (Úř. Věst. L, s.).

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4 a (nový)

Pozměňovací návrh

(4) Toto nařízení ***stanoví*** společně s ***nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU)/...***²² jasný plán snižování emisí CO₂ z odvětví silniční dopravy a přispívá k závaznému cíli snížit ***do roku 2030*** vnitrostátní emise skleníkových plynů ***alespoň o 55 %*** v porovnání s rokem 1990, ***což je nezbytné, pokud se má dodržet Pařížská dohoda.***

²² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../..., kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro lehká vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007. (Úř. Věst. L, s.).

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(4a) *Je proto zapotřebí stanovit pro roky 2025 a 2030 cíle snížení emisí CO₂ pro vozové parky nových těžkých vozidel v celé Unii, přičemž je třeba zohlednit dobu obnovy vozového parku a skutečnost, že je zapotřebí, aby odvětví silniční dopravy přispívalo k cílům Unie v oblasti energetiky a klimatu na rok 2030 a po něm. Takto postupný přístup rovněž uvedenému odvětví poskytne jasný a včasný signál, že nemá oddalovat uvádění energeticky účinných technologií a vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh.*

Pozměňovací návrh 7

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5**

Znění navržené Komisí

(5) V závěrech Evropské rady z října 2014 bylo schváleno snížení skleníkových plynů do roku 2030 o 30 % ve srovnání s rokem 2005 u odvětví, která nejsou součástí systému obchodování s emisemi v Unii. Silniční doprava **přispívá velkou měrou k emisím těchto odvětví a její** emise setrvávají výrazně nad úrovněmi roku 1990. Pokud se budou emise ze silniční dopravy nadále zvyšovat, oslabí to snížení dosažené v boji se změnou klimatu v jiných odvětvích.

Pozměňovací návrh

(5) V závěrech Evropské rady z října 2014 bylo schváleno snížení skleníkových plynů do roku 2030 o 30 % ve srovnání s rokem 2005 u odvětví, která nejsou součástí systému obchodování s emisemi v Unii. Silniční doprava **byla v roce 2016 odpovědná za 25 % emisí skleníkových plynů v Unii, přičemž tyto emise se třetím rokem po sobě zvýšily a** setrvávají výrazně nad úrovněmi roku 1990. Pokud se budou emise ze silniční dopravy nadále zvyšovat, oslabí to snížení dosažené v boji se změnou klimatu v jiných odvětvích.

Pozměňovací návrh 8

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8a) *S ohledem na odhadovaný nárůst podílu emisí z těžkých vozidel na přibližně*

9 % a na skutečnost, že se v současnosti nekladou na snížení emisí CO₂ z těžkých vozidel žádné požadavky, jsou pro tuto kategorii vozidel zapotřebí zvláštní opatření.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

(9) S cílem plně realizovat potenciál energetické účinnosti a zajistit, aby odvětví silniční dopravy jako celek přispívalo k dohodnutému snižování emisí skleníkových plynů, je vhodné doplnit již existující emisní normy CO₂ pro nové osobní automobily a lehká vozidla, a to stanovením výkonnostních emisních norem CO₂ pro nová těžká vozidla. Tyto normy budou **hnaním** motorem inovací v oblasti technologií pro účinné využití paliv, které přispívají k posílení vedoucího technologického postavení výrobců a dodavatelů v Unii.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

(10) Přihlédneme-li ke skutečnosti, že je změna klimatu přeshraničním problémem, a k potřebě chránit dobře fungující jednotný trh služeb silniční dopravy i těžkých vozidel, je vhodné stanovit emisní normy CO₂ pro těžká vozidla na úrovni Unie. Tyto normy by měly být navrženy tak, aby nebyly dotčeny právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže.

Pozměňovací návrh

(9) S cílem plně realizovat potenciál energetické účinnosti a zajistit, aby odvětví silniční dopravy jako celek přispívalo k dohodnutému snižování emisí skleníkových plynů, je vhodné doplnit již existující emisní normy CO₂ pro nové osobní automobily a lehká vozidla, a to stanovením výkonnostních emisních norem CO₂ pro nová těžká vozidla. Tyto normy budou **hnacím** motorem inovací v oblasti technologií pro účinné využití paliv a tak přispějí k posílení vedoucího technologického postavení výrobců a dodavatelů v Unii **a dlouhodobě zaručí kvalifikovaná pracovní místa.**

Pozměňovací návrh

(10) Přihlédneme-li ke skutečnosti, že je změna klimatu přeshraničním problémem, a k potřebě chránit dobře fungující jednotný trh služeb silniční dopravy i těžkých vozidel **a vyvarovat se jakékoli formy roztržičnosti trhu**, je vhodné stanovit emisní normy CO₂ pro těžká vozidla na úrovni Unie. Tyto normy by měly být navrženy tak, aby nebyly dotčeny právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12a) Sociálně přijatelný a spravedlivý přechod na mobilitu s nulovými emisemi, má-li být uskutečněn do poloviny století, vyžaduje změny v celém hodnotovém řetězci automobilového průmyslu. Je totiž třeba pamatovat na občany a regiony všech členských států, na které by mohl mít tento přechod negativní dopady. Je důležité zohledňovat jeho sociální dopady a proaktivně řešit důsledky, které z něj vyplývají pro pracovní místa. Je proto zásadně důležité, aby stávající opatření doprovázely cílené programy na unijní, státní a regionální úrovni zaměřené na rekvalifikaci a zvyšování kvalifikace pracovníků a přemísťování pracovníků na nová pracovní místa a současně iniciativy v oblasti vzdělávání a hledání zaměstnání v negativně zasažených komunitách a regionech, které budou realizovány v intenzivním dialogu se sociálními partnery a příslušnými orgány.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 12 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12b) Aby se zajistila důvěra spotřebitelů ve vozidla s nulovými a nízkými emisemi, je třeba urychleně zřizovat infrastrukturu dobíjecích a plnicích stanic. Zároveň mezi sebou musí účinně spolupracovat jednotlivé podpůrné nástroje na úrovni Unie i členských států s cílem mobilizovat značné veřejné a soukromé investice.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12c) Strategie v oblasti nízkoemisní mobility zdůrazňuje, že je důležité zajistit, aby byla elektrická vozidla poháněna elektřinou z udržitelných zdrojů a aby byla v Evropě co nejdříve zahájena dlouhodobá iniciativa v oblasti baterií příští generace. V zájmu dosažení těchto cílů bude nezbytné zvýšit finanční prostředky pro technologický výzkum týkající se výroby baterií pro elektromotory, nakládání s nimi a jejich likvidace, s cílem zlepšit jejich environmentální udržitelnost.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12d) Většina provozovatelů nákladní dopravy v Unii jsou malé a střední podniky s omezeným přístupem k financování. Proto musí být budoucí řešení nákladově efektivní a vyvážená. Je zásadně důležité, aby existoval silný režim pobídek na podporu zavádění vozidel účinněji využívajících palivo a současně aby byly dostupné unijní mechanismy financování.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13) S přihlédnutím k inovacím a se zohledněním zavádění nových technologií, které zlepšují palivovou účinnost těžkých vozidel, **bude průběžně a včas aktualizován** nástroj simulace VECTO

(13) S přihlédnutím k inovacím a se zohledněním zavádění nových technologií, které zlepšují palivovou účinnost těžkých vozidel, a **vývoje toho, jak hodnoty emisí CO₂ stanovené v souladu s nařízením**

i nařízení (EU) 2017/2400.

(EU) 2017/2400 reprezentují skutečný provoz, budou nástroj simulace VECTO i nařízení (EU) 2017/2400 průběžně a včas aktualizovány. Pro tyto účely je přidělen dostatečný rozpočet. S ohledem na to, jakou úlohu mohou tyto nové technologie mít při snižování emisí CO₂ v odvětví dopravy, aktualizace nástroje simulace VECTO by měla být plně zohledněna i při přezkumu v roce 2022.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí

(14) Údaje o emisích CO₂ stanovené v souladu s nařízením (EU) 2017/2400 budou monitorovány podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2018²⁵. Tyto údaje jsou základem pro stanovení cílů snížení, kterých má být dosaženo u čtyř skupin těžkých vozidel s nejvyššími emisemi v Unii, ale i pro stanovení průměrných specifických emisí výrobce v daném kalendářním roce.

²⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2018 o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel, Úř. věst...., ..., ...

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

(15) Snížení by mělo být dosaženo do roku 2025 ve formě relativního snížení

Pozměňovací návrh

(14) Údaje o emisích CO₂ stanovené v souladu s nařízením (EU) 2017/2400 budou monitorovány podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/956²⁵. Tyto údaje jsou základem pro stanovení cílů snížení, kterých má být dosaženo u čtyř skupin těžkých vozidel s nejvyššími emisemi v Unii, ale i pro stanovení průměrných specifických emisí výrobce v daném kalendářním roce.

(Tento pozměňovací návrh se vztahuje na celý text. Jeho přijetí si vyžádá odpovídající změny v celém textu.)

²⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/956 o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel (Úř. věst. L 173, 9.7.2018, s. 1).

vycházejícího z průměrných emisí CO₂ těchto těžkých vozidel v roce 2019, s přihlédnutím ke snadno dostupným, nákladově účinným technologiím pro konvenční vozidla. Cíl **pro rok 2030** by měl být **požadován za ambiciózní, přičemž konečný cíl bude stanoven podle** přezkumu, **který má být proveden v roce 2022, protože je zde více nejistot** ohledně využití pokročilejších technologií, které dosud nejsou běžně k dispozici.

vycházejícího z průměrných emisí CO₂ těchto těžkých vozidel v roce 2019, s přihlédnutím ke snadno dostupným, nákladově účinným technologiím pro konvenční vozidla. Cíl **snížení emisí** by měl být **stanoven i pro rok 2030, a to na základě** přezkumu, **jenž má být proveden v roce 2022. Je přitom třeba, aby se nesnížily ambice tohoto nařízení a současně se zohlednila skutečnost, že** ohledně využití pokročilejších technologií, které dosud nejsou běžně k dispozici, **panuje řada nejistot.**

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí

(16) **Dostupným alternativním palivem pro pohon těžkých vozidel je zkapalněný zemní plyn (LNG). Využití současných a plánovaných inovativních technologií založených na LNG přispěje k plnění cílů emisí CO₂ v krátkodobém a střednědobém horizontu, neboť využívání technologií založených na LNG vede v porovnání s naftovými vozidly k nižším emisím CO₂. Potenciál snížení emisí CO₂ u vozidel s LNG je již v nástroji VECTO plně zachycen. Současné technologie založené na LNG dále zajišťují nižší úroveň látek znečišťujících ovzduší, jako je NO_x a jemné částice. Je rovněž zavedena dostatečná minimální infrastruktura pro doplňování paliv, která se dále využívá jako součást rámců vnitrostátní politiky pro infrastrukturu alternativních paliv.**

Pozměňovací návrh

(16) **Účinná, technologicky neutrální a dostatečná infrastruktura dobíjecích a plnicích stanic by se měla v souladu s ambicemi tohoto nařízení dále využívat** jako součást rámců vnitrostátní politiky pro infrastrukturu alternativních paliv.

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 17 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(17a) Co se týče účelových vozidel a vozidel kategorií M2 a M3, Komise by měla co nejdříve specifikovat technická kritéria pro definici pracovního účelu vozidla a pro definici autobusů, na něž se vztahuje tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 17 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(17b) V zájmu zaručení přesnosti tohoto nařízení a přínosů z něj plynoucích by měl být vypracován mechanismus potvrzování referenční hodnoty pro rok 2019.

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(20a) V zájmu větší flexibility mechanismu pobídek pro vývoj těžkých vozidel s nulovými emisemi je třeba, aby mohli spojení výrobci vytvořit sdružení, a to na otevřeném, transparentním a nediskriminačním základě. Platnost dohody o vytvoření sdružení by neměla přesahovat pět let, dohoda by však měla být obnovitelná. Komise by měla mít pravomoc stanovit pro vytvoření takového sdružení spojených výrobců – na otevřeném, transparentním a nediskriminačním základě a v souladu s právem Unie v oblasti hospodářské soutěže – podrobná pravidla a podmínky.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí

(21) ***Oproti osobním automobilům a dodávkám dosud nejsou na trhu k dispozici těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi, s výjimkou autobusů. Pro usnadnění hladkého přechodu k mobilitě s nulovými emisemi by proto měl být zaveden zvláštní mechanismus ve formě superkreditů. Vzniknou tak*** pobídky pro rozvoj a využití těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trhu v Unii, které by doplnily nástroje na straně poptávky, jako je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES o čistých vozidlech²⁶.

²⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2008 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, ve znění směrnice .../.../EU [COM(2017)0653 final] (Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5).

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení Bod odůvodnění 21 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(21) ***S cílem zajistit hladký přechod k mobilitě s nulovými emisemi a vytvořit pobídky pro rozvoj a využití těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trhu v Unii, které by doplnily nástroje na straně poptávky, jako je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES o čistých vozidlech²⁶, by měly být pro roky 2025 a 2030 stanoveny referenční hodnoty pro podíl těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce.***

²⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2008 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, ve znění směrnice .../.../EU [COM(2017)0653 final] (Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5).

(21a) Minimální podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi by měl být koncipován tak, aby poskytovatelům a výrobcům dobíjecí infrastruktury zajistil investiční jistotu, která by podpořila rychlé zavedení vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh Unie, a současně aby dal výrobcům určitou flexibilitu při rozhodování o svém investičním harmonogramu. Měl by být zaveden mechanismus, který bude výrobce

motivovat k co nejrychlejšímu uvádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh Unie.

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí

(22) Pro účely výpočtu **průměrných specifických emisí** výrobce by **proto měla být všechna** těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi **započtena vícekrát. Úroveň pobídek by se měla lišit podle skutečných emisí CO₂ vozidla. S cílem** zabránit oslabení cílů v oblasti životního prostředí **by měly být výsledné úspory** omezeny.

Pozměňovací návrh

(22) Pro účely výpočtu **cíle pro specifické emise CO₂** výrobce by **se mělo přihlížet k výkonnosti tohoto výrobce v porovnání s referenční hodnotou pro** těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi **pro roky 2025 a 2030. Má-li se stimulovat vývoj a zavádění takových vozidel a současně** zabránit oslabení cílů v oblasti životního prostředí a **účinnosti tradičních spalovacích motorů**, měly by být výsledné **úpravy** omezeny.

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí

(24) Do navrhování pobídkového mechanismu pro využívání těžkých vozidel s nulovými emisemi by měla být zahrnuta také menší nákladní vozidla, **autobusy a autokary**, které nejsou předmětem emisních cílů CO₂ podle tohoto nařízení. Tato vozidla mají rovněž významné přínosy, pokud jde o pomoc s řešením problémů znečištění ovzduší ve městech. **Je však třeba poznamenat, že jsou již na trhu autobusy s nulovými emisemi, které jsou podporovány prostřednictvím opatření na straně poptávky, jako jsou veřejné zakázky. S cílem zajistit, aby byly pobídky mezi různými typy vozidel dobře vyváženy, měly by být předmětem omezení také úspory plynoucí z menších nákladních vozidel, autobusů a autokarů**

Pozměňovací návrh

(24) Do navrhování pobídkového mechanismu pro využívání těžkých vozidel s nulovými emisemi by měla být zahrnuta také menší nákladní vozidla **a jiné kategorie těžkých vozidel**, které nejsou předmětem emisních cílů CO₂ podle tohoto nařízení. Tato vozidla mají rovněž významné přínosy, pokud jde o pomoc s řešením problémů znečištění ovzduší ve městech.

s nulovými emisemi.

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí

(29) Pokud se zjistí, že výrobce má nadměrné emise, měla by Komise uložit finanční pokutu ve formě poplatku za překročení emisí, a to s přihlédnutím k emisním kreditům a výpůjčkám kreditů. Aby se výrobcům **poskytovala dostatečná pobídka** k provedení opatření ke snížení specifických emisí CO₂ z těžkých vozidel, **měl by** poplatek **převýšit** průměrné mezní náklady na technologie, které jsou pro splnění cílů zapotřebí. **Poplatek** za překročení emisí **se považuje** za příjem souhrnného rozpočtu Unie. Metodika vymáhání poplatků by měla být stanovena prostřednictvím prováděcího aktu, a to s přihlédnutím k metodice přijaté podle nařízení (ES) č. 443/2009.

Pozměňovací návrh

(29) Pokud se zjistí, že výrobce má nadměrné emise, měla by Komise uložit finanční pokutu ve formě poplatku za překročení emisí, a to s přihlédnutím k emisním kreditům a výpůjčkám kreditů. Aby se výrobcům **dostalo dostatečné pobídky** k provedení opatření ke snížení specifických emisí CO₂ z těžkých vozidel, **je důležité, aby** poplatek **vždy převyšoval** průměrné mezní náklady na technologie, které jsou pro splnění cílů zapotřebí. **Částky poplatků** za překročení emisí **by měly být považovány** za příjem souhrnného rozpočtu Unie. **Tyto částky by měly být vynaloženy – v úzké spolupráci se sociálními partnery a příslušnými orgány – na podporu přechodu automobilového odvětví na mobilitu s nulovými emisemi a na podporu inovativních řešení, která motivují k rychlému zavádění těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi.** Metodika vymáhání poplatků by měla být stanovena prostřednictvím prováděcího aktu, a to s přihlédnutím k metodice přijaté podle nařízení **Evropského parlamentu a Rady** (ES) č. 443/2009^{1a}.

^{1a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1).

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí

(30) Je zapotřebí mechanismus pro důsledné dodržování, aby se zajistilo, že jsou cíle plynoucí z tohoto nařízení splněny. Povinnosti kladené na výrobce, pokud jde o poskytování správných údajů podle nařízení (EU) č. .../2018 **[sledování a vykazování těžkých vozidel]** a administrativní pokuty, které lze uložit v případě neplnění této povinnosti, přispívají k zajištění spolehlivých údajů používaných pro účely plnění cílů na základě tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení Bod odůvodnění 31

Znění navržené Komisí

(31) Pro dosažení snížení CO₂ podle tohoto nařízení je zásadní, aby byly emise CO₂ **používaných** těžkých vozidel v souladu s hodnotami stanovenými na základě nařízení (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcích opatření. Komise by tedy měla mít při výpočtu průměrných specifických emisí výrobce možnost zohlednit případné systematické neshody, které zjistily orgány pro schvalování typu s ohledem na emise CO₂ z těžkých vozidel.

Pozměňovací návrh

(30) Je zapotřebí mechanismus pro důsledné dodržování, aby se zajistilo, že jsou cíle plynoucí z tohoto nařízení splněny. Povinnosti kladené na výrobce, pokud jde o poskytování správných údajů podle nařízení (EU) č. 2018/956 a administrativní pokuty, které lze uložit v případě neplnění této povinnosti, přispívají k zajištění spolehlivých údajů používaných pro účely plnění cílů na základě tohoto nařízení. ***Je v zájmu spotřebitelů a široké veřejnosti vědět, kteří výrobci plní nové emisní normy a kteří je neplní.***

Pozměňovací návrh

(31) Pro dosažení snížení CO₂ podle tohoto nařízení je zásadní, aby byly emise CO₂ těžkých vozidel **v provozu na silnici** v souladu s hodnotami stanovenými na základě nařízení (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcích opatření. Komise by tedy měla mít při výpočtu průměrných specifických emisí výrobce možnost zohlednit případné systematické neshody, které zjistily orgány pro schvalování typu s ohledem na emise CO₂ z těžkých vozidel **v provozu a na silnici. Rovněž by mělo být zavedeno nezávislé testování vozidel v provozu a na silnici třetími stranami.**

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 33

Znění navržené Komisí

(33) Účinnost cílů stanovených v tomto nařízení při snižování emisí CO₂ závisí silně na reprezentativnosti metodiky použité pro stanovení emisí CO₂. V souladu se stanoviskem poradního vědeckého mechanismu (SAM)²⁷, pokud jde o lehká vozidla, je vhodné také v případě těžkých vozidel zavést mechanismus pro posouzení **reprezentativnosti** emisí CO₂ a **hodnot spotřeby energie ve skutečném provozu, které byly stanoveny podle nařízení (EU) 2017/2400**. Komise by měla mít pravomoc zajistit veřejnou dostupnost těchto údajů a v případě potřeby vyvinout postupy, které jsou zapotřebí pro zjišťování a shromažďování údajů potřebných pro tato posouzení.

²⁷ Skupina vědeckých poradců na vysoké úrovni, vědecké stanovisko 1/2016 „Zmenšení rozdílu mezi emisemi CO₂ z lehkých vozidel ve skutečném provozu a laboratorními zkouškami.“

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 34 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(33) Účinnost cílů stanovených v tomto nařízení při snižování emisí CO₂ závisí silně na reprezentativnosti metodiky použité pro stanovení emisí CO₂. V souladu se stanoviskem poradního vědeckého mechanismu (SAM)²⁷, pokud jde o lehká vozidla, je vhodné také v případě těžkých vozidel zavést mechanismus pro posouzení **toho, jak hodnoty** emisí CO₂ a spotřeby energie **stanovené v souladu s nařízením (EU) 2017/2400 reprezentují skutečný provoz**. Komise by měla mít pravomoc zajistit veřejnou dostupnost těchto údajů a v případě potřeby vyvinout postupy, které jsou zapotřebí pro zjišťování a shromažďování údajů potřebných pro tato posouzení. **Pokud je zjištěn významný rozdíl mezi hodnotami emisí v reálném provozu a hodnotami určenými podle nařízení (EU) 2017/2400, měla by mít Komise pravomoc průměrné specifické emise CO₂ výrobce a případně referenční emise CO₂ pro rok 2019 používané pro účely souladu s tímto nařízením odpovídajícím způsobem upravit.**

²⁷ Skupina vědeckých poradců na vysoké úrovni, vědecké stanovisko 1/2016 „Zmenšení rozdílu mezi emisemi CO₂ z lehkých vozidel ve skutečném provozu a laboratorními zkouškami.“

(34a) Komise by měla ve zprávě, kterou předloží v roce 2022, také posoudit

možnost vývoje metodiky pro stanovení emisí CO₂ za dobu celého životního cyklu těžkých vozidel. Na základě tohoto posouzení by měla Komise v případě potřeby předložit návrh, který pro výrobce zavede povinnost informovat o těchto emisích a upřesní nezbytná pravidla a postupy pro podávání těchto informací.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení Bod odůvodnění 36

Znění navržené Komisí

(36) *Prováděcí pravomoci týkající se čl. 8 odst. 3, čl. 9 odst. 3, čl. 11 odst. 3 a čl. 12 odst. 2 by měly být uplatňovány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 182/2011²⁸.*

²⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Pozměňovací návrh

(36) *Za účelem zajištění jednotných podmínek provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o určení způsobu výběru poplatků za překročení emisí, přijetí podrobných pravidel týkajících se postupu pro hlášení odchylek v emisích CO₂ z těžkých vozidel v provozu, zveřejňování údajů, přijetí podrobných pravidel týkajících se postupů vykazování údajů z měřičů spotřeby paliva a vytvoření metodiky pro definování jednoho či více reprezentativních vozidel příslušné podskupiny vozidel. Tyto prováděcí pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²⁸.*

²⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení Bod odůvodnění 37

(37) Pro změnu **nebo** doplnění jiných než základních prvků ustanovení tohoto nařízení by Komisi měla být svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o úpravu referenčních emisí CO₂ **podle čl. 12 odst. 2** a s ohledem na změnu příloh I a II ohledně některých technických parametrů, včetně váhového faktoru pro profily určení, užitečného zatížení a počtu najetých kilometrů za rok, ale i faktory upravující užitečné zatížení. 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 předpisů²⁹. ***Zejména proto, aby byla zajištěna rovná účast při přípravě aktů v přenesené pravomoci, měl by Evropský parlament a Rada obdržet všechny dokumenty ve stejném čase jako odborníci členských států a jejich odborníci by měli mít stálý přístup ke schůzím expertních skupin Komise, které pracují na přípravě aktů v přenesené pravomoci.***

²⁹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

(37) Pro změnu **a** doplnění jiných než základních prvků ustanovení tohoto nařízení by Komisi měla být svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o **stanovení technických kritérií pro definici pracovního účelu vozidla a definici městských autobusů, stanovení podrobných pravidel a podmínek pro vytvoření sdružení spojených výrobců, vytvoření systému každoročních zkoušek reprezentativního vzorku konstrukčních částí, technických celků a systémů**, úpravu referenčních emisí CO₂, ***zavedení testování shodnosti v provozu na silnici*** a s ohledem na změnu příloh I a II ohledně některých technických parametrů, včetně váhového faktoru pro profily určení, užitečného zatížení a počtu najetých kilometrů za rok, ale i faktory upravující užitečné zatížení. 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 předpisů²⁹. ***Pro zajištění rovnocenné účasti na vypracování aktů v přenesené pravomoci by měly Evropský parlament a Rada obdržet veškeré dokumenty současně s odborníky členských států a jejich odborníci by měli mít automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, které se připravě aktů v přenesené pravomoci věnují.***

²⁹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – návětí

Znění navržené Komisí

S cílem přispět k plnění cíle Unie snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o 30 % ve srovnání s úrovněmi v roce 2005 u odvětví, která jsou uvedena v článku 2 nařízení (EU) č. 2018/...**[nařízení o sdílení úsilí]**, a za účelem splnění cílů Pařížské dohody a zajištění řádného fungování vnitřního trhu stanoví toto nařízení výkonnostní emisní **normy** CO₂ pro nová těžká vozidla, čímž dojde ve srovnání s referenčními emisemi CO₂ k následujícímu snížení specifických emisí CO₂ vozového parku nových těžkých vozidel v Unii:

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 o **15** %;

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) od 1. ledna 2030 dále alespoň o **30** % v závislosti na přezkumu podle článku 13.

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

S cílem přispět k plnění cíle Unie snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o 30 % ve srovnání s úrovněmi v roce 2005 u odvětví, která jsou uvedena v článku 2 nařízení (EU) 2018/**842**, a za účelem splnění cílů Pařížské dohody a zajištění řádného fungování vnitřního trhu stanoví toto nařízení výkonnostní emisní **požadavky na** CO₂ pro nová těžká vozidla, čímž dojde ve srovnání s referenčními emisemi CO₂ k následujícímu snížení specifických emisí CO₂ vozového parku nových těžkých vozidel v Unii:

Pozměňovací návrh

a) od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 o **20** %;

Pozměňovací návrh

b) od 1. ledna 2030 dále alespoň o **35** %, v závislosti na přezkumu podle článku 13.

Pozměňovací návrh

Aby byl zajištěn hladký přechod

na mobilitu s nulovými emisemi a aby se vytvořily pobídky pro vytváření a zavádění trhu a infrastruktury pro těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi v Unii, stanoví toto nařízení v článku 5 referenční hodnotu pro podíl těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku všech výrobců v letech 2025 a 2030. Specifické emise CO₂ jsou upraveny na základě výkonnosti v porovnání s referenční hodnotou v souladu s bodem 4 přílohy I.

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – pododstavec 1 – větě

Znění navržené Komisí

Toto nařízení se uplatňuje na nová vozidla kategorií N2 a N3, která splňují tyto vlastnosti:

Pozměňovací návrh

Toto nařízení se *nejprve* uplatňuje na nová vozidla kategorií N2 a N3, která splňují tyto vlastnosti:

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Pro účely článku 5 a **bodu 2.3** přílohy I se uvedené vztahuje i na vozidla **kategorií M2 a M3 a na vozidla** kategorie N, která nespádají do působnosti nařízení (EU) č. 510/2011 a nesplňují vlastnosti **uvedené** v bodech a) až d).

Pozměňovací návrh

Pro účely **čl. 1 odst. 2a**, článku 5 a **oddílu 4** přílohy I se uvedené vztahuje i na vozidla kategorie N, která nespádají do působnosti nařízení **Evropského parlamentu a Rady** (EU) č. 510/2011^{1a} a nesplňují vlastnosti **stanovené** v bodech a) až d). **Pro účely čl. 1 odst. 2b se uvedené dále vztahuje i na vozidla kategorií M2 a M3, která splňují technická kritéria stanovená v odstavci 2a tohoto článku.**

^{1a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Komise nejpozději do 1. července 2019 přijme za účelem doplnění tohoto nařízení akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15, v nichž stanoví technická kritéria pro definici pracovního účelu vozidla a pro definici městských autobusů, na něž se vztahuje toto nařízení.

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. h

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

h) „úcelovým vozidlem“ se rozumí těžké vozidlo určené pro dodávky zboží, pro ***které nebyly*** stanoveny emise CO₂ a spotřeba pohonných hmot v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcími opatřeními pouze pro jiné profily určení ***než ty, které jsou uvedeny*** v bodě 2.1 přílohy tohoto nařízení;

h) „úcelovým vozidlem“ se rozumí těžké vozidlo určené pro dodávky zboží, ***jehož pracovní účel byl definován na základě technických kritérií upřesněných v souladu s čl. 21 odst. 2a a pro něž byly*** stanoveny emise CO₂ a spotřeba pohonných hmot v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcími opatřeními pouze pro jiné profily určení, ***než jsou profily definované*** v bodě 2.1 přílohy tohoto nařízení;

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – písm. k

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

k) „těžkým vozidlem s nízkými emisemi“ se rozumí těžké vozidlo, které není těžkým vozidlem s nulovými

k) „těžkým vozidlem s nízkými emisemi“ se rozumí těžké vozidlo, které není těžkým vozidlem s nulovými

emisemi, se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 350 g CO₂/km, jak je stanoveno podle bodu 2.1 přílohy I;

emisemi, se specifickými emisemi CO₂ stanovenými v souladu s bodem 2.1 přílohy I, jež jsou o 50 % nižší než referenční emise CO₂ u každé podskupiny určené v souladu s oddílem 3 přílohy I;

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) faktor pro nulové a nízké emise stanovený podle článku 5.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 1 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Od roku 2020 a v každém následujícím kalendářním roce stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů uvedených v čl. 10 odst. 1 pro každého výrobce průměrné specifické emise CO₂ v g/tkm za předchozí kalendářní rok, a to s přihlédnutím k následujícímu:

Pozměňovací návrh

Od 1. ledna 2025 se specifický podíl těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce v daném kalendářním roce stanoví na základě těchto hodnot:

od roku 2025: nejméně 5 %;

od roku 2030: 20 %, v závislosti na přezkumu podle článku 13.

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 1 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

faktor nulových a nízkých emisí bude zohledňovat počet a emise CO₂ těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce v kalendářním roce, včetně vozidel s nulovými emisemi

Pozměňovací návrh

vypouští se

spadajících do kategorií, které jsou uvedeny v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci, ale i účelová vozidla s nulovými a nízkými emisemi,

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 1 – pododstavec 3

Znění navržené Komisí

faktor nulových a nízkých emisí bude vypočten v souladu s bodem 2.3 přílohy I.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Pro účely odstavce 1 budou těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi započítávána takto:

- a) těžké vozidlo s nulovými emisemi se bude počítat jako dvě vozidla;*
- b) těžké vozidlo s nízkými emisemi se bude počítat jako až dvě vozidla podle funkce jeho specifických limitů CO₂ a limitní úrovně emisí 350 g CO₂/km.*

Pozměňovací návrh

Za účelem splnění cílů uvedených v odstavci 1 se toto nařízení vztahuje i na vozidla kategorie N, která nespadají do působnosti nařízení (EU) č. 510/2011 a nesplňují vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. a) až d) tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Faktor nulových a nízkých emisí bude snižovat průměr specifických emisí výrobce nejvýše o 3 %. Přispění těžkých vozidel s nulovými emisemi z kategorií

Pozměňovací návrh

vypouští se

uváděných v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci k tomuto faktoru bude snižovat průměrné specifické emise výrobce nejvýše o 1,5 %.

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení Čl. 7 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Plánované snížení CO₂ uvedené v *čl. 1 odst. a)* bude stanoveno pro každého výrobce v souladu s bodem 5.1 přílohy I, na základě lineární trajektorie mezi referenčními emisemi CO₂ uvedenými v *článku 1* druhém pododstavci a cílem pro rok 2025 stanoveným v bodě a) tohoto článku a mezi cílem pro rok 2025 a cílem pro rok 2030 stanoveným v bodě b) tohoto článku.

Pozměňovací návrh

2. Plánované snížení CO₂ uvedené v *odst. 1 písm. a)* bude stanoveno pro každého výrobce v souladu s bodem 5.1 přílohy I na základě lineární trajektorie mezi referenčními emisemi CO₂ uvedenými v *čl. 1 odst. 1* druhém pododstavci a cílem pro rok 2025 stanoveným v bodě a) tohoto článku a mezi cílem pro rok 2025 a cílem pro rok 2030 stanoveným v bodě b) tohoto článku.

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení Článek 7 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 7a

Sdružování

1. Spojení výrobci mohou pro účely plnění svých povinností podle článku 5 vytvořit sdružení.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15 za účelem doplnění tohoto nařízení o podrobná pravidla a podmínky, které spojeným výrobcům umožní vytvořit sdružení na otevřeném, transparentním a nediskriminačním základě.

Pozměňovací návrhy 74 a 75

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Pokud se zjistí, že výrobce má v daném kalendářním roce po roce 2025 nadměrné emise podle odstavce 2, uloží mu Komise poplatek za překročení emisí vypočtený podle tohoto vzorce:

(poplatek za překročení emisí) =
(překročení emisí x **6 800** EUR/gCO₂/tkm)

Pozměňovací návrh

1. Pokud se zjistí, že výrobce má v daném kalendářním roce po roce 2025 nadměrné emise podle odstavce 2, uloží Komise **výrobci nebo případně správci sdružení** poplatek za překročení emisí vypočtený podle tohoto vzorce:

za období 2025 až 2029

(poplatek za překročení emisí) =
(překročení emisí x **5 000** EUR/gCO₂/tkm)

od roku 2030

(poplatek za překročení emisí) =
(překročení emisí x
6 800 EUR/gCO₂/tkm)

Komise zajistí, aby výše poplatku za překročení emisí byla vždy vyšší než průměrné mezní náklady na technologie nezbytné k dosažení cílů uvedených v čl. 1 odst. 1.

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení Čl. 8 – odst. 4

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

4. Částky poplatku za překročení emisí se považují za příjem souhrnného rozpočtu Evropské unie. **Tyto částky se použijí k doplnění unijních a vnitrostátních opatření, která jsou prováděna v úzké spolupráci se sociálními partnery a příslušnými orgány s cílem podporovat ve všech dotčených členských státech, zejména však v regionech a komunitách, které jsou změnami v automobilovém odvětví nejvíce postiženy, rozvoj dovedností a přemísťování pracovníků v automobilovém odvětví na nová pracovní místa, a přispět tak ke spravedlivému přechodu na mobilitu s nulovými a nízkými emisemi.**

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení Čl. 9 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Komise tyto odchylky zohlední pro účely výpočtu průměrných specifických emisí výrobce.

Pozměňovací návrh

2. Komise tyto odchylky zohlední pro účely výpočtu průměrných specifických emisí výrobce **a případně upraví referenční emise CO₂ pro rok 2019 vypočtené v souladu s oddílem 3 přílohy I.**

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení Čl. 9 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Za účelem zajištění přesnosti údajů vykazovaných výrobcí v souladu s nařízením (EU) 2018/956 a nařízením (EU) 2017/2400 je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15 za účelem doplnění tohoto nařízení s cílem zavést u vozidel spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení od roku 2019 systém každoročních zkoušek reprezentativního vzorku konstrukčních částí, samostatných technických celků a systémů uvedených v čl. 12 odst. 1 nařízení (EU) 2017/2400 od každého výrobce. Výsledky těchto zkoušek se porovnají s údaji, které v souladu s nařízením (EU) 2017/2400 poskytují výrobcí, a jsou-li nalezeny systematické nesrovnalosti, upraví se jejich průměrné specifické emise vypočtené v souladu s bodem 2.7 přílohy I a v případě potřeby referenční hodnoty emisí CO₂ pro rok 2019 vypočtené v souladu s oddílem 3 přílohy I.

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) od roku 2020 *faktor pro nulové a nízké emise podle článku 5;*

Pozměňovací návrh

b) od roku 2020 *pro každého výrobce jeho specifický podíl těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi za předchozí kalendářní rok, jak je uveden v čl. 5 odst. 1;*

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení

Článek 11

Znění navržené Komisí

Článek 11

Emise CO₂ a spotřeba energie v reálném provozu

1. Komise bude monitorovat a posuzovat *reprezentativnost hodnot emisí CO₂ ve skutečném provozu a hodnoty* spotřeby pohonných hmot stanovené v souladu s nařízením *Komise* (EU) 2017/2400. *Zajistí, aby byla veřejnost informovaná o tom, jak se reprezentativnost v průběhu doby vyvíjí.*

2. Za tímto účelem Komise zajistí, aby od výrobců nebo případně vnitrostátních orgánů *byly* dostupné spolehlivé *neosobní* údaje o emisích CO₂ a spotřebě energie *u* těžkých vozidel v reálném provozu.

Pozměňovací návrh

Článek 11

Emise CO₂ a spotřeba energie v reálném provozu

1. Komise bude monitorovat a posuzovat, *jak hodnoty* emisí CO₂ a spotřeby pohonných hmot stanovené v souladu s nařízením (EU) 2017/2400 *reprezentují skutečný provoz.*

2. Za tímto účelem Komise zajistí, aby *byly* od výrobců nebo případně vnitrostátních orgánů dostupné spolehlivé údaje o emisích CO₂ a spotřebě energie těžkých vozidel v reálném provozu, *které vycházejí z údajů standardizovaných měřičů spotřeby paliva a které jsou pro účely nezávislého testování dostupné i pro třetí strany.*

2a. Komise přijme nejpozději do 31. prosince 2019 akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15 za účelem doplnění tohoto nařízení s cílem zavést testování shodnosti v provozu na silnici, které zajistí, aby emise CO₂ a spotřeba paliva těžkých vozidel nepřekračovaly údaje z monitorování oznámené v souladu

s nařízením (EU) 2017/2400 a nařízením (EU) 2018/956 o více než 10 %. Komise každou odchylku, která tuto prahovou hodnotu překročí, zohlední pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce a případně upraví referenční hodnoty emisí CO₂ pro rok 2019.

2b. Komise zajistí, aby byla veřejnost informována o tom, jak se reálná reprezentativnost uvedená v odstavci 1 vyvíjí v čase.

3. Komise *může* prostřednictvím prováděcích aktů *přijmout opatření podle odst. 1 a 2* tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

3. Komise *přijme* prostřednictvím prováděcích aktů *podrobná pravidla pro postupy vykazování údajů z měřičů spotřeby paliva uvedených v odstavcích 1 a 2* tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení Čl. 12 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. S cílem zajistit, aby technické parametry používané pro výpočet průměrných specifických emisí výrobce podle článku 4 a výpočet cíle pro specifické emise podle článku 4 zohledňovaly technický pokrok a vývoj logistiky nákladní dopravy, *má Komise* zmocnění přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15, aby se upravila následující ustanovení v přílohách I a II:

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení Čl. 13 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Do 31. prosince 2022 předloží Komise

Pozměňovací návrh

1. S cílem zajistit, aby technické parametry používané pro výpočet průměrných specifických emisí výrobce podle článku 4 a výpočet cíle pro specifické emise podle článku 4 zohledňovaly technický pokrok a vývoj logistiky nákladní dopravy, *Komise průběžně a včas aktualizuje simulační nástroj VECTO a má* zmocnění přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15, aby se upravila následující ustanovení v přílohách I a II:

Pozměňovací návrh

Do 31. prosince 2022 předloží Komise

zprávu Evropskému parlamentu a Radě o účinnosti tohoto nařízení, **stanovení** cíle snížení CO₂ pro rok 2030 v souladu s článkem 1 a **zavedení** cílů snížení CO₂ pro **oba typy** těžkých vozidel, včetně přípojných vozidel. Tato zpráva **bude rovněž obsahovat posouzení účinnosti způsobů, hodnotící zejména vozidla s nulovými a nízkými emisemi, zejména autobusy** s přihlédnutím k cílům stanoveným ve směrnici 2009/33/ES³⁰, a systém kreditů CO₂ a vhodnost prodloužení uplatňování těchto **způsobů** v roce 2030 a po něm, a **případně bude doprovázena návrhem** na změnu tohoto nařízení.

³⁰ Směrnice 2009/33/ES o čistých vozidlech, ve znění směrnice .../.../EU.

Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení

Čl. 13 – pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Evropskému parlamentu a Radě **zprávu** o účinnosti tohoto nařízení, o **případné úpravě** cíle snížení CO₂ pro rok 2030 v souladu s článkem 1, o **případné úpravě referenční hodnoty pro podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi pro rok 2030 v souladu s článkem 5** a o **stanovení** cílů snížení CO₂ pro **další druhy** těžkých vozidel, včetně přípojných vozidel **a účelových vozidel, např. vozidel pro odvoz odpadu**. Tato zpráva rovněž **posoudí účinnost modalit upravujících především zavádění vozidel** s nulovými a nízkými emisemi, zejména **autobusů** s přihlédnutím k cílům stanoveným ve směrnici 2009/33/ES³⁰, a systém kreditů CO₂ a vhodnost prodloužení uplatňování těchto **modalit** v roce 2030 a po něm, **jakož i zavádění nezbytné infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, možnost zavedení norem týkajících se CO₂ pro motory, zejména pro účelová vozidla, různé soupravy vozidel, které překračují standardní rozměry platné pro vnitrostátní dopravu, např. modulární koncepce, jak hodnoty emisí CO₂ a spotřeby pohonných hmot stanovené v souladu s nařízením (EU) 2017/2400 reprezentují skutečný provoz, a konečně aktualizaci simulačního nástroje VECTO. Ke zprávě jsou případně přiloženy návrhy** na změnu tohoto nařízení.

³⁰ Směrnice 2009/33/ES o čistých vozidlech, ve znění směrnice .../.../EU.

Pozměňovací návrh

Komise vypracuje nejpozději do 31. prosince 2020 zvláštní metodiku pro začlenění dopadu používání pokročilých a obnovitelných plyných paliv v dopravě pro CNG a LNG – v souladu

s udržitelnými kritérii stanovenými podle směrnice RED II – pro výpočet průměrných emisí vozového parku. Metodiku bude v případě potřeby doplňovat návrh na změnu tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 73

Pozměňovací návrh 73

Návrh usnesení
Čl. 13 – pododstavec 1b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Komise dále posoudí možnost vývoje metodiky pro stanovení emisí CO₂ za dobu celého životního cyklu u všech těžkých nákladních vozidel uváděných na trh Unie. Na základě tohoto posouzení Komise v případě potřeby předloží Evropskému parlamentu a Radě legislativní návrh, který pro výrobce zavede povinnost informovat o emisích za celý životní cyklus a upřesní nezbytná pravidla a postupy pro podávání těchto informací.

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení
Čl. 14 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Komisi je nápomocen výbor **xxx** zřízený **nařízením** (EU) č. .../2018 [správa]. Uvedený výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

1. Komisi je nápomocen Výbor **pro změnu klimatu** zřízený **článkem 26 nařízení Evropského parlamentu a Rady** (EU) č. 525/2013^{1a}. Uvedený výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

^{1a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 ze dne 21. května 2013 o mechanismu

*monitorování a vykazování emisí
skleníkových plynů a podávání dalších
informací na úrovni členských států
a Unie vztahujících se ke změně klimatu a
o zrušení rozhodnutí č. 280/2004/ES (Úř.
věst. L 165, 18.6.2013, s. 13).*

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení Čl. 15 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 10 odst. 2 a čl. 12 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu neurčitou počínaje [dnem vstupu tohoto nařízení v platnost].

Pozměňovací návrh

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. **2 odst. 2a, článku 7a, čl. 9 odst. 3a, čl. 10 odst. 2, čl. 11 odst. 2a** a čl. 12 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu neurčitou počínaje [dnem vstupu tohoto nařízení v platnost].

Pozměňovací návrh 64

Návrh nařízení Čl. 15 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 10 odst. 2 a čl. 12 odst. 1 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platného aktu v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. **2 odst. 2a, článku 7a, čl. 9 odst. 3a, čl. 10 odst. 2, čl. 11 odst. 2a** a čl. 12 odst. 1 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platného aktu v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 65

Návrh nařízení Čl. 15 – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 10 odst. 2 a čl. 12 odst. 1 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Pozměňovací návrh 66

Návrh nařízení

Čl. 16 – odst. 1

Nařízení (ES) č. 595/2009

Čl. 5 – odst. 4 – písm. l

Znění navržené Komisí

1) „Postup ověření na základě vhodných a reprezentativních vzorků, zda vozidla, která byla zaregistrována a uvedena do provozu, splňují emise CO₂ a hodnoty spotřeby pohonných hmot stanovené podle tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření.“

Pozměňovací návrh

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle v **čl. 2 odst. 2a, článku 7a, čl. 9 odst. 3a**, čl. 10 odst. 2, **čl. 11 odst. 2a** a čl. 12 odst. 1 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Pozměňovací návrh

1) „Postup ověření na základě vhodných a reprezentativních vzorků, zda vozidla, která byla zaregistrována a uvedena do provozu, splňují emise CO₂ a hodnoty spotřeby pohonných hmot stanovené podle tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření. **Tento postup provádějí i akreditované nezávislé třetí strany v souladu s čl. 13 odst. 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/858^{1a}.**“

^{1a} **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 č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).**

Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení Článek 16 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 16a

Změna směrnice Rady 96/53/ES

V příloze I směrnice 96/53/ES^{1a} se za bod 2.2.4.2 vkládají následující body:

„2.2.5 Maximální přípustná hmotnost kombinací vozidel s alternativním pohonem definovaných v čl. 5 odst. 2 písm. b) nařízení (EU) č. .../2018 [návrh nařízení COM(2018)0284] se zvyšuje o dodatečnou hmotnost, již vyžaduje technologie alternativních paliv, a to maximálně o 1 tunu.

2.2.6 Maximální přípustná hmotnost kombinací vozidel s nulovými emisemi se zvyšuje v závislosti na třídě vozidla s nulovými emisemi o dodatečnou hmotnost, již vyžaduje technologie nulových emisí, a to maximálně o 2 tuny. Do 1. července 2019 stanoví Komise vzorec pro výpočet požadované hmotnosti.“

^{1a} Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Pozměňovací návrh 67

Návrh nařízení Příloha I – bod 2 – bod 2.3

2.3. Výpočet emisního faktoru pro nulové a nízké emise, jak se uvádí v článku 5

vypouští se

Pro každého výrobce a každý kalendářní rok bude vypočten emisní faktor pro nulové a nízké emise (ZLEV), jak se uvádí v článku 5, následujícím způsobem:

$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$ s minimální hodnotou 0,97

kde:

V je počet nových těžkých vozidel výrobce, s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 odst. a).

V_{conv} je počet nových těžkých vozidel výrobce, s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 odst. a) a s výjimkou těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi,

V_{zlev} je součet V_{in} a V_{out},

kde:

Σ_v

je součet za všechna nová těžká vozidla s nízkými a nulovými emisemi, která mají vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. a) až d),

CO_{2v}

jsou specifické emise CO₂ v g/km těžkého vozidla v s nulovými a nízkými emisemi, stanovené v souladu s bodem 2.1,

V_{out} je celkový počet těžkých vozidel s nulovými emisemi v kategoriích uvedených v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci, vynásobený dvěma, s maximální hodnotou 1,5 % V_{conv}.

Pozměňovací návrh 68

Návrh nařízení

Příloha I – bod 2 – bod 2.7 – vzorec

Znění navržené Komisí

$$\text{CO}_2 = \text{ZLEV} \times \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times \text{avgCO}_{2sg}$$

kde:

\sum_{sg} je součet za všechny podskupiny,

ZLEV je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.3,

share_{sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.4,

MPW_{sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.6,

avgCO_{2sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.2.

Pozměňovací návrh

$$\text{CO}_2 = \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times \text{avgCO}_{2sg}$$

kde:

\sum_{sg} je součet za všechny podskupiny,

share_{sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.4,

MPW_{sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.6,

avgCO_{2sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.2.

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení

Příloha I – bod 4 – odst. 1 – vzorec -řádek 1

Znění navržené Komisí

$$T = \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_{2sg}$$

Pozměňovací návrh

$$T = \text{referenční_faktor_ZLEV} * \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_{2sg}$$

Pozměňovací návrh 70

Návrh nařízení

Příloha I – bod 4 – odst. 1 – vzorec -řádek 4

Znění navržené Komisí

rf je cílové snížení CO₂ (v %) stanovené v čl. 1 *odst.* a) a b) pro konkrétní kalendářní rok,

Pozměňovací návrh

rf je cílové snížení CO₂ (v %) stanovené v čl. 1 **prvním pododstavci písm.** a) a b) pro konkrétní kalendářní rok,

Pozměňovací návrh 71

Návrh nařízení

Příloha I – bod 4 – odst. 1 a (nový)

Pro období 2025 až 2029 je referenční_faktor_ZLEV $(1 + y - x)$. Pokud je však výsledek větší než 1,03, použije se pro referenční_faktor_ZLEV hodnota 1,03, a pokud je výsledek menší než 0,97, použije se hodnota 0,97,

příčemž:

x je 5 %,

y je podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku nově registrovaných těžkých vozidel výrobce, který se vypočte jako součet celkového počtu vozidel kategorie N s nulovými emisemi, která nespádají do působnosti nařízení (EU) č. 510/2011 a nesplňují vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. a) až d), a celkového počtu vozidel s nulovými a nízkými emisemi, která splňují vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. a) až d), kde se každé vozidlo počítá jako specifické_ZLEV podle níže uvedeného vzorce, vydělený celkovým počtem vozidel registrovaných v daném kalendářním roce,

*specifické_ZLEV = $1 - (\text{CO}_{2v} / (0,5 * r\text{CO}_{2sg}))$,*
kde:

CO_{2v} jsou specifické emise CO₂ v g/km těžkého vozidla s nulovými a nízkými emisemi stanovené v souladu s bodem 2.1,

rCO_{2sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v oddílu 3.

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Příloha I – bod 4 – odst. 1 b (nový)

Pro rok 2030 je referenční_faktor_ZLEV $(1 + y - x)$. Pokud je však výsledek větší než 1,05, použije se pro referenční_faktor_ZLEV hodnota 1,05,

pokud je výsledek v rozmezí od 0,98 do 1,0, použije se pro referenční_faktor_ZLEV hodnota 1,0, a pokud je výsledek menší než 0,95, použije se pro referenční_faktor_ZLEV hodnota 0,95,

přičemž:

x je 20 %, v závislosti na přezkumu podle článku 13,

y je podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku nově registrovaných těžkých vozidel výrobce, který se vypočte jako součet celkového počtu vozidel kategorie N s nulovými emisemi, která nespadají do působnosti nařízení (EU) č. 510/2011 a nesplňují vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. a) až d), a celkového počtu vozidel s nulovými a nízkými emisemi, která splňují vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. a) až d), kde se každé vozidlo počítá jako specifické_ZLEV podle níže uvedeného vzorce, vydělený celkovým počtem vozidel registrovaných v daném kalendářním roce,

*specifické_ZLEV = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg})),
kde:*

CO_{2v} jsou specifické emise CO₂ v g/km těžkého vozidla s nulovými a nízkými emisemi stanovené v souladu s bodem 2.1, rCO_{2sg} je stanoven tak, jak se uvádí v oddílu 3.