



---

PŘIJATÉ TEXTY

---

**P8\_TA(2018)0370**

**Výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla \*\*\*I**

Pozměňovací návrhy přijaté Evropským parlamentem dne 3. října 2018 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepracované znění) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))<sup>1</sup>

(Řádný legislativní postup – přepracování)

**Pozměňovací návrh 1**

**Návrh nařízení  
Bod odůvodnění 3**

*Znění navržené Komisí*

(3) *Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu<sup>16</sup> vymezuje jasný cíl: do poloviny století musí být emise skleníkových plynů z dopravy nejméně o 60 % nižší než v roce 1990 a jednoznačně směřovat k nulovým emisím. Neprodleně se musí podstatně snížit emise látek znečišťujících ovzduší, které pocházejí z odvětví dopravy a poškozují naše zdraví. Emise z tradičních spalovacích motorů bude třeba po roce 2020 dále snižovat. Bude třeba, aby byla zaváděna vozidla s nulovými a nízkými emisemi a do roku 2030 získala významný tržní podíl.*

*Pozměňovací návrh*

(3) *Doprava je jediným významnějším odvětvím v Unii, kde se emise skleníkových plynů stále ještě zvyšují. Má-li Unie dostát svým závazkům, které přijala na 21. konferenci smluvních stran Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC) konané v Paříži v roce 2015, je třeba urychlit dekarbonizaci celého odvětví dopravy a zajistit, aby emise skleníkových plynů z tohoto odvětví jednoznačně směřovaly k nulovým hodnotám do poloviny století. Neprodleně se musí podstatně snížit i emise látek znečišťujících ovzduší, které pocházejí z odvětví dopravy a závažným způsobem poškozují naše zdraví a životní prostředí. Emise z*

---

<sup>1</sup> Věc byla vrácena příslušnému výboru pro účely interinstitucionálních jednání podle čl. 59 odst. 4 čtvrtého pododstavce (A8-0287/2018).

tradičních spalovacích motorů bude třeba po roce 2020 dále snižovat. Bude třeba, aby byla zaváděna vozidla s nulovými a nízkými emisemi a do roku 2030 získala významný tržní podíl.

## **Pozměňovací návrh 2**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 4 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(4a) Rozvoj výzkumných, dodavatelských, zpracovatelských a výrobních strategií směřujících k vývoji konstrukcí z lehkých komponentů je klíčový pro dosažení pokroku v přechodu na nízkouhlíkovou budoucnost v automobilovém odvětví. Výzkum surovin s přírodními vlákny a jejich kompozit v rámci nové, širší úlohy bioekonomiky a obnovitelných, recyklovatelných a udržitelných produktů, které může zajistit, je stále rozsáhlejší. Tento vývoj musí být založen na porozumění omezením souvisejícím s přírodními zdroji, dostupností půdy, a tedy i potřebou nabízet udržitelná řešení na konci životního cyklu.**

## **Pozměňovací návrh 3**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 4 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(4b) Sociálně přijatelný a spravedlivý přechod na mobilitu s nulovými emisemi uskutečněný do poloviny století si vyžádá změny v celém hodnotovém řetězci automobilového odvětví, přičemž je třeba brát v potaz negativní dopady, které by přechod mohl mít na občany a regiony všech členských států. Je důležité zohledňovat sociální dopady tohoto přechodu a proaktivně řešit důsledky,**

*kteřé 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 přemístění pracovníků na nová pracovní místa, ale rovněž 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 4**

##### **Návrh nařízení**

##### **Bod odůvodnění 4 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(4c) Pro úspěšný přechod k mobilitě s nulovými emisemi je nezbytný společný politický rámec pro vozidla, infrastrukturu, elektrické sítě a udržitelnou výrobu, dodávku a recyklaci baterií, v němž se hospodářské pobídky a pobídky pro zaměstnanost budou vzájemně doplňovat v celé Unii a na státní, regionální a místní úrovni a budou podporovány silnějšími nástroji financování ze strany Unie.*

#### **Pozměňovací návrh 5**

##### **Návrh nařízení**

##### **Bod odůvodnění 6**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*(6) Závěry Evropské rady z října 2014 potvrdily snížení emisí skleníkových plynů o 30 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 2005 v odvětvích, na něž se nevztahuje systém Evropské unie pro obchodování s emisemi. Silniční doprava k emisím z těchto odvětví významně přispívá a její emise zůstávají výrazně nad úrovní z roku 1990. Pokud se budou emise ze silniční*

*(6) Emise ze silniční dopravy zůstávají výrazně nad úrovní z roku 1990, takže vyrovnávají snížení dosažená v rámci boje se změnou klimatu v jiných odvětvích.*

*dopravy dále zvyšovat, vyváží* snížení dosažená v rámci boje se změnou klimatu v jiných odvětvích.

## Pozměňovací návrh 6

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

#### *Znění navržené Komisí*

(9) Hodnocení nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 provedené v roce 2015 dospělo k závěru, že uvedená nařízení byla relevantní a obecně koherentní a vedla k výrazným úsporám emisí, přičemž byla nákladově efektivnější, než se původně očekávalo. Rovněž vytvořila významnou přidanou hodnotu pro Unii, které by nebylo možné ve stejné míře dosáhnout prostřednictvím vnitrostátních opatření.

#### *Pozměňovací návrh*

(9) Hodnocení nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 provedené v roce 2015 dospělo k závěru, že uvedená nařízení byla relevantní a obecně koherentní a vedla k výrazným úsporám emisí, přičemž byla nákladově efektivnější, než se původně očekávalo. Rovněž vytvořila významnou přidanou hodnotu pro Unii, které by nebylo možné ve stejné míře dosáhnout prostřednictvím vnitrostátních opatření. *V hodnocení se však dále uvádí, že úspory CO<sub>2</sub>, jichž bylo ve skutečnosti dosaženo, jsou podstatně menší, než se uvádělo na základě provedení zkoušek schválení typu, a že rozdíly v emisích naměřených při zkoušce schválení typu a při reálném provozu značně zpochybňují účinnost výkonnostních norem pro CO<sub>2</sub> a narušují důvěru spotřebitelů v potenciální úsporu paliva u nových vozů.*

## Pozměňovací návrh 7

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

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

*(10a) Aby se zajistila účinnost tohoto nařízení, snížení emisí CO<sub>2</sub> by mělo být dosaženo za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla. Je proto vhodné zahrnout do tohoto nařízení přísný zákaz odpojovacích zařízení a poskytnout orgánům prostředky, kterými zajistí dodržování tohoto zákazu.*

## Pozměňovací návrh 8

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 12

*Znění navržené Komisí*

(12) ***Je důležité, aby stanovení*** požadavků na snížení emisí CO<sub>2</sub> i nadále ***poskytovalo*** v celé Unii ***výrobcům vozidel*** předvídatelnost a jistotu při plánování jejich nových vozových parků automobilů a lehkých užitkových vozidel v Unii.

*Pozměňovací návrh*

(12) ***Stanovení*** požadavků na snížení emisí CO<sub>2</sub> i nadále ***poskytuje výrobcům vozidel*** v celé Unii předvídatelnost a jistotu při plánování jejich nových vozových parků automobilů a lehkých užitkových vozidel v Unii.

## Pozměňovací návrh 9

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

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***(12a) Z hodnocení směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES<sup>1a</sup>, které Komise provedla v roce 2016, vyplývá, že je třeba tento právní předpis ještě více upřesnit a zjednodušit, a zvýšit tak jeho význam, účelnost, účinnost a soudržnost. Doporučení Komise (EU) 2017/948<sup>1b</sup> se zaměřuje na podporu harmonizovaného provádění směrnice 1999/94/ES. Avšak podpořit v rámci celé Unie rozšíření vozidel, která jsou nejúčinnější z hlediska spotřeby a šetrná k životnímu prostředí, by mohly lépe koncipované a více harmonizované požadavky Unie týkající se označování automobilů, na jejichž základě by byly spotřebitelům poskytovány srovnatelné, spolehlivé a uživatelsky vstřícné informace o výhodách spojených s vozidly s nízkými emisemi, včetně informací, které se kromě emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva týkají rovněž látek znečišťujících ovzduší a provozních výdajů. Komise by proto měla do 31. prosince 2019 přezkoumat směrnici 1999/94/ES a předložit příslušný legislativní návrh. Zavést obdobné označování vozidel z hlediska spotřeby paliva a emisí CO<sub>2</sub> jako u osobních***

*automobilů by se mohlo rovněž v odvětví lehkých užitkových vozidel. Komise by proto mohla analyzovat možnosti i pro toto odvětví a předložit případně příslušné legislativní návrhy.*

---

*<sup>1a</sup>Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES ze dne 13. prosince 1999 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO<sub>2</sub> při prodeji nových osobních automobilů (Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16).*

*<sup>1b</sup>Doporučení Komise (EU) 2017/948 ze dne 31. května 2017 týkající se používání hodnot spotřeby paliva a emisí CO<sub>2</sub> schválených pro daný typ a měřených v souladu s celosvětově harmonizovaným zkušebním postupem pro lehká vozidla při zpřístupňování informací pro spotřebitele podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES (Úř. věst. L 142, 2.6.2017, s. 100).*

## Pozměňovací návrh 10

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

#### *Znění navržené Komisí*

(13) Úrovně snížení pro vozové parky nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v celé Unii by **proto** měly být stanoveny pro roky 2025 a 2030, přičemž by se měla zohlednit doba obnovy vozového parku a potřeba, aby odvětví silniční dopravy přispělo k **cílům** v oblasti energetiky a klimatu na rok 2030. Tento postupný přístup rovněž dá automobilovému průmyslu jasný a včasný signál, že nemá oddalovat uvádění energeticky účinných technologií a vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh.

#### *Pozměňovací návrh*

(13) Úrovně snížení pro vozové parky nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v celé Unii by měly být stanoveny pro roky 2025 a 2030, přičemž by se měla zohlednit doba obnovy vozového parku a potřeba, aby odvětví silniční dopravy přispělo k **cílům Unie** v oblasti energetiky a klimatu na rok 2030 **a následující období**. Tento postupný přístup rovněž dá automobilovému průmyslu jasný a včasný signál, že nemá oddalovat uvádění energeticky účinných technologií a vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh. **Mimoto by s cílem udržet rozsah ambiciózních opatření na snižování emisí i po roce 2030 měla být stanovena přinejmenším stejná trajektorie snižování emisí počínaje 1. lednem 2031,**

*kteřá umožní pokračující dekarbonizaci odvětví v souladu s Pařížskou dohodou.*

## Pozměňovací návrh 11

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 14

*Znění navržené Komisí*

(14) Přestože Unie je jedním z největších světových výrobců motorových vozidel, a pokud jde o technologie, má v tomto odvětví vedoucí pozici, konkurence sílí a díky novým inovacím v oblasti elektrických hnacích ústrojí a spolupracujících, propojených a automatizovaných mobility se celosvětový automobilový průmysl rychle mění. Aby si Unie zachovala svou globální konkurenceschopnost a přístup na trhy, potřebuje takový regulační rámec, včetně **konkrétní pobídky** v oblasti vozidel s nulovými a nízkými emisemi, který vytvoří rozsáhlý domácí trh a podpoří technologický rozvoj a inovace.

## Pozměňovací návrh 12

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

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

(14) Přestože Unie je jedním z největších světových výrobců motorových vozidel, a pokud jde o technologie, má v tomto odvětví vedoucí pozici, konkurence sílí a díky novým inovacím v oblasti elektrických hnacích ústrojí a spolupracujících, propojených a automatizovaných mobility se celosvětový automobilový průmysl rychle mění. ***Pokud se průmysl Unie zapojí do nezbytného energetického přechodu v odvětví dopravy pozdě, může přijít o své vedoucí postavení.*** Aby si Unie zachovala svou globální konkurenceschopnost a přístup na trhy, potřebuje takový regulační rámec, včetně **konkrétního politického mechanismu** v oblasti vozidel s nulovými a nízkými emisemi, který vytvoří rozsáhlý domácí trh a podpoří technologický rozvoj a inovace.

***(14a) Dlouholetého cíle zcela bezuhlíkové mobility v Unii nebude možné dosáhnout bez technologických inovací a technického pokroku. V tomto smyslu a vzhledem k rostoucí mezinárodní technologické konkurenci je nezbytné, aby Unie a členské státy pokračovaly ve svém úsilí zkoumat a rozvíjet iniciativy, které posílí možnou součinnost odvětví, jako je nedávno založená evropská aliance výrobců baterií, a podporovaly veřejné a soukromé investice do výzkumu a inovací v automobilovém průmyslu v Unii s cílem zachovat vedoucí***

*postavení Unie v oblasti technologií v tomto odvětví a zajistit dlouhodobou udržitelnost její průmyslové základny a současně její efektivitu a konkurenceschopnost na světovém trhu.*

### Pozměňovací návrh 13

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

##### *Znění navržené Komisí*

(15) Měl by být zaveden zvláštní **pobídkový** mechanismus, který usnadní hladký přechod k mobilitě s nulovými emisemi. Tento kreditový mechanismus by měl být navržen tak, aby podporoval uvádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh Unie.

##### *Pozměňovací návrh*

(15) Měl by být zaveden zvláštní **politický** mechanismus, který usnadní **a urychlí** hladký přechod k mobilitě s nulovými emisemi. Tento kreditový **a debetní** mechanismus by měl být navržen tak, aby podporoval uvádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh Unie **a zajišťoval investiční jistotu pro včasné a přiměřené rozvíjení potřebné infrastruktury pro dobíjení.**

### Pozměňovací návrh 14

#### Návrh nařízení Bod odůvodnění 16

##### *Znění navržené Komisí*

(16) Stanovení referenčního podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku EU a dobře navržený mechanismus pro úpravu cíle pro specifické emise CO<sub>2</sub> daného výrobce na základě podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi v jeho vozovém parku by měly vyslat silný a důvěryhodný signál pro vývoj a **zavádění** takových vozidel, avšak současně umožnit další zlepšování účinnosti tradičních spalovacích motorů.

##### *Pozměňovací návrh*

(16) Stanovení **výrazného** referenčního podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku EU a dobře navržený mechanismus pro úpravu cíle pro specifické emise CO<sub>2</sub> daného výrobce na základě podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi v jeho vozovém parku by měly vyslat silný a důvěryhodný signál pro vývoj, **zavádění a uvádění na trh** takových vozidel, avšak současně umožnit další zlepšování účinnosti tradičních spalovacích motorů.



## Pozměňovací návrh 15

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 17

#### *Znění navržené Komisí*

(17) Při stanovení **kreditů za vozidla** s nulovými a nízkými emisemi je vhodné zohlednit rozdíly v emisích CO<sub>2</sub> mezi vozidly. Mechanismus úprav by měl zajistit, aby výrobce, který dosáhne vyššího než referenčního podílu, mohl využít vyšší hodnoty cíle pro specifické emise CO<sub>2</sub>. V zájmu zajištění vyváženého přístupu by v rámci tohoto mechanismu měly být stanoveny limity možných úprav. Tím vzniknou pobídky, které podpoří včasné zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic a zajistí významné přínosy pro spotřebitele, konkurenceschopnost a životní prostředí.

## Pozměňovací návrh 16

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 17 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

(17) Při stanovení **referenčních hodnot pro podíl vozidel** s nulovými a nízkými emisemi je vhodné zohlednit rozdíly v emisích CO<sub>2</sub> mezi vozidly. Mechanismus úprav by měl zajistit, aby výrobce, který dosáhne vyššího než referenčního podílu, mohl využít vyšší hodnoty cíle pro specifické emise **CO<sub>2</sub>, kdežto výrobce, který referenčního podílu nedosáhne, by musel splnit přísnější cíle týkající se CO<sub>2</sub>.** V zájmu zajištění vyváženého přístupu by v rámci tohoto mechanismu měly být stanoveny limity možných úprav. Tím vzniknou pobídky, které podpoří včasné zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic a zajistí významné přínosy pro spotřebitele, konkurenceschopnost a životní prostředí.

**(17a) Je třeba včas a v dostatečné míře investovat do výroby a zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi a potřebné celkové podpůrné infrastruktury, včetně udržitelné výroby, dodávek a recyklování baterií. Dále musí fungovat ve vzájemné součinnosti různé podpůrné nástroje na unijní i vnitrostátní úrovni, aby se podpořily významné veřejné a soukromé investice. Infrastrukturu dobíjecích a plnicích stanic je nutné vybudovat rychle, aby byla získána důvěra spotřebitelů a výrobci vozidel měli větší jistotu pro své podnikání. Z tohoto důvodu je třeba v Unii podpořit výrobu baterií a bateriových článků umístěnou pokud možno v blízkosti továren na**

## *výrobu vozidel.*

### **Pozměňovací návrh 17**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 23**

##### *Znění navržené Komisí*

(23) Je však třeba zajistit rovnováhu mezi pobídkami pro ekologické inovace a technologie, u nichž je účinek na snížení emisí prokázán v rámci oficiálního zkušebního postupu. V důsledku toho je vhodné zachovat horní hranici úspor v důsledku ekologické inovace, které může výrobce zohlednit pro účely plnění cílů. Komise by měla mít možnost přezkoumat výši horní hranice, zejména aby zohlednila vliv změn oficiálního zkušebního postupu. Rovněž je vhodné vyjasnit, jak by se úspory pro účely plnění cílů měly počítat.

##### *Pozměňovací návrh*

(23) Je však třeba zajistit rovnováhu mezi pobídkami pro ekologické inovace a technologie, u nichž je účinek na snížení emisí prokázán v rámci oficiálního zkušebního postupu. V důsledku toho je vhodné zachovat horní hranici úspor v důsledku ekologické inovace, které může výrobce zohlednit pro účely plnění cílů. Komise by měla mít možnost přezkoumat výši horní hranice **a snížit ji**, zejména aby zohlednila vliv změn oficiálního zkušebního postupu. Rovněž je vhodné vyjasnit, jak by se úspory pro účely plnění cílů měly počítat.

### **Pozměňovací návrh 18**

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

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

**(25a) V případě, kdy by elektrická baterie mohla u lehkých užitkových vozidel s nejvyšší hmotností (kategorie N1, třída III) zvýšit hmotnost vozidla tak, že by bylo nově zařazeno do kategorie N2, by se takový technický problém měl vyřešit.**

### **Pozměňovací návrh 20**

#### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 37**

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

(37) Specifické emise CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel jsou v Unii měřeny

(37) Specifické emise CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel jsou v Unii měřeny

harmonizovaným způsobem podle metodiky stanovené nařízením (ES) č. 715/2007. Aby administrativní zatížení vyplývající z tohoto nařízení bylo co nejmenší, měl by být soulad měřen pomocí údajů o registracích nových automobilů a lehkých užitkových vozidel v Unii sbíraných členskými státy a hlášených Komisi. S cílem zajistit soudržnost údajů určených k posouzení souladu by měla být pravidla pro sběr a vykazování těchto údajů *co nejvíce* harmonizována. Proto by měla být jasně stanovena povinnost příslušných orgánů poskytovat správné a úplné údaje a potřeba účinné spolupráce mezi těmito orgány a Komisí při řešení otázek kvality údajů.

## Pozměňovací návrh 21

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 38

#### *Znění navržené Komisí*

(38) Plnění cílů podle tohoto nařízení výrobci by mělo být hodnoceno na úrovni Unie. Výrobci, jejichž průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> přesahují emise povolené v rámci tohoto nařízení, by měli uhradit poplatek za překročení emisí za každý kalendářní rok. Částky poplatků za překročení emisí by *měly být považovány* za příjem souhrnného rozpočtu Unie.

harmonizovaným způsobem podle metodiky stanovené nařízením (ES) č. 715/2007. Aby administrativní zatížení vyplývající z tohoto nařízení bylo co nejmenší, měl by být soulad měřen pomocí údajů o registracích nových automobilů a lehkých užitkových vozidel v Unii sbíraných členskými státy a hlášených Komisi. S cílem zajistit soudržnost údajů určených k posouzení souladu by měla být pravidla pro sběr a vykazování těchto údajů harmonizována. Proto by měla být jasně stanovena povinnost příslušných orgánů poskytovat správné a úplné údaje a potřeba účinné spolupráce mezi těmito orgány a Komisí při řešení otázek kvality údajů.

#### *Pozměňovací návrh*

(38) Plnění cílů podle tohoto nařízení výrobci by mělo být hodnoceno na úrovni Unie. Výrobci, jejichž průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> přesahují emise povolené v rámci tohoto nařízení, by měli uhradit poplatek za překročení emisí za každý kalendářní rok. Částky poplatků za překročení emisí by *se měly považovat za příjem souhrnného rozpočtu Unie a měly by být použity tak, aby přispěly ke spravedlivému přechodu k mobilitě s nulovými emisemi. Tyto částky by dále měly být použity jako příspěvek k financování cílených programů rekvalifikace, zvyšování kvalifikace a vzdělávání pracovníků postižených strukturálními změnami v automobilovém průmyslu, a na iniciativy v oblasti přesměrování pracovních sil a hledání zaměstnání v úzkém dialogu se sociálními partnery, komunitami a příslušnými orgány v regionech dotčených přeměnou pracovních míst.*

## Pozměňovací návrh 22

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 41

#### *Znění navržené Komisí*

(41) Reálná účinnost cílů stanovených v tomto nařízení při snižování emisí CO<sub>2</sub> značně závisí na reprezentativnosti oficiálního zkušebního postupu. V souladu se stanoviskem získaným v rámci mechanismu vědeckého poradenství<sup>23</sup> a doporučením Evropského parlamentu v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu<sup>24</sup> by měl být zaveden mechanismus pro posuzování reprezentativnosti hodnot emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby energie, jež byly u vozidel určeny v souladu s nařízením (EU) 2017/1151, pro reálný provoz. Komise by měla mít pravomoc zajistit veřejnou dostupnost **těchto údajů a v případě potřeby vypracovat postupy potřebné pro identifikaci a shromažďování údajů nezbytných pro taková posouzení.**

---

<sup>23</sup> Skupina vědeckých odborníků na vysoké úrovni, vědecké stanovisko 1/2016 „Odstranění rozdílů mezi emisemi CO<sub>2</sub>

#### *Pozměňovací návrh*

(41) Reálná účinnost cílů stanovených v tomto nařízení při snižování emisí CO<sub>2</sub> značně závisí na reprezentativnosti oficiálního zkušebního postupu. V souladu se stanoviskem získaným v rámci mechanismu vědeckého poradenství<sup>23</sup> a doporučením Evropského parlamentu v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu<sup>24</sup> by měl být zaveden mechanismus pro posuzování reprezentativnosti hodnot emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby energie, jež byly u vozidel určeny v souladu s nařízením (EU) 2017/1151, pro reálný provoz. ***Nejspolehlivějším způsobem, jak zajistit skutečnou reprezentativnost hodnot pro schválení typu, je zavedení zkoušky emisí CO<sub>2</sub> v reálném provozu. Komise by proto měla prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci a po zvážení vhodnosti využití systému PEMS připravit zkoušku emisí CO<sub>2</sub> v reálném provozu a zavést ji nejpozději dva roky ode dne použitelnosti tohoto nařízení. Avšak než bude tato zkouška použitelná, dodržování tohoto nařízení by mělo být zajištěno na základě využití údajů ze spotřeby paliva dodávaných výrobcí a vázaných na omezení, které bude pro každého výrobce stanoveno v roce 2021 jako procentuální rozdíl, jenž nemá být překročen.*** Komise by měla mít pravomoc zajistit veřejnou dostupnost údajů ***o spotřebě paliva*** a vypracovat postupy potřebné pro ***dodávání takových údajů*** nezbytných pro taková posouzení. ***Komise by měla přijmout náležitá opatření v případě, že výrobci nesplní požadavky na emise CO<sub>2</sub> v reálném provozu podle tohoto nařízení.***

---

<sup>23</sup> Skupina vědeckých odborníků na vysoké úrovni, vědecké stanovisko 1/2016 „Odstranění rozdílů mezi emisemi CO<sub>2</sub>

lehkých vozidel naměřenými za reálných podmínek a v laboratoři“.

<sup>24</sup> Doporučení Evropského parlamentu Radě a Komisi ze dne 4. dubna 2017 v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu (2016/2908(RSP)).

lehkých vozidel naměřenými za reálných podmínek a v laboratoři“.

<sup>24</sup> Doporučení Evropského parlamentu Radě a Komisi ze dne 4. dubna 2017 v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu (2016/2908(RSP)).

## Pozměňovací návrh 23

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 41 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(41a) V současnosti neexistuje harmonizovaný způsob, jak posoudit emise vznikající během životního cyklu lehkých užitkových vozidel. Bylo by vhodné, aby Komise předložila takovou analýzu do konce roku 2026, a bylo tak možné získat lepší přehled o emisích uhlíku vznikajících v odvětví lehkých užitkových vozidel. Za tímto účelem by Komise měla prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci vypracovat společnou unijní metodiku, na jejímž základě by počínaje rokem 2025 výrobci pravidelně vykazovali údaje o emisích CO<sub>2</sub> vznikajících během životního cyklu u všech druhů paliv a pohonů vozidel, které uvádějí na trh. Taková metodika by měla být rovněž v souladu s příslušnými normami ISO a měla by zohledňovat potenciál globálního oteplování související s emisemi vznikajícími od těžby paliva do čerpání paliva na čerpací stanici (well-to-tank), emisemi spojenými s používáním vozidla (tank-to-wheel) a emisemi na konci životního cyklu (end-of-life). Analýza Komise by měla vycházet z údajů dodaných výrobcí a z dalších dostupných relevantních údajů.**

## Pozměňovací návrh 80

### Návrh nařízení Bod odůvodnění 42

(42) *V roce 2024 se plánuje přezkum pokroku dosaženého v rámci [nařízení o sdílení úsilí a směrnice o systému obchodování s emisemi]. Je proto vhodné v téže roce posoudit účinnost tohoto nařízení, aby bylo možné koordinovaně a soudržně posoudit opatření prováděná podle všech těchto nástrojů.*

## **Pozměňovací návrh 24**

### **Návrh nařízení Bod odůvodnění 46**

(46) Za účelem změny nebo doplnění jiných než podstatných prvků ustanovení tohoto nařízení by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny příloh II a III v souvislosti s požadavky na údaje a parametry údajů, doplnění pravidel pro výklad kritérií způsobilosti pro výjimky z cílů pro specifické emise, obsah žádostí o udělení výjimky a obsah a posuzování programů pro snížení specifických emisí CO<sub>2</sub>, jakož i upravení hodnot M0 a TM0 uvedených v článku 13, horní hranice 7 g CO<sub>2</sub>/km uvedené v článku 11 a vzorců v příloze I uvedených v čl. 14 odst. 3. 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 by Evropský parlament a Rada měly obdržet veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci by měli

(42) *Je vhodné posoudit účinnost tohoto nařízení v roce 2023, aby bylo možné včas, transparentně, koordinovaně a soudržně posoudit jeho provádění a pokrok směrem k dosažení stanovených cílů v rámci stanoveného harmonogramu, také v souvislosti s pokrokem dosaženým v rámci nařízení o sdílení úsilí a směrnice o systému obchodování s emisemi.*

(46) Za účelem změny nebo doplnění jiných než podstatných prvků ustanovení tohoto nařízení by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny příloh II a III v souvislosti s požadavky na údaje a parametry údajů, **stanovení požadavků na zajištění dodržování zákazu odpojovacích zařízení a požadovaného obsahu souboru doplňkové dokumentace uvedené v čl. 4 odst. 3c, stanovení pravidel a postupů pro vykazování emisí celého životního cyklu uvedených v čl. 7 odst. 8a**, doplnění pravidel pro výklad kritérií způsobilosti pro výjimky z cílů pro specifické emise, obsah žádostí o udělení výjimky a obsah a posuzování programů pro snížení specifických emisí CO<sub>2</sub>, jakož i upravení hodnot M0 a TM0 uvedených v článku 13, horní hranice 7 g CO<sub>2</sub>/km uvedené v článku 11, **vytvoření zkoušky emisí CO<sub>2</sub> v reálném provozu uvedené v čl. 12 odst. 1a a upravení vzorců v příloze I uvedených v čl. 14 odst. 3**. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v

mít automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

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 by Evropský parlament a Rada měly obdržet veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci by měli mít automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

## Pozměňovací návrh 25

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 1

##### *Znění navržené Komisí*

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla s cílem zajistit **řádné** fungování vnitřního trhu.

##### *Pozměňovací návrh*

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla s cílem zajistit ***plnění cílů Unie v oblasti klimatu a jejích mezinárodních závazků týkajících se životního prostředí způsobem, který odpovídá řádnému*** fungování vnitřního trhu.

## Pozměňovací návrh 26

### Návrh nařízení

#### Čl. 1 – odst. 4

##### *Znění navržené Komisí*

4. Od 1. ledna 2025 se použijí tyto cíle pro vozový park EU:

a) pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná **15%** snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.1.1 přílohy I;

b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná **15%** snížení průměru cílů pro

##### *Pozměňovací návrh*

4. Od 1. ledna 2025 se použijí tyto cíle pro vozový park EU:

a) pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná **20%** snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.1.1 přílohy I;

b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná **20%** snížení průměru cílů pro

specifické emise v roce 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.1 přílohy I.

specifické emise v roce 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.1 přílohy I.

## **Pozměňovací návrh 27**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 4 – pododstavec 1 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Od 1. ledna 2025 se pro podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi použije referenční hodnota odpovídající 20% tržnímu podílu prodeje nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel v roce 2025, která bude určena v souladu s přílohou I částí A bodem 6.3 a přílohou I částí B bodem 6.3.***

## **Pozměňovací návrhy 81 a 95**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 5**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

5. Od 1. ledna 2030 se použijí tyto cíle:
- a) pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná **30%** snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.2.1 přílohy I;
  - b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná **30%** snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.2 přílohy I.

5. Od 1. ledna 2030 se použijí tyto cíle:
- a) pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná **40%** snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.2.1 přílohy I;
  - b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná **40%** snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.2 přílohy I.

## **Pozměňovací návrh 96**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 1 – odst. 5 – pododstavec 1 a (nový)**



***Od 1. ledna 2030 se pro podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi použije referenční hodnota odpovídající 35% tržnímu podílu prodeje nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel v roce 2030, která bude určena v souladu s přílohou I částí A bodem 6.3 a přílohou I částí B bodem 6.3.***

### **Pozměňovací návrh 30**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 2 – odst. 1 – písm. b**

*Znění navržené Komisí*

b) kategorie N<sub>1</sub> definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg a na vozidla kategorie N<sub>1</sub>, na něž je schválení typu rozšířeno podle čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 (dále jen „lehká užitková vozidla“), která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii (dále jen „nová lehká užitková vozidla“).

*Pozměňovací návrh*

b) kategorie N<sub>1</sub> definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg a na vozidla kategorie N<sub>1</sub>, na něž je schválení typu rozšířeno podle čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 (dále jen „lehká užitková vozidla“), která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii (dále jen „nová lehká užitková vozidla“). ***Komise je v souladu s cíli stanovenými tímto nařízením oprávněna v případě nezbytnosti aktualizovat limit referenční hmotnosti (2 610 kg) pro lehká užitková vozidla využívající alternativní paliva, jež potřebují dodatečnou hmotnost z důvodu hnacích ústrojí a zařízení pro akumulaci energie (např. baterií), která jsou těžší než u vozidel na konvenční paliva.***

### **Pozměňovací návrh 31**

#### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 2 – odst. 4 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***4a. Toto nařízení se použije pro vozidla s alternativním pohonem s maximální povolenou hmotností od***

*3 500 kg do 4 250 kg za předpokladu, že hmotnost převyšující 3 500 kg je tvořena výhradně nadměrnou hmotností systému pohonu vozidla ve srovnání se systémem pohonu vozidla stejných rozměrů vybaveného tradičním zážehovým nebo vznětovým spalovacím motorem.*

## **Pozměňovací návrh 32**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 3 – odst. 1 – písm. n a (nové)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*na) „odpojovacím zařízením“ konstrukční prvek vozidla, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru (RPM), zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr, aby se aktivovala, měnila, zpomalovala nebo deaktivovala činnost jakékoli části systému, která zvyšuje emise CO<sub>2</sub> za podmínek, jejichž výskyt lze očekávat při běžném provozu a používání vozidla.*

## **Pozměňovací návrh 33**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 4 – odst. 3 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*3a. Výrobce vybaví vozidla tak, aby systémy a konstrukční části, které by mohly mít vliv na emise, byly navrženy, konstruované a namontované tak, aby osobní vozidlo nebo lehké užitkové vozidlo výrobce při běžném použití vyhovovalo cílům souvisejícím se specifickými emisemi a dalším požadavkům podle tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření.*

## **Pozměňovací návrh 34**

### **Návrh nařízení**

## Čl. 4 – odst. 3 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**3b. Použití odpojovacích zařízení se zakazuje. Zákaz neplatí v těchto případech:**

- a) *potřeba tohoto zařízení je oprávněná z důvodu ochrany motoru před poškozením nebo poruchou a z důvodu bezpečného provozu vozidla nebo*
- b) *zařízení je funkční pouze při startování motoru nebo*
- c) *podmínky jsou v podstatné míře zahrnuty do zkušebních postupů podle článku 1.*

## Pozměňovací návrh 35

**Návrh nařízení**

**Čl. 4 – odst. 3 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**3c. Aby schvalovací orgány byly schopny posoudit shodu s odstavci 3a a 3b tohoto článku, poskytne výrobce soubor doplňkové dokumentace. Komise je oprávněna přijmout akt v přenesené pravomoci podle článku 16 za účelem doplnění tohoto nařízení o požadavky na zajištění souladu se zákazem odpojovacích zařízení a o předepsaný obsah souboru doplňkové dokumentace.**

## Pozměňovací návrh 36

**Návrh nařízení**

**Čl. 7 – odst. 1**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

1. Za každý kalendářní rok zaznamená každý členský stát u každého nového osobního automobilu a každého nového lehkého užitkového vozidla registrovaného na jeho území informace v souladu s částí A přílohy II a částí A přílohy III. Tyto

1. Za každý kalendářní rok zaznamená každý členský stát u každého nového osobního automobilu a každého nového lehkého užitkového vozidla registrovaného na jeho území informace v souladu s částí A přílohy II a částí A přílohy III. Tyto

informace zpřístupní výrobcům a jejich určeným dovozcům nebo zástupcům v každém členském státě. Členské státy **vyvinou maximální úsilí k zajištění** transparentní **činnosti** subjektů předávajících tyto informace. Každý členský stát zajistí, aby specifické emise CO<sub>2</sub> z osobních automobilů, které nemají schválení typu v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, byly měřeny a zaznamenávány v prohlášení o shodě.

informace zpřístupní výrobcům a jejich určeným dovozcům nebo zástupcům v každém členském státě. Členské státy **zajistí** transparentní **činnost** subjektů předávajících tyto informace. Každý členský stát zajistí, aby specifické emise CO<sub>2</sub> z osobních automobilů, které nemají schválení typu v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, byly měřeny a zaznamenávány v prohlášení o shodě.

### Pozměňovací návrh 37

#### Návrh nařízení

##### Čl. 7 – odst. 4 – pododstavec 3

*Znění navržené Komisí*

Registr je přístupný veřejnosti.

*Pozměňovací návrh*

Registr je přístupný veřejnosti, **a to i v digitální podobě.**

### Pozměňovací návrh 38

#### Návrh nařízení

##### Čl. 7 – odst. 5 – pododstavec 1

*Znění navržené Komisí*

Výrobci **mohou** do tří měsíců ode dne, kdy jim byl oznámen předběžný výpočet podle odstavce 4, **oznámít** Komisi případné chyby v údajích s uvedením, ve kterém členském státě podle nich k chybě došlo.

*Pozměňovací návrh*

Výrobci do tří měsíců ode dne, kdy jim byl oznámen předběžný výpočet podle odstavce 4, **oznámí** Komisi případné chyby v údajích s uvedením, ve kterém členském státě podle nich k chybě došlo.

### Pozměňovací návrh 39

#### Návrh nařízení

##### Čl. 7 – odst. 8 – pododstavec 3

*Znění navržené Komisí*

Komise **může přijmout** podrobná pravidla týkající se postupů pro hlášení těchto odchylek a jejich zohlednění při výpočtu průměrných specifických emisí. Tyto postupy se přijímají prostřednictvím prováděcích aktů přezkumným postupem

*Pozměňovací návrh*

Komise **přijme** podrobná pravidla týkající se postupů pro hlášení těchto odchylek a jejich zohlednění při výpočtu průměrných specifických emisí. Tyto postupy se přijímají prostřednictvím prováděcích aktů přezkumným postupem podle čl. 15 odst.

podle čl. 15 odst. 2.

2.

## **Pozměňovací návrh 40**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 7 – odst. 8 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**8a. Od 1. ledna 2025 podávají výrobci Komisi na základě harmonizované metodiky Unie zprávu o emisích CO<sub>2</sub> v rámci životního cyklu všech nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel, které uvádějí od tohoto data na trh. Komisi je svěřena pravomoc přijímat za tímto účelem a v souladu s článkem 16 akty v přenesené pravomoci, a to nejpozději 31. prosince 2022, aby doplnila toto nařízení tím, že vypracuje podrobná pravidla pro postupy vykazování emisí CO<sub>2</sub> vznikajících během celého životního cyklu u všech druhů paliv a systémů pohonu vozidel registrovaných na trhu Unie.**

**Nejpozději 31. prosince 2026 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu s analýzou emisí v rámci celého životního cyklu nových lehkých užitkových vozidel v Unii, včetně analýzy možností pro případná regulační opatření, aby mohla lépe usměrňovat své budoucí snahy v oblasti politiky snižování emisí v tomto odvětví. Analýza bude veřejně přístupná.**

## **Pozměňovací návrh 41**

### **Návrh nařízení**

#### **Čl. 8 – odst. 4**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

4. Částky poplatku za překročení emisí se považují za příjem souhrnného rozpočtu Unie. **Tyto částky se použijí k doplnění unijních a vnitrostátních opatření, které jsou prováděny v úzké spolupráci se sociálními partnery a s**

*cílem přispět ke spravedlivému přechodu na mobilitu s nulovými emisemi mají podpořit odbornou přípravu a přemístování pracovníků v automobilovém odvětví na nová místa, a to pracovníků ve všech dotčených členských státech, zejména v regionech, které jsou změnami v automobilovém odvětví nejvíce postíženy.*

## Pozměňovací návrh 42

### Návrh nařízení

#### Čl. 10 – odst. 3

##### *Znění navržené Komisí*

3. Pokud se Komise domnívá, že je výrobce způsobilý pro výjimku, o niž požádal podle odstavce 1, a usoudí, že cíl pro specifické emise navržený výrobcem je v souladu s jeho potenciálem snížení emisí, včetně hospodářského a technologického potenciálu ke snížení specifických emisí CO<sub>2</sub>, s přihlédnutím k charakteristikám trhu pro vyráběný typ lehkého užitkového vozidla, udělí tomuto výrobcí výjimku. Žádost se podává nejpozději do 31. října prvního roku, v němž má výjimka platit.

## Pozměňovací návrh 43

### Návrh nařízení

#### Čl. 11 – odst. 1 – pododstavec 2

##### *Znění navržené Komisí*

Tyto technologie budou zohledněny, pouze pokud metodika použitá k jejich posouzení dokáže přinést ověřitelné, opakovatelné a srovnatelné výsledky.

##### *Pozměňovací návrh*

3. Pokud se Komise domnívá, že je výrobce způsobilý pro výjimku, o niž požádal podle odstavce 1, a usoudí, že cíl pro specifické emise navržený výrobcem je v souladu s jeho potenciálem snížení emisí, včetně hospodářského a technologického potenciálu ke snížení specifických emisí CO<sub>2</sub>, s přihlédnutím k charakteristikám trhu pro vyráběný typ **osobního automobilu nebo** lehkého užitkového vozidla, udělí tomuto výrobcí výjimku. Žádost se podává nejpozději do 31. října prvního roku, v němž má výjimka platit.

##### *Pozměňovací návrh*

Tyto technologie budou zohledněny, pouze pokud metodika použitá k jejich posouzení dokáže přinést ověřitelné, opakovatelné a srovnatelné výsledky **a pouze dokud měřenou hodnotu WLTP nedoplní nebo nenahradí jiné údaje, které lépe dokládají emise v reálném provozu.**

## Pozměňovací návrh 44

### Návrh nařízení

#### Čl. 11 – odst. 1 – pododstavec 3 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

***Do 12 měsíců od schválení inovativní technologie nebo inovativního technologického souboru předloží dodavatel nebo výrobce takovéto schválené inovativní technologie nebo souboru důkazy vycházející z výsledků testů emisí vyrobených vozidel ve skutečném provozu, aby byl potvrzen přínos takového technologického souboru.***

## Pozměňovací návrh 45

### Návrh nařízení

#### Čl. 11 – odst. 1 – pododstavec 4

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Komise může horní hranici **upravit** s účinkem od roku 2025. Tyto úpravy se provádí prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16.

Komise může horní hranici **snížit** s účinkem od roku 2025. Tyto úpravy se provádí prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16.

## Pozměňovací návrh 46

### Návrh nařízení

#### Čl. 11 – odst. 2 – písm. d

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

d) inovativní technologie nesmějí podléhat závazným ustanovením na základě doplňkových dodatečných opatření pro dodržení snížení o 10 g CO<sub>2</sub>/km uvedeného v článku 1, ani nesmějí být povinné podle jiných právních předpisů Unie. S účinkem od 1. ledna 2025 se toto kritérium nepoužije na zlepšování účinnosti klimatizací.

d) inovativní technologie nesmějí podléhat závazným ustanovením na základě doplňkových dodatečných opatření pro dodržení snížení o 10 g CO<sub>2</sub>/km uvedeného v článku 1, ani nesmějí být povinné podle jiných právních předpisů Unie. S účinkem od 1. ledna 2025 se toto kritérium nepoužije na zlepšování účinnosti klimatizací **a vytápění**.

## Pozměňovací návrh 47

### Návrh nařízení Čl. 12 – odst. 1

#### *Znění navržené Komisí*

1. Komise sleduje a posuzuje reprezentativnost hodnot emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby energie určených v souladu s nařízením (EU) 2017/1151 pro reálný provoz. **Zajistí, aby byla veřejnost informována o vývoji této reprezentativnosti v čase.**

#### *Pozměňovací návrh*

1. Komise sleduje a posuzuje reprezentativnost hodnot emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby energie určených v souladu s nařízením (EU) 2017/1151 pro reálný provoz.

## Pozměňovací návrh 48

### Návrh nařízení Čl. 12 – odst. 1 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**1a. S cílem zajistit reprezentativnost, jež je zmíněna v odstavci 1, se soulad s tímto nařízením měří od 1. ledna 2023 zkouškou emisí CO<sub>2</sub> v reálném provozu. Nejpozději dva roky ode dne použitelnosti tohoto nařízení přijme Komise v souladu s článkem 16 akty v přenesené pravomoci, aby doplnila toto nařízení tím, že připraví zkoušku emisí CO<sub>2</sub> v reálném provozu s využitím systému PEMS.**

## Pozměňovací návrh 49

### Návrh nařízení Čl. 12 – odst. 1 b (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

#### *Pozměňovací návrh*

**1b. Do doby, než budou použitelné zkoušky emisí CO<sub>2</sub> v reálném provozu, bude soulad s tímto nařízením měřen na základě údajů z měřičů spotřeby paliva a bude podléhat limitu stanovenému pro každého výrobce v roce 2021 jakožto procentní rozdíl, který nesmí být překročen, mezi těmito údaji a specifickými emisemi CO<sub>2</sub> pro výrobce, jež**



*se měří pro účely postupů při certifikaci schválení typu, které budou v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 zahájeny od roku 2021.*

## **Pozměňovací návrh 50**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 12 – odst. 1 c (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**1c.** *Pokud specifické emise CO<sub>2</sub> pro výrobce překročí limit stanovený v odstavci 1b, zvýší se cíl pro specifické emise CO<sub>2</sub> pro daného výrobce, který se používá pro účely souladu s tímto nařízením, o hodnotu zjištěného rozdílu.*

## **Pozměňovací návrh 51**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 12 – odst. 2 a (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2a.** *Komise zajistí, aby byla veřejnost informována o vývoji skutečné reprezentativnosti uvedené v odstavci 1 v čase.*

## **Pozměňovací návrh 52**

**Návrh nařízení**  
**Čl. 12 – odst. 2 b (nový)**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**2b.** *V případech, kdy nejsou dosud stanoveny vhodné normy přesnosti palubního zařízení měřícího spotřebu paliva, se Komise zasadí o dohodnutí technických norem, které zavede do práva Unienejpozději do 1. ledna 2020.*

## Pozměňovací návrh 53

### Návrh nařízení Čl. 12 – odst. 3

*Znění navržené Komisí*

3. Komise *může přijmout opatření uvedená v tomto článku prostřednictvím prováděcích aktů* přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 2.

*Pozměňovací návrh*

3. Komise *prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla pro postupy vykazování údajů z měřičů spotřeby paliva. Tyto prováděcí akty se přijímají* přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 2.

## Pozměňovací návrh 82

### Návrh nařízení Čl. 14 — odst. 1

*Znění navržené Komisí*

1. Komise v roce **2024** předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě o účinnosti tohoto nařízení a v případě potřeby připojí návrh na jeho změnu. V této zprávě mimo jiné *posoudí* reprezentativnost hodnot emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby energie určených v souladu s nařízením (EU) 2017/1151 pro reálný provoz, uvádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh Unie *a* zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, o němž se podávají zprávy podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU<sup>29</sup>.

*Pozměňovací návrh*

1. Komise v roce **2023** předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě o účinnosti tohoto nařízení a v případě potřeby připojí návrh na jeho změnu. V této zprávě *musí* mimo jiné *posoudit* reprezentativnost hodnot emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby energie určených v souladu s nařízením (EU) 2017/1151 pro reálný provoz, uvádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh Unie, *zvláště pokud jde o lehká užitková vozidla*, zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, o němž se podávají zprávy podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU<sup>29</sup>, *a dopad tohoto nařízení na spotřebitele, zvláště spotřebitele s nízkými a středními příjmy. V této zprávě se také musí zvážit možnosti, jak stimulovat zavádění pokročilých nízkouhlíkových paliv včetně bioplynu a syntetických paliv vyráběných s využitím energie z obnovitelných zdrojů.*

---

<sup>29</sup> 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).

---

<sup>29</sup> 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).

## Pozměňovací návrh 54

### Návrh nařízení

#### Čl. 14 – odst. 2

##### *Znění navržené Komisí*

2. Komise zohlední posouzení provedená podle článku 12 a může v příslušných případech provést přezkum postupů pro měření emisí CO<sub>2</sub> stanovených nařízením (ES) č. 715/2007. Komise zejména předloží vhodné návrhy na úpravu postupů tak, aby náležitě zohledňovaly emise CO<sub>2</sub> z automobilů a lehkých užitkových vozidel v reálném provozu.

##### *Pozměňovací návrh*

2. Komise zohlední posouzení provedená podle článku 12 a může v příslušných případech provést přezkum postupů pro měření emisí CO<sub>2</sub> stanovených nařízením (ES) č. 715/2007. Komise zejména předloží vhodné návrhy na úpravu postupů tak, aby náležitě zohledňovaly emise CO<sub>2</sub> z automobilů a lehkých užitkových vozidel v reálném provozu, **včetně využití systému PEMS a dálkového snímání emisí.**

## Pozměňovací návrh 55

### Návrh nařízení

#### Čl. 14 – odst. 3 a (nový)

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

**3a. Komise do 31. prosince 2019 přezkoumá směrnici 1999/94/ES a případně předloží příslušný legislativní návrh s cílem poskytnout spotřebitelům přesné, důkladné a navzájem srovnatelné údaje o spotřebě paliva, emisích CO<sub>2</sub> a emisích látek znečišťujících ovzduší u nových osobních automobilů uváděných na trh.**

**V rámci přezkumu uvedeného v prvním pododstavci Komise rovněž posoudí možnosti zavedení označení vozidel z hlediska spotřeby paliva a emisí CO<sub>2</sub> u nových lehkých užitkových vozidel a případně za tímto účelem předloží příslušný legislativní návrh.**

## Pozměňovací návrh 56

### Návrh nařízení

## Čl. 14 – odst. 3 b (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**3b. Komise v případě potřeby předloží legislativní návrh Evropskému parlamentu a Radě, kterým stanoví dodatečné cíle pro snižování emisí pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla od 1. ledna 2031 s cílem udržet alespoň emisní trajektorii dosaženou v období do roku 2030.**

## Pozměňovací návrh 57

### Návrh nařízení

#### Čl. 16 – odst. 1

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 7 odst. 7 druhém pododstavci, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 2 a čl. 14 odst. 3 druhém pododstavci je svěřena Komisi na dobu neurčitou od [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. **4 odst. 3c, čl. 7** odst. 7 druhém pododstavci, čl. **7 odst. 8a, čl. 10** odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, **čl. 12 odst. 1a**, čl. 13 odst. 2 a čl. 14 odst. 3 druhém pododstavci je svěřena Komisi na dobu neurčitou od [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].

## Pozměňovací návrh 58

### Návrh nařízení

#### Čl. 16 – odst. 2

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

2. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 7 odst. 7 druhém pododstavci, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 2 a čl. 14 odst. 3 druhém pododstavci 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 platných aktů v přenesené

2. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. **4 odst. 3c, čl. 7** odst. 7 druhém pododstavci, čl. **7 odst. 8a, čl. 10** odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, **čl. 12 odst. 1a**, čl. 13 odst. 2 a čl. 14 odst. 3 druhém pododstavci 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,

pravomoci.

který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

## Pozměňovací návrh 59

### Návrh nařízení Čl. 16 – odst. 4

#### *Znění navržené Komisí*

4. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 7 odst. 7 druhého pododstavce, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtého pododstavce, čl. 13 odst. 2 a čl. 14 odst. 3 druhého pododstavce 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 60

### Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 1 Nařízení (ES) č. 715/2007 Čl. 11a – odst. 2

#### *Znění navržené Komisí*

2. Komise v souladu s článkem 15 přijme **prováděcí akty**, kterými stanoví postupy ověřování shodnosti v provozu u lehkých užitkových vozidel, pokud jde o certifikované hodnoty emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva.

## Pozměňovací návrh 61

### Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 1 a (nový)

#### *Pozměňovací návrh*

4. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 3c, čl. 7 odst. 7 druhého pododstavce, čl. 7 odst. 8a, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtého pododstavce, čl. 12 odst. 1a, čl. 13 odst. 2 a čl. 14 odst. 3 druhého pododstavce 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*

2. Komise v souladu s článkem 14a přijme **akty v přenesené pravomoci**, kterými stanoví postupy ověřování shodnosti v provozu u lehkých užitkových vozidel, pokud jde o certifikované hodnoty emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva.

***Vkládá se nový článek, který zní:***

***„Článek 14a***

***Výkon přenesené pravomoci***

***1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.***

***2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 11a odst. 2 je svěřena Komisi na dobu pěti let počínaje dnem ... [datum vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost]. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.***

***3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 11a odst. 2 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 platných aktů v přenesené pravomoci.***

***4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016\*.***

***5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.***

***6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 11a odst. 2 vstoupí v platnost pouze tehdy, 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.*

---

*\* Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.“*

## Pozměňovací návrh 62

### Návrh nařízení

#### Příloha I – část A – bod 6.3 – odst. 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Pro účely výpočtu podle tohoto vzorce se cíl pro specifické emise do roku 2021, který je vymezen v bodě 4, upraví tak, aby zohledňoval rozdíl mezi emisemi CO<sub>2</sub> naměřenými na základě WLTP a emisemi CO<sub>2</sub> nahlášenými na základě WLPT.*

*Pro nové účastníky trhu je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16, kterými pozmění toto nařízení a stanoví vzorce pro výpočet příslušného cíle pro specifické emise do roku 2021 pro jednotlivé výrobce.*

## Pozměňovací návrh 63

### Návrh nařízení

#### Příloha I – část A – bod 6.3 – odst. 3 – pododstavec 2

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

*V období 2025 až 2029 je faktor ZLEV  $(1 + y - x)$ , pokud je však výsledek větší než 1,05, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1,05; pokud je **tento** výsledek **v rozmezí 1,0 až 0,98**, použije se **pro faktor ZLEV** hodnota 1,0; **pokud je výsledek nižší než 0,95, použije se pro faktor ZLEV hodnota 0,95;***

*od roku 2030 je faktor ZLEV (1 + y - x),  
pokud je však výsledek větší než 1,05,  
použije se pro faktor ZLEV hodnota 1,05,  
a pokud je výsledek menší než 0,95,  
použije se hodnota 0,95 kde:*

## **Pozměňovací návrh 98**

### **Návrh nařízení**

#### **Příloha I – část A – bod 6.3 – odst. 4 – pododstavec 3**

##### *Znění navržené Komisí*

x je **15 %** v letech 2025 až 2029 a **30 %** od roku 2030

##### *Pozměňovací návrh*

x je **20 %** v letech 2025 až 2029 a **35 %** od roku 2030

## **Pozměňovací návrh 65**

### **Návrh nařízení**

#### **Příloha I – část B – bod 6.3.1 – odst. 1 a (nový)**

##### *Znění navržené Komisí*

##### *Pozměňovací návrh*

*Pro účely výpočtu podle tohoto vzorce se cíl pro specifické emise do roku 2021, který je vymezen v bodě 4, upraví tak, aby zohledňoval rozdíl mezi emisemi CO<sub>2</sub> naměřenými na základě WLTP a emisemi CO<sub>2</sub> nahlášenými na základě WLPT.*

*Pro nové účastníky trhu je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16, kterými pozmění toto nařízení a stanoví vzorce pro výpočet příslušného cíle pro specifické emise do roku 2021 pro jednotlivé výrobce.*

## **Pozměňovací návrh 66**

### **Návrh nařízení**

#### **Příloha I – část B – bod 6.3.1 – odst. 3 – pododstavec 3**

##### *Znění navržené Komisí*

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

##### *Pozměňovací návrh*

faktor ZLEV je (1 + y - x), pokud je však výsledek větší než 1,05, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1,05. pokud je **tento**



výsledek *menší než* 1,0, použije se hodnota 1,0 *kde*:

výsledek *v rozmezí* 1,0 až 0,98, použije se *pro faktor ZLEV* hodnota 1,0; *pokud je výsledek nižší než 0,95, použije se pro faktor ZLEV hodnota 0,95.*

### Pozměňovací návrh 67

#### Návrh nařízení

#### Příloha I – část B – bod 6.3.1 – odst. 4 – pododstavec 3

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

x je 15 %

x je 20 %

### Pozměňovací návrh 68

#### Návrh nařízení

#### Příloha I – část B – bod 6.3.2 – odst. 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

*Pro účely výpočtu podle tohoto vzorce se cíl pro specifické emise do roku 2021, který je vymezen v bodě 4, upraví tak, aby zohledňoval rozdíl mezi emisemi CO<sub>2</sub> naměřenými na základě WLTP a emisemi CO<sub>2</sub> nahlášenými na základě WLPT.*

*Pro nové účastníky trhu je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16, kterými pozmění toto nařízení a stanoví vzorce pro výpočet příslušného cíle pro specifické emise do roku 2021 pro jednotlivé výrobce.*

### Pozměňovací návrh 69

#### Návrh nařízení

#### Příloha I – část B – bod 6.3.2 – odst. 3 – pododstavec 3

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

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

faktor *ZLEV je*  $(1 + y - x)$ , pokud je však výsledek větší než 1,05, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1,05, a pokud je výsledek menší než 0,95, použije se

1,0 kde:

hodnota 0,95 kde:

**Pozměňovací návrh 99**

**Návrh nařízení**

**Příloha I – část B – bod 6.3.2 – odst. 4 – pododstavec 3**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

x je **30 %**

x je **35 %**