



2023/0042(COD)

13.10.2023

STANOVISKO

Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a zrušuje nařízení (EU) 2018/956
(COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Zpravodajka: Miapetra Kumpula-Natri

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Zpravodajka podporuje řadu prvků návrhu Komise na revizi nařízení o emisních normách CO₂ pro těžká vozidla, například rozšíření oblasti působnosti nařízení na menší nákladní vozidla, dálkové autobusy a přípojná vozidla. Vítaným návrhem je také cíl nulových emisí pro nové městské autobusy v EU od roku 2030. Vždyť odvětví silniční dopravy představuje pětinu emisí skleníkových plynů v EU a je hlavní příčinou znečištění ovzduší ve městech.

Zpravodajka souhlasí s ambiciózním cílem pro všechny podskupiny vozidel pro vykazovaná období od roku 2040 o 90 % a domnívá se, že tento cíl dává trhům jasný signál, že Evropská unie směřuje k budoucnosti nulových emisních norem. To je výhodné pro výrobce, kupující a především pro občany, kteří jsou v současné době vystaveni emisím z odvětví dopravy. Současně je výrobcům ponechán dostatečný prostor pro to, aby se novému nařízení přizpůsobili. Zpravodajka však navrhuje nové, přísnější normy emisí CO₂ pro těžká vozidla pro vykazovaná období let 2035 až 2039, a to zvýšením cílové hodnoty o 10 %. Domnívá se, že je důležité zvýšit počet nových vozidel s nulovými emisemi směrem k těmto posledně uvedeným vykazovaným obdobím.

Zpravodajka dále navrhuje ambicióznější definici vozidel s nulovými emisemi. Podle návrhu Komise by vozidlo s nulovými emisemi smělo vypouštět až 5 g CO₂/tkm, což odpovídá 9 % emisí standardního konvenčního tahače. Cílem této přípustné odchylky je umožnit, aby se dvoupalivové motory na směs vodíku a motorové nafty klasifikovaly jako motory s nulovými emisemi. Revize na 1 g CO₂/tkm je rozumným regulačním přístupem, který umožňuje, aby byly jednopalivové vodíkové spalovací motory zařazeny do kategorie s nulovými emisemi, a zároveň zajišťuje, že skutečný příspěvek dvoupalivových motorů ke snížení emisí CO₂ bude řádně zohledněn.

Kromě toho jsou podle návrhu Komise z cílových hodnot vyňata některá „účelová vozidla“, jako jsou popelářské vozy. Jejich emise CO₂ jsou však certifikovány v rámci nástroje VECTO a sledovány a vykazovány výrobcí vozidel a členskými státy EU. Vzhledem k tomu, že popelářské vozy jezdí převážně ve městech, významně zde ovlivňují kvalitu ovzduší a způsobují nežádoucí hlukové znečištění. Proto by měly být popelářské vozy zahrnuty do cílů snižování emisí CO₂.

Podobně mezi vozidla s maximální hmotností nižší než 5 tun patří mnoho městských dodávkových vozidel zásobujících obchody, jako jsou supermarkety ve městech, a jejich dekarbonizace tedy přispěje ke zlepšení kvality ovzduší ve městech. Na malá nákladní vozidla by se proto měly vztahovat stejné cíle pro emise CO₂ a měla by být zařazena do příslušných podskupin podle jejich profilu určení, najetých kilometrů a užitečného zatížení.

Zpravodajka navrhuje, aby Komise do roku 2028 komplexně přezkoumala účinnost a dopad tohoto nařízení a předložila Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích přezkumu.

Ke zprávě případně připojí revidovaný návrh tohoto nařízení. Do roku 2025 by měla Evropská komise po konzultaci s Výborem pro změnu klimatu předkládat každoroční přehled o situaci v oblasti základních podmínek v jednotlivých členských státech.

Zpravodajka je v neposlední řadě toho názoru, že výpočet emisí CO₂ u těžkých vozidel nezohledňuje lepší energetickou účinnost mimořádně těžkých souprav s maximální přípustnou hmotností nad 60 tun. Vzhledem k tomu, že jejich předpokládané užitečné zatížení je stejné jako u výrazně menších těžkých vozidel v rámci stejných podskupin, nebudou jejich vypočtené emise CO₂ na tunokilometr odpovídat skutečnému zatížení přepravovanému mimořádně těžkou soupravou. Na průměrné specifické emise CO₂ výrobců by se měl použít kompenzační faktor, který by kompenzoval vyšší zatížení, jež nese mimořádně těžká souprava, a zohlednil by tak jejich lepší energetickou účinnost.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRH

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

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

(4) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119¹¹ Unie začlenila do právních předpisů cíl klimatické neutrality celého hospodářství do roku 2050. Uvedené nařízení také stanoví závazný cíl Unie dosáhnout čistého domácího snížení emisí skleníkových plynů (tj. emisí po odečtení pohlcených emisí) do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990.

Pozměňovací návrh

(4) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119¹¹ Unie začlenila do právních předpisů cíl klimatické neutrality celého hospodářství, ***a to co nejdříve a nejpozději*** do roku 2050, ***a cíl následně dosáhnout záporných emisí.*** Uvedené nařízení také stanoví závazný cíl Unie dosáhnout čistého domácího snížení emisí skleníkových plynů (tj. emisí po odečtení pohlcených emisí) do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990. ***Uvedené nařízení rovněž stanoví, že Komise by měla usilovat o sladění všech budoucích legislativních a rozpočtových návrhů s cíli a úkoly stanovenými v uvedeném nařízení a v případě nesouladu uvést důvody v rámci posouzení dopadů, které tyto návrhy doprovází.***

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

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

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

dopravě, ale snížení emisí je zapotřebí i v jiných odvětvích, včetně těch, kde je snižování emisí náročnější.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8a) Zpřísnění požadavků na snižování emisí CO₂ u těžkých vozidel a zavádění nezbytné dobijecí a čerpací infrastruktury bude mít zásadní význam při snižování emisí celého vozového parku těžkých vozidel, mělo by však být doplněno o další iniciativy zaměřené na rychlejší přechod od silniční dopravy k železniční a zvýšení objemu železniční nákladní dopravy.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10) V této souvislosti by měly být pro období od roku 2030 stanoveny nové přísnější cíle v oblasti snižování emisí CO₂

(10) V této souvislosti by měly být pro období od roku 2030 stanoveny nové přísnější cíle v oblasti snižování emisí CO₂

pro nová těžká vozidla. Tyto cíle by měly být stanoveny na úrovni, která bude silným signálem k urychlenému uvádění vozidel s nulovými emisemi na trh Unie a **k** nákladově efektivní **stimulaci inovací** v oblasti technologií nulových emisí.

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

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10a) Expozice znečištěnému ovzduší, a to i kvůli odvětví silniční dopravy, významně zasahuje městské obyvatelstvo v Unii a je spojena s předčasnými úmrtími. Urychlením zavádění vozidel s nulovými emisemi a nízkými emisemi přispějí posílené požadavky na snížení emisí CO₂ také ke snížení znečištění ovzduší ze silniční dopravy.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 11 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Aktualizovaná nová průmyslová strategie¹⁴ předpokládá společné vypracování způsobů ekologické a digitální transformace ve spolupráci s průmyslem, veřejnými orgány, sociálními partnery a dalšími zúčastněnými

Aktualizovaná nová průmyslová strategie¹⁴ předpokládá společné vypracování způsobů ekologické a digitální transformace ve spolupráci s průmyslem, veřejnými orgány, sociálními partnery a dalšími zúčastněnými

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

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

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

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

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

(12) ***Tyto cíle pro vozový park v celé Unii mají být doplněny nezbytným zaváděním*** dobíjecí a čerpací

Pozměňovací návrh

(12) ***Několik členských států již oznámilo, že půjdou nad rámec těchto minimálních požadavků, a několik***

infrastruktury, *jak je stanoveno v návrhu nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva¹⁶, který předložila Komise.*

evropských výrobců nákladních vozidel vytvořilo společné podniky, které budou instalovat a provozovat veřejné dobíjecí sítě po celé Evropě. Toto nařízení rovněž podpoří další investice do dobíjecí infrastruktury tím, že investorům poskytne jistotu, že dojde ke zvýšení poptávky. Členské státy by měly být rovněž vyzvány, aby do svých revidovaných vnitrostátních politických rámců zahrnuly opatření na podporu zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury v depech, logistických centrech a skladech. Všechny tyto iniciativy přispějí k nezbytnému zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury¹⁶ v celé Unii.

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

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

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12a) Stejný význam má navíc zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury v soukromých lokalitách, například v soukromých depech a logistických centrech, aby bylo zajištěno dobíjení přes noc a dobíjení v cílové destinaci. Je nezbytné, aby žádný evropský region nebo území nezůstaly opomenuty a aby byly náležitě řešeny regionální rozdíly v zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, zejména v méně rozvinutých regionech nebo regionech se specifickými potřebami a podmínkami, jako jsou venkovské a řídké osídlené, odlehlé a nejvzdálenější, ostrovní a horské regiony. Tato veřejná a soukromá síť dobíjecích a

čerpacích stanic je podmínkou pro to, aby výrobci mohli dosáhnout cílů v oblasti snižování emisí CO2.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 12 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení Bod odůvodnění 12 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12c) I když jsou ambicióznější normy CO2 nezbytné k tomu, aby se více rozšířila vozidla s nulovými a nízkými emisemi, a to díky řešení problémů na straně nabídky, musí být doplněny dalšími základními podmínkami na straně poptávky po palivově úspornějších vozidlech, zejména opatřeními na účinné stanovování cen uhlíku.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13) Přechod ke klimatické neutralitě

(13) Zavedení bateriových elektrických

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

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

(15) Vzhledem k heterogenní struktuře celého vozového parku nákladních vozidel nelze plně předvídat, zda bude technologický vývoj pro všechna

Pozměňovací návrh

(15) Vzhledem k heterogenní struktuře celého vozového parku nákladních vozidel nelze plně předvídat, zda bude technologický vývoj pro všechna použití

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

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

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(15a) Evropská unie musí nadále urychlovat snižování emisí CO₂ a každoročně dosahovat snížení emisí v každém odvětví. Má-li se dosáhnout ambiciózních cílů stanovených v tomto nařízení, musí plnit důležitou úlohu v rámci transformace také biopaliva a obnovitelná paliva nebiologického původu (RENBO), jako jsou sloučeniny vodíku. S cílem připravit půdu pro elektrická vozidla nebo vozidla s nulovými emisemi na vodíkový pohon a vytvořit stabilní a jasnou regulaci tržní poptávky je důležité stanovit ambiciózní cíl 90 % pro rok 2040, neboť pouze 1–2 % prodaných těžkých vozidel tvoří v současnosti bateriová elektrická vozidla.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 18

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Nákladní vozidla všech největších jízdních souprav přesahujících 70 tun se obvykle používají na dlouhé vzdálenosti a je třeba je zařadit do zvláštní podskupiny, neboť jejich výpočet emisí CO₂ je třeba upravit podle jejich specifické vlastnosti, aby se zohlednilo jejich skutečné užitečné zatížení a správný jízdní cyklus.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 21 – odst. 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Vzhledem k tomu, že u některých skupin vozidel, která podléhají schválení typu, nejsou dosud emise CO₂ z technických důvodů stanoveny, nemusí tato vozidla splňovat cíle týkající se CO₂ stanovené tímto nařízením. Jedná se například o

Vzhledem k tomu, že u některých skupin vozidel, která podléhají schválení typu, nejsou dosud emise CO₂ z technických důvodů stanoveny, nemusí tato vozidla splňovat cíle týkající se CO₂ stanovené tímto nařízením. Jedná se například o

vozidla zvláštního určení, jako jsou pojízdné jeřáby, nosiče různých hydraulických zařízení nebo vozidla pro přepravu nadměrného nákladu, terénní vozidla, jako jsou některá vozidla používaná pro těžební, lesnické a zemědělské účely, jakož i další vozidla s nestandardním uspořádáním náprav, jako jsou vozidla s více než čtyřmi nápravami nebo s více než se dvěma hnanými nápravami, malé autobusy s maximální hmotností nižší než 7,5 t a malá nákladní vozidla s maximální hmotností nižší než 5 t.

vozidla zvláštního určení, jako jsou pojízdné jeřáby, nosiče různých hydraulických zařízení nebo vozidla pro přepravu nadměrného nákladu, terénní vozidla, jako jsou některá vozidla používaná pro těžební, lesnické a zemědělské účely, jakož i další vozidla s nestandardním uspořádáním náprav, jako jsou vozidla s více než čtyřmi nápravami nebo s více než se dvěma hnanými nápravami, **a** malé autobusy s maximální hmotností nižší než 7,5 t a malá nákladní vozidla s maximální hmotností nižší než 5 t.

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 21 – odst. 5

Znění navržené Komisí

Z výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobců by měla být i nadále vyňata účelová vozidla, **jako jsou popelářské vozy**, sklápěcí automobily nebo domíchávače betonu.

Pozměňovací návrh

Z výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobců by měla být i nadále vyňata účelová vozidla, sklápěcí automobily nebo domíchávače betonu.

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 1

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 1 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO₂ pro nová těžká vozidla, které přispívají k plnění cíle Unie ***spočívajícího ve snižování jejích emisí skleníkových plynů, jak je stanoven*** v nařízení (EU) 2018/842²³, a k dosažení cílů Pařížské dohody²⁴, a rovněž s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu.

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

²⁴ Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2 – písm. c

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 1 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Na vozidla jiná než ta, která jsou uvedena v odstavci 4, která jsou registrována pro použití civilní ochranou,

Pozměňovací návrh

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO₂ pro nová těžká vozidla, které přispívají k plnění cíle ***klimatické neutrality Unie a příslušných průběžných dílčích cílů Unie v oblasti klimatu, jak jsou stanoveny*** v nařízení (EU) 2018/842²³, a k dosažení cílů Pařížské dohody²⁴, a rovněž s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu.

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

²⁴ Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku, ozbrojenými silami nebo subjekty zajišťujícími naléhavou lékařskou péči, se nevztahují cíle pro emise CO₂ podle článku 3a, pokud to členský stát uvede v postupu registrace a vykazování, a tím v údajích vykazovaných v souladu s částí A přílohy IV potvrdí, že účel vozidla nemůže být rovnocenně naplněn vozidly s nulovými emisemi, a je tedy ve veřejném zájmu zaregistrovat vozidlo se spalovacím motorem, které bude tento účel plnit.

požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku, ozbrojenými silami nebo subjekty zajišťujícími naléhavou lékařskou péči, **nebo na nákladní vozidla kategorie N3 ve skupině 11, 12 nebo 16, která jsou ve svém státě registrace povolena k použití pro tažení souprav s maximální přípustnou hmotností převyšující 70 tun,** se nevztahují cíle pro emise CO₂ podle článku 3a, pokud to členský stát uvede v postupu registrace a vykazování, a tím v údajích vykazovaných v souladu s částí A přílohy IV potvrdí, že účel vozidla nemůže být rovnocenně naplněn vozidly s nulovými emisemi, a je tedy ve veřejném zájmu zaregistrovat vozidlo se spalovacím motorem, které bude tento účel plnit.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. i

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 – bod 23 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. i

Nařízení (EU) 2019/1242
Čl. 3 – bod 23 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

23b) „uhlíkovým korekčním faktorem (CCF)“ faktor, který pro účely posouzení souladu uplatňuje korekci na emise CO₂ z výfuku vozidel, aby se zohlednila intenzita emisí skleníkových plynů a podíl paliv způsobilých pro CCF, jak je definováno v čl. 3 bodě 24 tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. i

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3 – bod 23 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

23c) „mimořádně těžkými soupravami (EHC)“ vozidla s maximální přípustnou hmotností nad 60 tun ve srovnání s průměrnou hmotností 40 tun v EU. Vzhledem k tomu, že vzorec pro výpočet emisí CO₂ předpokládá stejné užitečné zatížení jako u výrazně menších těžkých vozidel, měl by být vzorec upraven tak, aby zohledňoval zvýšenou energetickou účinnost těchto mimořádně těžkých souprav tak, aby lépe odrážel skutečné emise.

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3a – odst. 1 – bod 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. V souladu s bodem 1.1.4 přílohy I se těžká vozidla, která nejsou přiřazena do

jedné z podskupin uvedených v bodě 1.1 přílohy I, zohlední při posuzování toho, zda výrobci plní ustanovení o cílech pro snižování emisí stanovených v odstavci 1.

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3b – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

1. U vozidel uvedených v bodě 4.2 přílohy I musí výrobci ve svém vozovém parku nových těžkých vozidel dodržovat minimální podíly vozidel s nulovými emisemi stanovené v bodě 4.3 přílohy I. U nových městských autobusů musí podíl vozidel s nulovými emisemi od vykazovaného období roku 2030 činit **90 % a od vykazovaného období roku 2035 100 %**.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3b – odst. 2

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

morfologie nebo povětrnostní podmínky.

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 3c – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 4 – odst. 1 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

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

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

Stanoví se strop, který zajistí, že

prostřednictvím uhlíkového korekčního faktoru nebude dosaženo více než 10 procentních bodů cílů snížení emisí CO₂ pro roky 2030, 2035 a 2040. Proto se pro roky 2030–2034 stanoví strop, aby byl v tomto faktoru zohledněn podíl paliv způsobilych pro CCF ve výši až 12,5 %, jak je definováno v článku 3 tohoto nařízení. Pro roky 2035–2039 bude tento podíl činit až 17 % a od roku 2040 až 40 %.

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení

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

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 5 – odst. 3 – bod 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

„3a. Kompenzační faktor přidělený nákladním vozidlům N3, která byla poprvé zaregistrována během vykazovaného období a kterým bylo povoleno použití v členských státech s vyšší kombinovanou hmotností platnou pro přepravu mimořádně těžkou soupravou, tj. nad 60 tun. Pokud jde o kompenzační faktor uvedený v tomto článku, přijme Komise do 31. prosince 2024 akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, kterým provede změny vzorce pro výpočet průměrných specifických emisí CO₂ výrobců v příloze I bodě 2.7, aby kompenzovala vyšší energetickou účinnost mimořádně těžkých souprav a napravila zkreslení jejich vypočtených emisí.“

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 – písm. d

Nařízení (EU) 2019/1242
Čl. 7 – odst. 1 – pododstavec 4

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 18

Nařízení (EU) 2019/1242

Čl. 15 – odst. 1 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 18

Nařízení (EU) 2019/1242

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

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

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

jako tahačů těžkých souprav.

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

- a) registraci těžkých vozidel s nulovými emisemi v členských státech;*
- b) zavádění dobijecí a čerpací infrastruktury, vhodné pro těžká vozidla v členských státech;*
- c) zavedení poplatků za užívání silnic rozlišených podle emisí CO₂ v členských státech;*
- d) úroveň průměrné ceny povolenek v rámci nového systému obchodování s emisemi pro silniční dopravu;*
- e) další opatření na podporu zavádění těžkých vozidel s nulovými emisemi.*

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

Nejpozději dne 31. prosince 2026 Komise zveřejní zprávu, v níž stanoví metodiku pro posuzování a konzistentní vykazování údajů o emisích CO₂ vznikajících během celého životního cyklu těžkých vozidel, která jsou uváděna na trh Unie. Tuto zprávu Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě, ve vhodných případech spolu s návrhy na navazující opatření, jako jsou legislativní návrhy.

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení

Příloha I – bod 1.1.4 (nový)

Nařízení (EU) 2019/1242

Příloha I – tabulka 1

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

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Příloha I – bod 1.2

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

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

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Příloha I – bod 2 – podbod 2.1

Nařízení (EU) 2019/1242

Příloha I – bod 2.1

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

v stanovené pro profil určení mp a vykázané v souladu s články 13a a 13b.	
Pro motorová vozidla s nulovými emisemi se hodnoty $CO2_{v,mp}$ a $CO2p_{v,mp}$ stanoví na 0.	
<i>Pozměňovací návrh</i>	
2.1 Výpočet specifických emisí CO ₂ nového těžkého vozidla	
Specifické emise ν g/km nového těžkého vozidla, které je zařazeno do podskupiny sg , nebo jeho primárního vozidla se vypočtou podle následujícího vzorce:	
$CO2_{\nu} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{\nu,mp} \times (1 - CCF_i)$ $CO2p_{\nu} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{\nu,mp} \times (1 - CCF_i)$	
kde:	
\sum_{mp}	je součet všech profilů určení mp uvedených v tabulce 2;
sg	je podskupina, do které bylo nové těžké vozidlo ν zařazeno podle oddílu 1 této přílohy,
$W_{sg,mp}$	je hmotnost profilů určení uvedená v bodech 2.1.1 až 2.1.3;
$CO2_{\nu,mp}$	jsou emise CO ₂ v g/km nového těžkého vozidla ν stanovené pro profil určení mp a vykázané v souladu s články 13a a 13b a normalizované podle přílohy III;
$CO2p_{\nu,mp}$	jsou emise CO ₂ v g/km primárního vozidla nového těžkého vozidla ν stanovené pro profil určení mp a vykázané v souladu s články 13a a 13b;
CCF_i	<i>je uhlíkový korekční faktor pro používané palivo nebo směs paliv ve smyslu definice uvedené v čl. 3 bodě 25 a vypočítaný podle bodu 7 této přílohy, který se použije od roku 2030.</i>
Pro motorová vozidla s nulovými emisemi se hodnoty $CO2_{\nu,mp}$ a $CO2p_{\nu,mp}$ stanoví na 0.	

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení

Příloha I – bod 2.7.2

<i>Znění navržené Komisí</i>
2.7.2. Pro vykazovaná období od roku 2025:

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

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

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

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

kde

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

Pozměňovací návrh

2.7.2. Pro vykazovaná období od roku 2025:

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

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

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

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

kde

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

rCO_{2sg} se stanoví podle bodu 3.1.2.

share_{sgEHC} je podíl nových těžkých vozidel výrobce kategorie N3, která mohou být použita v mimořádně těžké soupravě (EHC), v podskupině sg

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

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

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

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

Pro účely výpočtu emisí CO₂ se nákladní vozidlo, na které se vztahuje toto nařízení, považuje za součást EHC, pokud patří do kategorie N3 a maximální přípustná hmotnost jízdní soupravy v provozu v zemi registrace je vyšší než 60 tun a byla nahlášena v souladu s přílohou IV částí A písm. qa).

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení

Příloha I – bod 4 – podbod 4.1 – tabulka 4.2

Nařízení (EU) 2019/1242

Příloha I – tabulka 4.2

Znění navržené Komisí			
4.2. Podskupiny vozidel zahrnuté do výpočtu průměrných specifických emisí CO ₂ a cílů pro specifické emise výtobců			
X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
podskupiny vozidel, na něž se vztahují cíle pro emise CO ₂ podle čl. 3a odst. 1 písm. a)	podskupiny vozidel pro přepravu zboží, na něž se vztahují cíle pro emise CO ₂ podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d) a odstavce 3	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro emise CO ₂ podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d)	podskupiny vozidel pro přepravu osob, na něž se vztahují cíle pro vozidla s nulovými emisemi podle článku 3b
4-UD, 4-RD, 4-	Všechny	32-C2, 32-C3,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF,

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

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Příloha I – bod 4 – podbod 4.3 – tabulka 4.3.1

Nařízení (EU) 2019/1242

Příloha I – tabulka 4.3.1

<i>Znění navržené Komisí</i>				
4.3.1. Následující cíle pro snížení emisí CO ₂ rf_{sg} a rfp_{sg} podle článku 3a se použijí na vozidla v podskupině sg pro různá vykazovaná období:				
Cíle pro snížení emisí CO ₂ rf_{sg} a rfp_{sg}				
Podskupin	Vykazované období			
	2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku

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

vozidla > 7,4 t					
Těžká nákladní vozidla > 16 t s uspořádáním náprav 4x2 a 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 16 t se zvláštním uspořádáním náprav	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autokary <i>a meziměstské autobusy (rf_{sg})</i>	<i>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</i>	0	43 %	64 %	90 %
Primární vozidla autokarů <i>a meziměstských autobusů (rf_{p_{sg}})</i>	<i>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</i>	0	43 %	64 %	90 %
Přípojná vozidla	<i>421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633</i>	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Návěsy	<i>111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124,</i>	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %

	<i>124V, 125, 126</i>				
<i>Návěsy</i>	<i>131, 131V, 132, 132V, 133</i>	<i>0</i>	<i>5,0 %</i>	<i>7,5 %</i>	<i>7,5 %</i>

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Příloha I – bod 4.3.2

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

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení

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

Příloha I – bod 7 (nový)

<i>Znění navržené Komisí</i>
<i>Pozměňovací návrh</i>
<p>7. VÝPOČET UHLÍKOVÉHO KOREKČNÍHO FAKTORU (CCF)</p> <p><i>Pro každé palivo nebo směs paliv i se CCF vypočítá následujícím postupem:</i></p> <p><i>Pro „paliva způsobilá pro CCF“ ve smyslu definice uvedené v čl. 3 bodě 25 $CCF_i = 1$.</i></p> <p><i>U konvenčních a fosilních paliv $CCF_i = 0$.</i></p> <p><i>Pro směsi konvenčních a paliv způsobilých pro CCF se CCF vypočítá podle následujícího vzorce:</i></p> $CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$ <p><i>kde:</i></p> <p><i>CCF_i je uhlíkový korekční faktor pro konkrétní směs konvenčního paliva i a všech paliv způsobilých pro CCF, která lze použít k jeho nahrazení.</i></p> <p><i>$SHARES_{n,i}$ je procentní podíl obnovitelných paliv vykázaný v databázi Shares, uvedený v posledním dostupném vykazovaném období n a vypočtený jako průměrný podíl ve všech členských státech EU.</i></p> <p><i>$SHARES_{n-1,i}$ je procentní podíl obnovitelných paliv vykázaných v databázi Shares, uvedený v předposledním dostupném vykazovaném období n a vypočtený jako průměrný podíl ve všech členských státech EU.</i></p> <p><i>$SHARES_{n-2,i}$ je procentní podíl obnovitelných paliv vykázaný v databázi Shares, uvedený ve třetím posledním dostupném sledovaném období n a vypočtený jako průměrný podíl ve všech členských státech EU.</i></p> <p><i>Databáze Shares je přístupná na adrese:</i> <i>https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data</i></p>

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Příloha IV – část A – bod q a (nový)

Nařízení (EU) 2019/1242

Příloha IV (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

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

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

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

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

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

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se