Evropský parlament
2024-2029

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin
Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2025/0421(COD)

23.6.2026

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY 52 - 251

Návrh zprávy
Tiemo Wölken, François Kalfon
(PE787.931v01-00)

Čistá podniková vozidla

Návrh nařízení
(COM(2025)0994 – 2025/0421(COD))

Pozměňovací návrh 52
Markus Ferber

Návrh nařízení
–

Návrh na zamítnutí

Evropský parlament zamítá návrh Komise.

Or. en

Odůvodnění

Návrh Komise je nadměrně komplikovaný a byrokratický. Tím, že jsou v něm zavedeny podrobné povinné požadavky týkající se členských států EU a různých kategorií vozidel, představuje významnou administrativní zátěž na úrovni členských států a EU.

Ustanovení o finanční podpoře stanovená v článku 4 navíc zasahují do fiskální politiky členských států, zejména pokud jde o daně, což vyvolává vážné obavy o dodržování zásady subsidiarity.

Pozměňovací návrh 53
Andreas Glück, Christine Singer, Engin Eroglu

Návrh nařízení
–

Návrh na zamítnutí

Evropský parlament zamítá návrh Komise.

Or. en

Pozměňovací návrh 54
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Návrh nařízení
–

Návrh na zamítnutí

Evropský parlament zamítá návrh

Komise.

Or. en

Pozměňovací návrh 55
Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Angelika Niebler, Gheorghe Falcă, Flavio Tosi

Návrh nařízení
–

Návrh na zamítnutí

Evropský parlament zamítá návrh Komise.

Or. en

Pozměňovací návrh 56
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Viktória Ferenc, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
–

Návrh na zamítnutí

Evropský parlament zamítá návrh Komise.

Or. en

Pozměňovací návrh 57
Jacek Ozdoba
za skupinu ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Návrh nařízení
–

Návrh na zamítnutí

Evropský parlament zamítá návrh Komise.

Or. en

Pozměňovací návrh 58
Alexandr Vondra
za skupinu ECR
Carlo Fidanza, Ondřej Krutílek

Návrh nařízení
–

Návrh na zamítnutí

Evropský parlament zamítá návrh Komise; 1. domnívá se, že návrh je v rozporu se zásadou proporcionality, jak je stanovena v článku 4 Smlouvy o EU, jelikož stanovuje povinnosti, které jdou nad rámec toho, co je nezbytné k dosažení jeho cílů, a nebere dostatečně v úvahu nejrůznější ekonomické a provozní podmínky a odlišnou infrastrukturu v členských státech a mezi různými druhy uživatelů vozového parku, včetně dopravních segmentů; 2. konstatuje, že chybí dostatečně důkladné odvětvové posouzení dopadů z hlediska ekonomické zátěže, kterou by návrh představoval pro firemní vozové parky v případě všech společností, mj v malých a středních podnicích, a zdůrazňuje, že povinnosti uložené členským státům se pravděpodobně promítnou do přímých či nepřímých povinností provozovatelů vozových parků a poskytovatelů služeb; 3. vyzývá Komisi, aby vzala svůj návrh zpět; pověřuje svou předsedkyni, aby předala postoj Parlamentu Radě EU, Komisi a parlamentům členských států.

Or. en

Odůvodnění

Návrh dostatečně neodráží provozní realitu uživatelů firemního vozového parku, včetně provozovatelů silniční dopravy, a není v souladu s dostupností infrastruktury, dodávkami vozidel a hospodářskými podmínkami malých a středních podniků. bez důkladného posouzení dopadů na jednotlivá odvětví se mohou povinnosti členských států přelít do faktické povinnosti nakupovat určitá vozidla, což by mělo na společnosti nepřiměřený dopad a vyvolává to obavy v souvislosti s článkem 16 a 17 Listiny.

Pozměňovací návrh 59
Adrian-George Axinia

Návrh nařízení
–

Návrh na zamítnutí

Evropský parlament zamítá návrh Komise; 1. návrh dostatečně neodráží provozní realitu uživatelů firemních vozových parků, včetně provozovatelů silniční dopravy, a není v souladu s dostupností infrastruktury, dodávkami vozidel a hospodářskými podmínkami malých a středních podniků. bez důkladného posouzení dopadů na jednotlivá odvětví se mohou povinnosti členských států transformovat do faktické povinnosti nakupovat určitá vozidla, což by mělo na společnosti nepřiměřený dopad a vyvolává to obavy v souvislosti s článkem 16 a 17 Listiny; 2. poukazuje na to, že chybí dostatečně důkladné odvětvové posouzení dopadů, které by se zabývalo finanční zátěží, kterou by návrh představoval pro společnosti provozující firemní vozové parky všech velikostí, mj. pro malé a střední podniky, a zdůrazňuje, že požadavky kladené na členské státy se s vysokou pravděpodobností promítnou do přímého nebo nepřímého zatížení provozovatelů vozových parků a poskytovatelů služeb spojeného s dodržováním předpisů;

Or. en

Pozměňovací návrh 60
Adrian-George Axinia

Návrh legislativního usnesení
Bod 2

Návrh legislativního usnesení	*Pozměňovací návrh*
2. vyzývá Komisi, aby ***věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže*** svůj návrh ***nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit***;	2. vyzývá Komisi, aby ***vzala*** svůj návrh ***zpět***;

Or. en

Pozměňovací návrh 61
Carlo Fidanza

Návrh legislativního usnesení
Bod 2

Návrh legislativního usnesení	*Pozměňovací návrh*
2. vyzývá Komisi, aby ***věc znovu postoupila Parlamentu***, ***jestliže svůj návrh nahradí jiným textem***, ***podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;***	2. vyzývá Komisi, aby ***svůj návrh stáhla a nahradila jej:***
	– pokyny k dekarbonizaci firemních vozových parků,
	– přehlednou výměnou osvědčených postupů mezi členskými státy,
	– cílenými finančními pobídkami a opatřeními zaměřenými na poskytování technické podpory,
	– doporučeními zaměřenými na zlepšení základních podmínek, včetně dobíjecí a čerpací infrastruktury, připravenosti sítě, povolovacích postupů a přístupu k financování. Tento přístup by měl podpořit ekologizaci firemních vozových parků a zároveň plně respektovat rozmanité podmínky na vnitrostátním trhu, připravenost infrastruktury, daňové systémy a provozní realitu v jednotlivých

členských státech;

Or. en

Pozměňovací návrh 62
Flavio Tosi

Návrh nařízení
Název 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Návrh ***NAŘÍZENÍ*** EVROPSKÉHO PARLAMENTU a RADY o čistých firemních vozidlech (Text s významem pro EHP)	Návrh ***SMĚRNICE*** EVROPSKÉHO PARLAMENTU a RADY o čistých firemních vozidlech (Text s významem pro EHP)

Or. en

Odůvodnění

Tento návrh by měl vycházet spíše z orientačních než povinných vnitrostátních cílů, ale i z vnitrostátních plánů a opatření navržených a prováděných členskými státy, a to i v oblastech úzce souvisejících s vnitrostátními rozhodnutími v oblasti fiskální politiky, infrastruktury a průmyslové politiky. Vhodnější formu k vytvoření tohoto rámce představuje směrnice, která lépe respektuje zásady subsidiarity a proporcionality a zároveň umožňuje členským státům dosahovat společných cílů flexibilně s ohledem na vnitrostátní podmínky.

Pozměňovací návrh 63
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Název 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Návrh ***NAŘÍZENÍ*** EVROPSKÉHO PARLAMENTU a RADY o čistých firemních vozidlech (Text s významem pro EHP)	Návrh ***SMĚRNICE*** EVROPSKÉHO PARLAMENTU a RADY o čistých firemních vozidlech (Text s významem pro EHP)

Or. en

Odůvodnění

The proposal should rely on indicative, not mandatory, national targets, plans and measures designed by Member States, notably in fiscal, infrastructure and industrial policy. a Directive better respects subsidiarity and proportionality, allowing flexibility in light of national circumstances. The reliance on national implementation confirms that a directly applicable Regulation is not required. More generally, given the significant differences across Member States, including regarding leasing models and economic conditions, a non-binding framework based on guidance, incentives and technical support would represent a more proportionate and effective approach than binding Union legislation.

Pozměňovací návrh 64
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(1) Silniční doprava je v Unii dominantním druhem dopravy – v roce 2023 na ni připadalo 52,6 % celkové činnosti v oblasti nákladní dopravy a 81,2 % činnosti v oblasti osobní dopravy, přičemž z ní pocházelo 22,6 % emisí skleníkových plynů a 35 % emisí NOx v Unii.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 65
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(1a) Oxid uhličitý není klasickou látkou znečišťující místní ovzduší, jako jsou oxidy dusíku, částice nebo oxid uhelnatý, ale přirozenou složkou atmosféry a v právu Unie se s ním zachází jako se skleníkovým plynem. Opatření ke snížení emisí CO_2 mohou mít významný

dopad na podniky, průmyslovou výrobu, vlastnická práva, mobilitu a konkurenceschopnost. Musí být proto založena na transparentním posouzení dopadů, být přiměřená a poskytovat prokazatelnou přidanou hodnotu pro dosažení cílených cílů v oblasti klimatu.

Or. de

Odůvodnění

Hospodářský a společenský dopad opatření v oblasti klimatu vyžaduje důkladný test přiměřenosti a jasně prokázané přínosy.

Pozměňovací návrh 66
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“[3] a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119[4] stanoví kroky k dosažení klimatické neutrality do roku 2050 a potřebu snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy o 90 % ve srovnání s rokem 1990. Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl[5] a Dohoda o čistém průmyslu[6] zdůrazňují význam automobilového průmyslu pro průmyslovou konkurenceschopnost Evropské unie a ukazují potřebu přijmout opatření v oblasti firemních vozidel.	***vypouští se***

[3] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Zelená dohoda pro Evropu“ ze dne 11. prosince 2019, COM(2019) 640 final.

[4] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl, COM(2025) 95 final, 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Sdělení o Dohodě o čistém průmyslu: společný plán konkurenceschopnosti a dekarbonizace, COM(2025) 85 final, 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

Or. en

Pozměňovací návrh 67
Kai Tegethoff, Virginijus Sinkevičius

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“[3] a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119[4] ***stanoví*** kroky k dosažení klimatické neutrality do roku 2050 a potřebu snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy o 90 % ve srovnání s rokem 1990. ***Průmyslový akční plán*** pro evropský automobilový průmysl[5] a ***Dohoda*** o čistém průmyslu[6] ***zdůrazňují*** význam automobilového průmyslu pro průmyslovou konkurenceschopnost	(2) ***Ve*** sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“[3] a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119[4] ***jsou stanoveny*** kroky k dosažení klimatické neutrality do roku 2050 a potřebu snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy o 90 % ve srovnání s rokem 1990. v ***průmyslovém akčním plánu*** pro evropský automobilový průmysl[5] a v ***Dohodě*** o čistém průmyslu[6] ***se zdůrazňuje*** význam automobilového průmyslu pro průmyslovou

Evropské unie a ***ukazují potřebu přijmout*** opatření v ***oblasti firemních vozidel***.

konkurenceschopnost Evropské unie a ***ukazuje, že rychlejší rozšíření vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích bude evropskému automobilovému průmyslu ku prospěchu a povede k dalšímu snižování emisí z dopravy.*** ve ***sdělení Komise nazvaném „AccelerateEU – Cenově dostupná a bezpečná energie prostřednictvím urychlených opatření“ se poukazuje na nebezpečí závislosti Evropy na dovozu fosilních paliv a prosazuje urychlený přechod na elektromobilitu jako strukturální cesta ke snížení naší závislosti na ropě v silniční dopravě a ke snížení účtů spotřebitelů a podniků za energii.***

---

[3] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Zelená dohoda pro Evropu“ ze dne 11. prosince 2019, COM(2019) 640 final.

[4] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl, COM(2025) 95 final, 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Sdělení o Dohodě o čistém průmyslu: společný plán konkurenceschopnosti a dekarbonizace, COM(2025) 85 final, 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

[3] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Zelená dohoda pro Evropu“ ze dne 11. prosince 2019, COM(2019) 640 final.

[4] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl, COM(2025) 95 final, 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Sdělení o Dohodě o čistém průmyslu: společný plán konkurenceschopnosti a dekarbonizace, COM(2025) 85 final, 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

Pozměňovací návrh 68
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler, Letizia Moratti

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Ve sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“[3] a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119[4] jsou stanoveny kroky k dosažení klimatické neutrality do roku 2050 a potřebu snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy o 90 % ve srovnání s rokem 1990. Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl[5] a Dohoda o čistém průmyslu[6] zdůrazňují význam automobilového průmyslu pro průmyslovou konkurenceschopnost Evropské unie a ukazují potřebu přijmout opatření v oblasti firemních vozidel.	(2) Ve sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“[3] a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119[4] jsou stanoveny kroky k dosažení klimatické neutrality do roku 2050 a potřebu snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy o 90 % ve srovnání s rokem 1990. Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl[5] a Dohoda o čistém průmyslu[6] zdůrazňují význam automobilového průmyslu pro průmyslovou konkurenceschopnost Evropské unie a ukazují potřebu přijmout opatření v oblasti firemních vozidel. ***Jak je uvedeno v Draghiho zprávě, „dekarbonizace a konkurenceschopnost nejsou protichůdnými cíli“. v rámci přechodu na mobilitu s nižšími emisemi by proto měla být zachována konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu, dodržována zásada technologické neutrality a zohledněna cenová dostupnost pro spotřebitele a provozovatele vozových parků.***
[3] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Zelená dohoda pro Evropu“ ze dne 11. prosince 2019, COM(2019) 640 final.	[3] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Zelená dohoda pro Evropu“ ze dne 11. prosince 2019, COM(2019) 640 final.

[4] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl, COM(2025) 95 final, 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Sdělení o Dohodě o čistém průmyslu: společný plán konkurenceschopnosti a dekarbonizace, COM(2025) 85 final, 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

[4] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl, COM(2025) 95 final, 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Sdělení o Dohodě o čistém průmyslu: společný plán konkurenceschopnosti a dekarbonizace, COM(2025) 85 final, 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

Or. en

Pozměňovací návrh 69
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“[3] a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119[4] stanoví kroky k dosažení klimatické neutrality do roku 2050 a potřebu snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy o 90 % ve srovnání s rokem 1990. Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl[5] a Dohoda o čistém průmyslu[6] zdůrazňují význam automobilového průmyslu pro průmyslovou konkurenceschopnost Evropské unie a ukazují potřebu přijmout opatření v oblasti firemních vozidel.	(2) Sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“[3] a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119[4] stanoví kroky k dosažení klimatické neutrality do roku 2050 a potřebu snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy o 90 % ve srovnání s rokem 1990. ***Komise ve svém sdělení s názvem „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu“ vyzývá k rozhodným krokům, které by zajistily větší snahu o zajištění udržitelnějších způsobů dopravy.*** Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl[5] a Dohoda o čistém

průmyslu[6] zdůrazňují význam automobilového průmyslu pro průmyslovou konkurenceschopnost Evropské unie a ukazují potřebu přijmout opatření v oblasti firemních vozidel.

[3] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Zelená dohoda pro Evropu“ ze dne 11. prosince 2019, COM(2019) 640 final.

[4] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl, COM(2025) 95 final, 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Sdělení o Dohodě o čistém průmyslu: společný plán konkurenceschopnosti a dekarbonizace, COM(2025) 85 final, 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

[3] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Zelená dohoda pro Evropu“ ze dne 11. prosince 2019, COM(2019) 640 final.

[4] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

[5] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl, COM(2025) 95 final, 5.3.2025, CELEX: 52025DC0095.

[6] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Sdělení o Dohodě o čistém průmyslu: společný plán konkurenceschopnosti a dekarbonizace, COM(2025) 85 final, 26.2.2025, CELEX: 52025DC0085.

Or. en

Odůvodnění

Toto nařízení by mělo výslovně odkazovat na klíčová politická opatření EU v oblasti městské mobility, jako je rámec pro udržitelnou městskou mobilitu (SUMF) a Strategie pro inteligentní a udržitelnou mobilitu. Tyto rámce uznávají vozidla s nulovými emisemi a zároveň podporují aktivní a veřejnou dopravu s cílem omezit přetížení dopravy a zlepšit kvalitu ovzduší. U mnoha cest ve městech je přechod na tyto alternativní druhy dopravy účinnější než pouhé nahrazení vozidel se spalovacím motorem, a proto je z hlediska plánování místní mobility a zajištění kvalitního života ve městech toto nařízení velmi důležité.

Pozměňovací návrh 70
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(2a) Klasifikace vozidla jako čistého nesmí být založena pouze na nepřítomnosti místních výfukových emisí. Je třeba vzít v úvahu dopady celého životního cyklu, včetně výroby vozidel, výroby baterií, těžby surovin, výroby energie, skladby zdrojů elektrické energie, dodávek paliva, používání, údržby, recyklace a likvidace. Článek 7a nařízení (EU) 2019/631 vyžaduje, aby Komise předložila společnou metodiku Unie pro posuzování a jednotné vykazování emisí CO_2 během celého životního cyklu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel. Dokud tato metodika nebude k dispozici a nebude uplatňována a začleněna do posouzení dopadů tohoto nařízení, nebudou žádné technologii pohonu uděleny regulační výsady ani nevýhody. Nařízení, které upřednostňuje baterii a další tzv. vozidla s nulovými emisemi ještě před použitím této metodiky, předjímá výsledek posouzení a je v rozporu s právními předpisy založenými na důkazech, technologickou neutralitou a zásadou proporcionality.

Or. de

Odůvodnění

Komise nevytvoří kvóty pro konkrétní technologie dříve, než bude stanovena a uplatňována metodika životního cyklu, za kterou je odpovědná. Přístup založený na výfukových plynech plně neodráží skutečný dopad vozidel na životní prostředí.

Pozměňovací návrh 71
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631([7]) a (EU) 2019/1242([8]) stanoví výkonnostní požadavky na emise CO2 pro nová silniční vozidla, aby přispívala k dosažení cíle Unie snížit emise skleníkových plynů. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ([9]) stanoví vnitrostátní cíle pro podíl čistých vozidel na veřejných zakázkách na území každého členského státu na dvě pětiletá období. Vztahuje se na všechny veřejné zakázky na vozidla zadávané veřejným zadavatelem nebo zadavatelem.	***vypouští se***

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

[8] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO2 pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

[9] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých silničních vozidel na podporu nízkoemisní mobility (Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj).

Pozměňovací návrh 72
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631([7]) a (EU) 2019/1242([8]) ***stanoví*** výkonnostní požadavky na emise CO2 pro nová silniční vozidla, aby přispívala k dosažení cíle Unie snížit emise skleníkových plynů. ***Směrnice*** Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ([9]) ***stanoví*** vnitrostátní cíle pro podíl čistých vozidel na veřejných zakázkách na území každého členského státu na dvě pětiletá období. Vztahuje se na všechny veřejné zakázky na vozidla zadávané veřejným zadavatelem nebo zadavatelem.	(3) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631[7)] a (EU) 2019/1242[8)] jsou stanoveny výkonnostní požadavky na emise CO_2 pro nová silniční vozidla, aby přispívala k dosažení cíle Unie snížit emise skleníkových plynů. ***v rámci probíhajícího přepracování tohoto rámce se zvažuje zavedení další regulační flexibility, která by usnadnila dosažení tohoto cíle a zároveň zachovala konkurenceschopnost průmyslu a podpořila technologicky neutrální přechod na mobilitu s nízkými emisemi. Proto je zapotřebí zajistit důslednost, pokud jde o zavedený přístup, a zároveň flexibilitu a technologickou neutralitu a zachovat konkurenceschopnost.*** ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES[9)] jsou stanoveny vnitrostátní cíle pro podíl čistých vozidel na veřejných zakázkách na území každého členského státu na dvě pětiletá období. Vztahuje se na všechny veřejné zakázky na vozidla zadávané veřejným zadavatelem nebo zadavatelem.
[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES)	[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES)

č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).	č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).
[8] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO2 pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).	[8] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).
[9] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých silničních vozidel na podporu nízkoemisní mobility (Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj).	[9] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých silničních vozidel na podporu nízkoemisní mobility (Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/33/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 73
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(3a) Firemní vozidla nejsou okrajovým trhem, nýbrž jedním z ústředních trhů s veřejnými zakázkami v evropském hospodářství. Zásahy v tomto segmentu ovlivňují nejen jednotlivá rozhodnutí týkající se vozových parků, ale celou strukturu trhu: Plánování výroby ze strany výrobců, nabídka modelů, leasingové sazby, zbytkové hodnoty, trhy s ojetými automobily, dostupnost vozidel, dobíjecí a síťová infrastruktura a podniková investiční rozhodnutí. Politicky stanovená kvóta uměle přesouvá poptávku od spalovacích motorů k bateriovým a nízkoemisním vozidlům bez ohledu na to, zda se trh,

infrastruktura, ceny elektřiny, profily uživatelů, nabídka vozidel a provozní požadavky dokáží s touto transformací vyrovnat. To může vést k nerovnováze na straně nabídky i poptávky, zejména k nedostatku dodávek, rostoucím cenám, vyšším leasingovým sazbám, ztrátám zbytkové hodnoty, delšímu používání starých vozidel a vytěsnění tržních investičních rozhodnutí.

Or. de

Odůvodnění

Nařízení se zabývá jedním z hlavních poptávkových kanálů evropského automobilového trhu. Má proto přímý dopad na výrobce, dodavatele, leasingové trhy, ceny ojetých automobilů a obchodní investice.

Pozměňovací návrh 74
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) Každý rok je v Unii zaregistrováno přibližně 10 milionů nových osobních automobilů a 1,5 milionu nových dodávek. Přibližně 60 % osobních automobilů a 90 % dodávek jsou firemní vozidla registrovaná právnickými osobami. Mezi ně patří různé typy vozidel a různé případy použití, mimo jiné: vozidla registrovaná leasingovými společnostmi a autopůjčovnami; služební automobily poskytované jako zaměstnanecká výhoda pro zaměstnance společnosti; vozidla používaná dopravci, taxislužbami, společnostmi nabízejícími jízdy na zavolání a společnostmi pro společné využívání vozidel k poskytování služeb v oblasti mobility a logistiky; vozidla používaná pro vlastní potřebu, osobní automobily používané	***vypouští se***

k dopravě vedení společnosti na schůzky nebo přepravní vozidla; předváděcí a zkušební vozidla k dispozici u prodejců vozidel.

Or. en

Pozměňovací návrh 75
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) Každý rok je v Unii zaregistrováno přibližně 10 milionů nových osobních automobilů a 1,5 milionu nových dodávek. Přibližně 60 % osobních automobilů a 90 % dodávek jsou firemní vozidla registrovaná právnickými osobami. Mezi ně patří různé typy vozidel a různé případy použití, mimo jiné: vozidla registrovaná leasingovými společnostmi a autopůjčovnami; služební automobily poskytované jako zaměstnanecká výhoda pro zaměstnance společnosti; vozidla používaná dopravci, taxislužbami, společnostmi nabízejícími jízdy na zavolání a společnostmi pro společné využívání vozidel k poskytování služeb v oblasti mobility a logistiky; vozidla používaná pro vlastní potřebu, osobní automobily používané k dopravě vedení společnosti na schůzky nebo přepravní vozidla; předváděcí a zkušební vozidla k dispozici u prodejců vozidel.	(4) Každý rok je v Unii zaregistrováno přibližně 10 milionů nových osobních automobilů a 1,5 milionu nových dodávek. Přibližně 60 % osobních automobilů a 90 % dodávek jsou firemní vozidla registrovaná právnickými osobami. Mezi ně patří různé typy vozidel a různé případy použití, mimo jiné: vozidla registrovaná leasingovými společnostmi a autopůjčovnami; služební automobily poskytované jako zaměstnanecká výhoda pro zaměstnance společnosti; vozidla používaná dopravci, taxislužbami, společnostmi nabízejícími jízdy na zavolání a společnostmi pro společné využívání vozidel k poskytování služeb v oblasti mobility a logistiky; vozidla používaná pro vlastní potřebu, osobní automobily používané k dopravě vedení společnosti na schůzky nebo přepravní vozidla; předváděcí a zkušební vozidla k dispozici u prodejců vozidel. ***Některé kategorie firemních vozidel, zejména vozidla registrovaná provozovateli krátkodobých pronájmů vozidel, ale i vozidla registrovaná leasingovými společnostmi a společnostmi zabývajícími se nákupem na splátky, pronájmem nebo spotřebitelským financováním, vykazují***

specifické provozní a tržní charakteristiky, včetně klientské struktury, kterou tvoří často malé a střední podniky, sezónních vzorců poptávky a požadavků na přeshraniční mobilitu. Tyto charakteristiky je odlišují od ostatních segmentů firemního vozového parku, a proto by měly být z oblasti působnosti tohoto nařízení vyňaty.

Or. en

Pozměňovací návrh 76
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) Každý rok je v Unii zaregistrováno přibližně 10 milionů nových osobních automobilů a ***1,5 milionu nových dodávek***. Přibližně 60 % osobních automobilů a ***90 % dodávek*** jsou firemní vozidla registrovaná právnickými osobami. Mezi ně patří různé typy vozidel a různé případy použití, mimo jiné: vozidla registrovaná leasingovými společnostmi a autopůjčovnami; vozidla používaná dopravci, taxislužbami, společnostmi nabízejícími jízdy na zavolání a společnostmi pro společné využívání vozidel k poskytování služeb v oblasti mobility a logistiky; vozidla používaná pro vlastní potřebu, osobní automobily používané k dopravě vedení společnosti na schůzky nebo přepravní vozidla; předváděcí a zkušební vozidla k dispozici u prodejců vozidel.	(4) Každý rok je v Unii zaregistrováno přibližně 10 milionů nových osobních automobilů. Přibližně 60 % osobních automobilů jsou firemní vozidla registrovaná právnickými osobami. Mezi ně patří různé typy vozidel a různé případy použití, mimo jiné: vozidla registrovaná leasingovými společnostmi a autopůjčovnami***; služební automobily poskytované jako zaměstnanecká výhoda pro zaměstnance společnosti***; vozidla používaná dopravci, taxislužbami, společnostmi nabízejícími jízdy na zavolání a společnostmi pro společné využívání vozidel k poskytování služeb v oblasti mobility a logistiky; vozidla používaná pro vlastní potřebu, osobní automobily používané k dopravě vedení společnosti na schůzky nebo přepravní vozidla; předváděcí a zkušební vozidla k dispozici u prodejců vozidel.

Or. fr

Pozměňovací návrh 77

Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(4a) Evropský automobilový průmysl je v Unii klíčovým odvětvím. Zahrnuje výrobce, dodavatele, strojní zařízení, dílny, leasingové společnosti, obchod, výzkum, vývoj, logistiku a mnoho regionálních hodnotových řetězců. Byl již značně zatížen regulací vozového parku CO_2, de facto postupným ukončováním registrací nových spalovacích motorů od roku 2035, vysokými cenami energie, rostoucí mezinárodní konkurencí, slabou poptávkou v jednotlivých segmentech elektrických vozidel, závislostí na surovinách a regulační nejistotou. Dodatečná regulace, která politicky směruje velkou část poptávky podniků ke konkrétní technologii, může zvýšit stávající zátěž, narušit investiční rozhodnutí, ohrozit dodavatele, zatížit pracovní místa a vytlačit průmyslovou hodnotu z Unie. Toto nařízení by se proto nemělo uplatňovat, dokud nebudou plně posouzeny a průběžně sledovány účinky na výrobu, zaměstnanost, dodavatelské řetězce, rozhodnutí o umístění, ceny vozidel, zbytkové hodnoty, trhy s ojetými automobily a konkurenceschopnost.

Or. de

Odůvodnění

Nařízení doplňuje stávající zátěž pro automobilový průmysl. Nesmí vést k další deindustrializaci, ztrátě pracovních míst nebo strategickému nesprávnému přidělování.

Pozměňovací návrh 78
Daniel Attard

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(4a) V ostrovních ekonomikách závislých na cestovním ruchu hrají v rámci hospodářské činnosti a konektivity ústřední úlohu půjčovny vozidel, taxislužby a poskytovatelé služeb v oblasti mobility. Přechod na vozidla s nulovými emisemi v těchto odvětvích by proto měl být v případě, že to je odůvodněno objektivními tržními omezeními, podporován prostřednictvím cílených finančních nástrojů, budování infrastruktury a stanovení zvláštních přechodných období.

Or. en

Pozměňovací návrh 79
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Vzhledem k vysokému podílu firemních vozidel na registracích nových vozidel a jejich specifickým vlastnostem z hlediska provozu vozidel mohou opatření zaměřená na firemní vozidla významně urychlit zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi a snižování emisí ze silniční dopravy v Unii. Tento potenciál však v současné době není dostatečně využit. Firemní vozidla jsou zodpovědná za relativně vyšší podíl emisí ve srovnání se soukromými vozidly, což je dáno jejich obecně vyšším počtem ujetých kilometrů za rok, jak je tomu například u některých firemních vozových parků, jako jsou taxislužby a jízdy na zavolání. Vyšší podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi v těchto vozových parcích s vysokým počtem ujetých kilometrů by	***vypouští se***

vedl k vysokým reálným úsporám paliva a snížení emisí ve srovnání se současnými trendy.

Or. en

Pozměňovací návrh 80
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Vzhledem k vysokému podílu firemních vozidel na registracích nových vozidel a jejich specifickým vlastnostem z hlediska provozu vozidel mohou opatření zaměřená na firemní vozidla významně urychlit zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi a snižování emisí ze silniční dopravy v Unii. Tento potenciál však v současné době není dostatečně využit. Firemní vozidla jsou zodpovědná za relativně vyšší podíl emisí ve srovnání se soukromými vozidly, což je dáno jejich obecně vyšším počtem ujetých kilometrů za rok, jak je tomu například u některých firemních vozových parků, jako jsou taxislužby a jízdy na zavolání. Vyšší podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi v těchto vozových parcích s vysokým počtem ujetých kilometrů by vedl k vysokým reálným úsporám paliva a snížení emisí ve srovnání se současnými trendy.	(5) Vzhledem k vysokému podílu firemních vozidel na registracích nových vozidel a jejich specifickým vlastnostem z hlediska provozu vozidel mohou opatření zaměřená na firemní vozidla významně urychlit zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi a snižování emisí ze silniční dopravy v Unii. Tento potenciál však v současné době není dostatečně využit. Firemní vozidla jsou zodpovědná za relativně vyšší podíl emisí ve srovnání se soukromými vozidly, což je dáno jejich obecně vyšším počtem ujetých kilometrů za rok, jak je tomu například u některých firemních vozových parků, jako jsou taxislužby a jízdy na zavolání. Vyšší podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi v těchto vozových parcích s vysokým počtem ujetých kilometrů by vedl k vysokým reálným úsporám paliva a snížení emisí ve srovnání se současnými trendy. ***Tato opatření však nesmí vést k nepřiměřenému zvýšení nákladů společností na obnovu vozového parku ani ohrozit konkurenceschopnost evropského odvětví dopravy a logistiky. Budou rovněž vyžadovat zohlednění reality průmyslu, možností elektrifikace a specifických hospodářských a provozních omezení různých segmentů, z nichž se skládá***

odvětví podnikových vozidel.

Or. fr

Pozměňovací návrh 81
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Vzhledem k vysokému podílu firemních vozidel na registracích nových vozidel a jejich specifickým vlastnostem z hlediska provozu vozidel mohou opatření zaměřená na firemní vozidla významně urychlit zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi a snižování emisí ze silniční dopravy v Unii. Tento potenciál však v současné době není dostatečně využit. Firemní vozidla jsou zodpovědná za relativně vyšší podíl emisí ve srovnání se soukromými vozidly, což je dáno jejich obecně vyšším počtem ujetých kilometrů za rok, jak je tomu například u některých firemních vozových parků, jako jsou taxislužby a jízdy na zavolání. Vyšší podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi v těchto vozových parcích s vysokým počtem ujetých kilometrů by vedl k vysokým reálným úsporám paliva a snížení emisí ve srovnání se současnými trendy.	(5) Vzhledem k vysokému podílu firemních vozidel na registracích nových vozidel a jejich specifickým vlastnostem z hlediska provozu vozidel mohou opatření zaměřená na firemní vozidla významně urychlit zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi a snižování emisí ze silniční dopravy v Unii. Tento potenciál však v současné době není dostatečně využit. Firemní vozidla jsou zodpovědná za relativně vyšší podíl emisí ve srovnání se soukromými vozidly, což je dáno jejich obecně vyšším počtem ujetých kilometrů za rok, jak je tomu například u některých firemních vozových parků, jako jsou taxislužby a jízdy na zavolání. Vyšší podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi v těchto vozových parcích s vysokým počtem ujetých kilometrů by vedl k vysokým reálným úsporám ***CO_2 a*** paliva***, k omezení částic škodlivých z hlediska životního prostředí*** a ***lidského zdraví a ke*** snížení emisí ve srovnání se současnými trendy. ***Rychlejší průnik podnikových vozidel s nulovými emisemi na trh s ojetými vozidly může přispět ke zvýšení cenové dostupnosti a ke zlepšení přístupnosti řešení v oblasti mobility s nulovými emisemi pro domácnosti s nízkými a středními příjmy a další uživatele dopravy, kteří jsou závislí na trhu s ojetými vozidly.***

Or. en

Pozměňovací návrh 82
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Vzhledem k vysokému podílu firemních vozidel na registracích nových vozidel a jejich specifickým vlastnostem z hlediska provozu vozidel mohou opatření zaměřená na firemní vozidla významně urychlit zavádění vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi a snižování emisí ze silniční dopravy v Unii. Tento potenciál však v současné době není dostatečně využit. Firemní vozidla jsou zodpovědná za relativně vyšší podíl emisí ve srovnání se soukromými vozidly, což je dáno jejich obecně vyšším počtem ujetých kilometrů za rok, jak je tomu například u některých firemních vozových parků, jako jsou taxislužby a jízdy na zavolání. Vyšší podíl vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi v těchto vozových parcích s vysokým počtem ujetých kilometrů by vedl k vysokým reálným úsporám paliva a snížení emisí ve srovnání se současnými trendy.	(5) Vzhledem k vysokému podílu firemních vozidel na registracích nových vozidel***, jejich rychlejšímu přesunu na trh s ojetými vozidly*** a jejich specifickým vlastnostem z hlediska provozu vozidel mohou opatření zaměřená na firemní vozidla významně urychlit zavádění vozidel s nulovými emisemi a snižování ***znečištění ovzduší a*** emisí ze silniční dopravy v Unii a ***zajistit, aby byla vozidla s nulovými emisemi pro domácnosti se středními a nízkými příjmy cenově dostupnější***. Tento potenciál však v současné době není dostatečně využit. Firemní vozidla jsou zodpovědná za relativně vyšší podíl emisí ve srovnání se soukromými vozidly, což je dáno jejich obecně vyšším počtem ujetých kilometrů za rok, jak je tomu například u některých firemních vozových parků, jako jsou taxislužby a jízdy na zavolání. Vyšší podíl vozidel s nulovými emisemi v těchto vozových parcích s vysokým počtem ujetých kilometrů by vedl k vysokým reálným úsporám paliva a snížení emisí ve srovnání se současnými trendy.

Or. en

Pozměňovací návrh 83
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*

(5) Vzhledem k vysokému podílu firemních vozidel na registracích nových vozidel a jejich specifickým vlastnostem z hlediska provozu vozidel mohou opatření zaměřená na firemní vozidla významně urychlit zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi a snižování emisí ze silniční dopravy v Unii. Tento potenciál však v současné době není dostatečně využit. Firemní vozidla jsou zodpovědná za relativně vyšší podíl emisí ve srovnání se soukromými vozidly, což je dáno jejich obecně vyšším počtem ujetých kilometrů za rok***, jak je tomu například u některých firemních vozových parků, jako jsou taxislužby a jízdy na zavolání***. Vyšší podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi v těchto vozových parcích s vysokým počtem ujetých kilometrů by vedl k vysokým reálným úsporám paliva a snížení emisí ve srovnání se současnými trendy.	(5) Vzhledem k vysokému podílu firemních vozidel na registracích nových vozidel a jejich specifickým vlastnostem z hlediska provozu vozidel mohou opatření zaměřená na firemní vozidla významně urychlit zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi a snižování emisí ze silniční dopravy v Unii. Tento potenciál však v současné době není dostatečně využit. Firemní vozidla jsou zodpovědná za relativně vyšší podíl emisí ve srovnání se soukromými vozidly, což je dáno jejich obecně vyšším počtem ujetých kilometrů za rok. Vyšší podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi v těchto vozových parcích s vysokým počtem ujetých kilometrů by vedl k vysokým reálným úsporám paliva a snížení emisí ve srovnání se současnými trendy.

Or. en

Odůvodnění

Vozidla používaná pro taxislužbu a jízdu na zavolání jsou ve velké většině registrována jednotlivými řidiči a malými a středními podniky, což je záměrně ponecháno mimo oblast působnosti této směrnice. Tím, že jsou tyto služby uvedeny v jednom z bodů odůvodnění, se členským státům doporučuje, aby směrovaly opatření na segment, jehož se operativní ustanovení netýkají.

Pozměňovací návrh 84
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Vzhledem k vysokému podílu firemních vozidel na registracích nových vozidel a jejich specifickým vlastnostem z hlediska provozu vozidel mohou opatření zaměřená na firemní vozidla významně urychlit zavádění vozidel s nulovými	(5) Vzhledem k vysokému podílu firemních vozidel na registracích nových vozidel a jejich specifickým vlastnostem z hlediska provozu vozidel mohou opatření zaměřená na firemní vozidla významně urychlit zavádění vozidel s nulovými

a ***nízkými*** emisemi a snižování emisí ze silniční dopravy v Unii. Tento potenciál však v současné době není dostatečně využit. Firemní vozidla jsou zodpovědná za relativně vyšší podíl emisí ve srovnání se soukromými vozidly, což je dáno jejich obecně vyšším počtem ujetých kilometrů za rok, jak je tomu například u některých firemních vozových parků, jako jsou taxislužby a jízdy na zavolání. Vyšší podíl vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi v těchto vozových parcích s vysokým počtem ujetých kilometrů by vedl k vysokým reálným úsporám paliva a snížení emisí ve srovnání se současnými trendy.	emisemi a snižování emisí ze silniční dopravy v Unii. Tento potenciál však v současné době není dostatečně využit. Firemní vozidla jsou zodpovědná za relativně vyšší podíl emisí ve srovnání se soukromými vozidly, což je dáno jejich obecně vyšším počtem ujetých kilometrů za rok, jak je tomu například u některých firemních vozových parků, jako jsou taxislužby a jízdy na zavolání. Vyšší podíl vozidel s nulovými emisemi v těchto vozových parcích s vysokým počtem ujetých kilometrů by vedl k vysokým reálným úsporám paliva a ke snížení emisí ve srovnání se současnými trendy.

Or. en

Odůvodnění

While CO_2 standards already mandate that 90% of new cars and vans must be zero-emission by 2035 therefore, including low-emission vehicles like hybrids in the Regulation is counterproductive. Not only do these vehicles underperform in real-world emissions and flood the second-hand market, but the original rationale for proposing this specific regulation was precisely to assist carmakers in achieving their CO_2 targets more efficiently. Such legislation would allow manufacturers to meet these regulatory requirements significantly faster and with greater certainty than low-emission alternatives, effectively combining climate objectives with industrial competitiveness. The Regulation's scope should be limited strictly to Zero-Emission Vehicles (ZEVs). This requires amending Recital 12 and the Annex to remove "low emission vehicles" from combined targets, ensuring the 69% EU goal applies exclusively to ZEVs and deleting redundant minimum targets.

This strict alignment avoids policy contradictions, strengthens global leadership, reduces fuel imports, and secures investment for a fair transition.

Pozměňovací návrh 85
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Vzhledem k vysokému podílu firemních vozidel na registracích nových vozidel a jejich specifickým vlastnostem z hlediska provozu vozidel mohou opatření zaměřená na firemní vozidla významně ***urychlit*** zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi a snižování emisí ze silniční dopravy v Unii***. Tento potenciál však v současné době není dostatečně využit***. Firemní vozidla jsou zodpovědná za relativně vyšší podíl emisí ve srovnání se soukromými vozidly, což je dáno jejich obecně vyšším počtem ujetých kilometrů za rok, jak je tomu například u některých firemních vozových parků, jako jsou taxislužby a jízdy na zavolání. Vyšší podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi v těchto vozových parcích s vysokým počtem ujetých kilometrů by vedl k vysokým reálným úsporám paliva a snížení emisí ve srovnání se současnými trendy.	(5) Vzhledem k vysokému podílu firemních vozidel na registracích nových vozidel a jejich specifickým vlastnostem z hlediska provozu vozidel mohou opatření zaměřená na firemní vozidla významně ***podpořit*** zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi a snižování emisí ze silniční dopravy v Unii. Firemní vozidla jsou zodpovědná za relativně vyšší podíl emisí ve srovnání se soukromými vozidly, což je dáno jejich obecně vyšším počtem ujetých kilometrů za rok, jak je tomu například u některých firemních vozových parků, jako jsou taxislužby a jízdy na zavolání. Vyšší podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi v těchto vozových parcích s vysokým počtem ujetých kilometrů by vedl k vysokým reálným úsporám paliva a snížení emisí ve srovnání se současnými trendy.

Or. en

Pozměňovací návrh 86
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(5a) Stanovení příliš ambiciózních cílů bez dostatečného předchozího posouzení dopadů a bez zohlednění reality průmyslu, geopolitických omezení a strategických závislostí, které si se sebou nesou, v kombinaci s regulační nestabilitou, zvýšeným daňovým tlakem, nedostatkem režimů podpory zadávání veřejných zakázek a investic do infrastruktury a narušením dodavatelských řetězců

přispělo k poklesu prodeje nových vozidel na evropském trhu přibližně o 20 % od roku 2019. Tyto cíle proto přispěly ke zestárnutí evropského vozového parku od roku 2019 o další rok. Toto zpomalení tempa obnovy vozového parku, jenž čítá přibližně 250 milionů vozidel, za účelem zavádění čistších vozidel vedlo k nepříznivým dopadům na snižování emisí CO2.

Or. fr

Pozměňovací návrh 87
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. Vyšší podíl firemních vozidel s nulovými a nízkými emisemi by proto výrazně zvýšil jejich rychlou dostupnost na trhu s ojetými vozidly, což by občanům a podnikům umožnilo cenově dostupněji nahradit jiné technologie, které vypouštějí více CO_2 a znečišťují životní prostředí, vozidly s nulovými a nízkými emisemi.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 88
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. Vyšší podíl firemních vozidel s nulovými a nízkými emisemi by proto výrazně zvýšil jejich rychlou dostupnost na trhu s ojetými vozidly, což by občanům a podnikům umožnilo cenově dostupněji nahradit jiné technologie, které vypouštějí více CO_2 a znečišťují životní prostředí, vozidly s nulovými a nízkými emisemi.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 89
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. ***Vyšší podíl firemních*** vozidel s ***nulovými a nízkými emisemi by proto*** výrazně ***zvýšil jejich rychlou dostupnost na trhu*** s ojetými vozidly, ***což by občanům a podnikům umožnilo cenově dostupněji nahradit jiné technologie***, ***které vypouštějí více CO_2*** a ***znečišťují životní prostředí,*** vozidly s nulovými a ***nízkými*** emisemi.	(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. ***Tak tomu však není v případě bateriových elektrických*** vozidel v ***důsledku jejich neustále klesající zbytkové hodnoty, což vede k*** výrazně ***delší době držení vozidel.***

Dobře fungující trh s ojetými vozidly s nulovými emisemi závisí na cenově dostupných a přístupných službách v oblasti údržby a oprav. Podpora nákladově efektivních oprav, údržby a servisu baterií nezávislými provozovateli přispívá k vyšší zbytkové hodnotě těchto vozidel, k nižším celkovým nákladům na jejich vlastnictví a k větší důvěře mezi podnikovými a soukromými kupujícími.

Tímto způsobem se v rámci této směrnice podpoří také vytvoření trhu s ojetými vozidly s nulovými emisemi.

Or. en

Odůvodnění

Klíčovou překážkou při zavádění elektrických vozidel je stále jejich nízká zbytková hodnota a vysoké náklady na opravy, zejména v důsledku výměny baterií a nákladů na specializovanou pracovní sílu. Lepší přístup k nákladově efektivním opravám, údržbě a servisu baterií by snížil celkové náklady na vlastnictví, posílil důvěru v použitá elektrická vozidla a podpořil životaschopný trh s ojetými vozidly s nulovými emisemi, čímž by se zvýšila jejich cenová dostupnost a poptávka po nich.

Pozměňovací návrh 90
Zala Tomašič

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. ***Vyšší podíl firemních vozidel s nulovými a nízkými emisemi by proto*** výrazně ***zvýšil jejich rychlou dostupnost na trhu s ojetými vozidly, což by občanům a podnikům umožnilo cenově dostupněji nahradit jiné technologie, které vypouštějí více CO_2 a znečišťují životní prostředí, vozidly s nulovými a nízkými***	(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. ***Tak tomu však není v případě bateriových elektrických vozidel v důsledku jejich neustále klesající zbytkové hodnoty, což vede k výrazně delší době držení těchto vozidel***.

emisemi.

Or. en

Odůvodnění

V posledních asi třech letech prodlužují leasingové společnosti a půjčovny automobilů v důsledku stále klesající zbytkové hodnoty bateriových elektrických vozidel neustále dobu jejich držení. Pokud zbytková hodnota těchto vozidel neustále klesá, má to negativní dopad na náklady na jejich vlastnictví, přičemž leasingové společnosti a půjčovny automobilů musejí (výrazně) prodloužit dobu leasingu a pronájmu, což zpomaluje míru jejich průniku na trh s ojetými vozidly a vede k omezení prodeje nových bateriových elektrických vozidel.

Pozměňovací návrh 91
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. Vyšší podíl firemních vozidel s nulovými a nízkými emisemi by proto výrazně zvýšil jejich rychlou dostupnost na trhu s ojetými vozidly, což by občanům a podnikům umožnilo cenově dostupněji nahradit jiné technologie, které vypouštějí více CO2 a znečišťují životní prostředí, vozidly s nulovými a nízkými emisemi.	(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. Vyšší podíl firemních vozidel s nulovými a nízkými emisemi by proto výrazně zvýšil jejich rychlou dostupnost na trhu s ojetými vozidly, což by občanům a podnikům umožnilo cenově dostupněji nahradit jiné technologie, které vypouštějí více CO2 a znečišťují životní prostředí, vozidly s nulovými a nízkými emisemi. ***Snížení zbytkové hodnoty elektrických vozidel, spojené zejména s nejistotou ohledně životnosti jejich baterií, však pravděpodobně prodlouží dobu, po kterou jsou vozidla ve vlastnictví vozidel společností, a omezí dynamiku trhu s ojetými vozidly. Vzhledem k tomu, že převod elektrických vozidel na soukromé osoby je jedním z hlavních základů této právní úpravy, a to za účelem elektrifikace***

stávajícího vozového parku, bude nezbytné zajistit skutečný vznik trhu s ojetými elektrickými vozidly tak, že bude věnována pozornost zbytkovým hodnotám ojetých elektrických vozidel. Za tímto účelem se toto nařízení musí pravidelně hodnotit každé dva roky a v případě potřeby musí jeho revize zohlednit studie o trhu s ojetými elektrickými vozidly a posuzovat jeho schopnost vytvářet skutečnou poptávku.

Or. fr

Pozměňovací návrh 92
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. Vyšší podíl firemních vozidel s nulovými a nízkými emisemi by proto výrazně zvýšil jejich rychlou dostupnost na trhu s ojetými vozidly, což by občanům a podnikům umožnilo cenově dostupněji nahradit jiné technologie, které vypouštějí více CO_2 a znečišťují životní prostředí, vozidly s nulovými a nízkými emisemi.	(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. Vyšší podíl firemních vozidel s nulovými a nízkými emisemi by proto výrazně zvýšil jejich rychlou dostupnost na trhu s ojetými vozidly, což by občanům a podnikům umožnilo cenově dostupněji nahradit jiné technologie, které vypouštějí více CO_2 a znečišťují životní prostředí, vozidly s nulovými a nízkými emisemi. v ***zájmu posílení důvěry spotřebitelů a podpory rozvoje trhu s ojetými vozidly s nulovými emisemi by měly být v souladu s nařízením (EU) 2023/1542 konečným uživatelům snadno a bez dodatečných nákladů zpřístupněny spolehlivé transparentní informace o technickém stavu baterie elektrických vozidel.***

Or. en

Pozměňovací návrh 93
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. Vyšší podíl firemních vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi by proto výrazně zvýšil jejich rychlou dostupnost na trhu s ojetými vozidly, což by občanům a podnikům umožnilo cenově dostupněji nahradit jiné technologie, které vypouštějí více CO_2 a znečišťují životní prostředí, vozidly s nulovými a ***nízkými*** emisemi.	(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. Vyšší podíl firemních vozidel s nulovými emisemi by proto výrazně zvýšil jejich rychlou dostupnost na trhu s ojetými vozidly, což by občanům a podnikům***, včetně OSVČ,*** umožnilo cenově dostupněji nahradit jiné technologie, které vypouštějí více CO_2 a znečišťují životní prostředí, vozidly s nulovými emisemi.

Or. en

Pozměňovací návrh 94
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. Vyšší podíl firemních vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi by proto výrazně zvýšil jejich rychlou dostupnost na trhu s ojetými vozidly, což by občanům a podnikům umožnilo cenově	(6) Firemní vozidla se také obvykle dostávají na trh s ojetými vozidly mnohem rychleji než soukromá vozidla; zejména vozidla autopůjčoven, která se často obměňují do jednoho roku, a vozidla na leasing, která se často obměňují po třech až pěti letech. Vyšší podíl firemních vozidel s nulovými emisemi by proto výrazně zvýšil jejich rychlou dostupnost na trhu s ojetými vozidly, což by občanům a podnikům umožnilo cenově dostupněji

dostupněji nahradit jiné technologie, které vypouštějí více CO2 a znečišťují životní prostředí, vozidly s nulovými a ***nízkými*** emisemi.

nahradit jiné technologie, které vypouštějí více CO_2 a znečišťují životní prostředí, vozidly s nulovými emisemi.

Or. en

Pozměňovací návrh 95
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(6a) Spolehlivé a transparentní informace o technickém stavu baterií elektrických vozidel mají zásadní význam z hlediska důvěry spotřebitelů, rozvoje trhu s ojetými vozidly a dosažení cílů v oblasti oběhovosti. Vzhledem k tomu, že se metodika jejich nezávislého posuzování a ověřování neustále vyvíjí, může být nezbytné, aby Unie v budoucnu přijala opatření, která by v celé Unii zajistila harmonizovaný interoperabilní přístup. Manipulace s informacemi o technickém stavu baterií elektrických vozidel nebo jejich zkreslování může podkopat důvěru spotřebitelů a zpomalit rozvoj trhu s ojetými vozidly s nulovými emisemi.

Or. en

Pozměňovací návrh 96
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(6a) Ve sdělení Komise o novém rámci EU pro městskou mobilitu se uvádí, že veřejné a soukromé organizace, jako jsou

	společnosti, nemocnice, školy nebo turistické atrakce, by měly být vybízeny k tomu, aby vypracovaly plány řízení mobility a opatření, která by podpořila prostředky mobility s nízkými a nulovými emisemi, jako je veřejná doprava, aktivní mobilita nebo sdílená mobilita.

Or. en

Pozměňovací návrh 97
Daniel Attard

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(6a) Aby byl zajištěn spravedlivý přechod na vozidla s nulovými emisemi v celé Unii, měl by se v rámci opatření podporujících jejich zavádění usnadnit rozvoj fungujícího trhu s ojetými vozidly. Zvláštní pozornost by se měla věnovat menším a okrajovým členským státům, v nichž jsou cenově dostupná ojetá vozidla s nulovými emisemi dostupná stále jen v omezené míře.

Or. en

Odůvodnění

Menší a okrajové trhy jsou silně závislé na tocích ojetých vozidel. bez odpovídající dostupnosti ojetých vozidel hrozí, že transformace povede v jednotlivých členských státech k nerovnému přístupu k řešením v oblasti čisté mobility.

Pozměňovací návrh 98
Daniel Attard

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*

	(6b) Přechod na vozidla s nízkými a nulovými emisemi by neměl negativně ovlivnit dostupnost modelů vozidel s pravostranným řízením nebo cenově dostupných kategorií vozidel v členských státech, které se spoléhají na tyto konfigurace. Výrobci a organizátoři trhu by měli zajistit, aby měla vozidla s nulovými emisemi jak v konfiguraci levostranného, tak pravostranného řízení odpovídající přístup na trh.

Or. en

Odůvodnění

Některé členské státy čelí strukturálním omezením nabídky souvisejícím s nižšími objemy výroby vozidel s pravostranným řízením. Transformace by neměla omezit přístup k cenově dostupným čistým vozidlům na těchto trzích.

Pozměňovací návrh 99
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a nízkými emisemi a místní požadavky na služby městské mobility, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států. Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná, přičemž v mnoha případech je v Unii stále poskytována podpora pro vozidla s vysokými emisemi. Tato situace nezajišťuje rovné podmínky ani nepodporuje potřebnou úroveň registrací	***vypouští se***

nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi v Unii, což brání integraci jednotného trhu, pokud jde o nabídku a používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Navíc hrozí, že nedostatečně koordinovaná opatření na vnitrostátní úrovni budou bránit vozovým parkům v přeshraničním provozu a omezovat účinné přidělování vozidel s nulovými a nízkými emisemi na vnitřním trhu, zvyšovat náklady na informace pro klíčové účastníky dopravy a bránit nákladově efektivnímu provádění přechodu vozových parků na vozidla s nulovými emisemi. Proto je nutné přijmout soudržné opatření na podporu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na úrovni Unie.

Or. en

Pozměňovací návrh 100
Jacek Ozdoba
za skupinu ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a nízkými emisemi a místní požadavky na služby městské mobility, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států. ***Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná, přičemž v mnoha případech je v Unii stále poskytována podpora pro vozidla s vysokými emisemi. Tato situace nezajišťuje rovné podmínky ani***	(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a nízkými emisemi a místní požadavky na služby městské mobility, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států. ***Členské*** státy ***by si měly*** v ***souladu se zásadami subsidiarity a technologické neutrality zachovat flexibilitu při určování nejvhodnější kombinace fiskálních, regulačních a tržních opatření. Při jakékoli transformaci by se měla***

nepodporuje potřebnou úroveň registrací nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi v Unii, což brání integraci jednotného trhu, pokud jde o nabídku a používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Navíc hrozí, že nedostatečně koordinovaná opatření na vnitrostátní úrovni budou bránit vozovým parkům v přeshraničním provozu a omezovat účinné přidělování vozidel s nulovými a nízkými emisemi na vnitřním trhu, zvyšovat náklady na informace pro klíčové účastníky dopravy a bránit nákladově efektivnímu provádění přechodu vozových parků na vozidla s nulovými emisemi. Proto je nutné přijmout soudržné opatření na podporu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na úrovni Unie.

zohledňovat cenová dostupnost vozidel, konkurenceschopnost podniků a potřeby malých a středních podniků. Tempo obnovy vozového parku závisí na odpovídající dobíjecí a čerpací infrastruktuře, kapacitě sítě a poptávce spotřebitelů. Prioritou by proto měla být rozsáhlejší výměna osvědčených postupů a ***dobrovolná spolupráce mezi členskými státy, přičemž by měly být zachovány vnitrostátní pravomoci v oblasti zdanění*** a ***dopravní politiky***.

Or. en

Pozměňovací návrh 101
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a nízkými emisemi a místní požadavky na služby městské mobility, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států. ***Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná, přičemž v mnoha případech je v Unii stále***	(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a nízkými emisemi a místní požadavky na služby městské mobility, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států. ***Tyto zkušenosti ukazují, že správně navržené vnitrostátní pobídky a fiskální rámce mohou zajistit účinnou podporu***

poskytována podpora pro vozidla s vysokými emisemi. Tato situace nezajišťuje rovné podmínky ani nepodporuje potřebnou úroveň registrací nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi v Unii, což brání integraci jednotného trhu, pokud jde o nabídku a používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Navíc hrozí, že nedostatečně koordinovaná opatření na vnitrostátní úrovni budou bránit vozovým parkům v přeshraničním provozu a omezovat účinné přidělování vozidel s nulovými a ***nízkými emisemi na vnitřním trhu, zvyšovat náklady*** na ***informace pro klíčové účastníky dopravy a bránit nákladově efektivnímu provádění přechodu vozových parků na vozidla s nulovými emisemi***. ***Proto je nutné přijmout soudržné opatření*** na ***podporu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na úrovni Unie***.

a využívání vozidel s nulovými a nízkými emisemi a ***zároveň přihlížet k tržním podmínkám v členských státech*** a k ***tomu, nakolik je jejich infrastruktura připravena***. ***Členské státy by proto měly mít v souladu se zásadou subsidiarity dostatečnou flexibilitu k zavedení nezávazných opatření upravených podle jejich vlastní hospodářské situace a situace v oblasti průmyslu*** a ***mobility. Transformace firemních vozových parků by měla probíhat na úrovni členských států na základě vhodných pobídek a základních podmínek, které by byly upraveny podle situace v členských státech. na podporu těchto snah by mohl být zaveden mechanismus výměny osvědčených postupů mezi členskými státy.***

Or. en

Pozměňovací návrh 102
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a nízkými emisemi a místní požadavky na služby městské mobility**,** poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států. Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná, přičemž	(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a nízkými emisemi a místní požadavky na služby městské mobility a ***zavádění dobíjecí infrastruktury*** poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států. Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou

v mnoha případech je v Unii stále poskytována podpora ***pro*** vozidla s vysokými emisemi***. Tato situace nezajišťuje rovné podmínky ani nepodporuje potřebnou úroveň registrací nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi v Unii, což brání integraci jednotného trhu, pokud jde o nabídku a používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Navíc hrozí, že nedostatečně koordinovaná opatření na vnitrostátní úrovni*** budou ***bránit vozovým parkům v přeshraničním provozu*** a ***omezovat účinné přidělování vozidel s nulovými a nízkými emisemi*** na ***vnitřním trhu***, ***zvyšovat náklady*** na ***informace pro klíčové účastníky dopravy a bránit nákladově efektivnímu provádění přechodu vozových parků na vozidla s nulovými emisemi. Proto je nutné přijmout soudržné opatření na podporu*** zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi ***na úrovni Unie***.

mezi členskými státy roztříštěná, přičemž v mnoha případech je v Unii stále poskytována podpora ***na*** vozidla s vysokými emisemi ***nebo na vozidla vyrobená mimo EU. Proto je nutné přijmout soudržné opatření na podporu zavádění*** vozidel s nulovými a nízkými emisemi ***na úrovni Unie a zároveň plně zohlednit specifickou průmyslovou, hospodářskou*** a ***obchodní realitu různých segmentů trhu s automobily***. ***Účinné provedení tohoto přechodu vyžaduje investice, které budou úměrné sledovaným cílům, a to jak na úrovni Unie, tak na úrovni členských států. Rozvoj přístupné dobíjecí infrastruktury přizpůsobené potřebám podniků, zejména v klíčových uzlech mobility, včetně stanic, letišť, logistických uzlů a parkovišť, zůstává základní podmínkou pro zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi.***

Or. fr

Pozměňovací návrh 103
Zala Tomašič

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a nízkými emisemi a ***místní požadavky na služby městské mobility***, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států***.*** Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná***, přičemž*** v ***mnoha případech je v Unii stále***	(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a nízkými emisemi a ***zavádění dobíjecí a alternativní čerpací infrastruktury***, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států***, zatímco vnitrostátní opatření, jako*** jsou ***závazné cíle*** v ***oblasti nákupu a obnovy vozového parku,***

poskytována podpora pro vozidla s vysokými emisemi. Tato situace nezajišťuje rovné podmínky ***ani nepodporuje potřebnou úroveň registrací nových vozidel s nulovými*** a ***nízkými emisemi v Unii, což brání integraci jednotného trhu, pokud jde o nabídku a používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi***. ***Navíc hrozí, že nedostatečně koordinovaná opatření na vnitrostátní úrovni budou bránit vozovým parkům v přeshraničním provozu a omezovat účinné přidělování vozidel s nulovými a nízkými emisemi na vnitřním trhu, zvyšovat náklady na informace pro klíčové účastníky dopravy a bránit nákladově efektivnímu provádění přechodu vozových parků na vozidla s nulovými emisemi.*** Proto je nutné přijmout soudržné opatření na podporu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na úrovni Unie.

ve skutečnosti vedou k pomalejšímu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná. Tato situace nezajišťuje rovné podmínky. Proto je nutné na ***základě vodítka týkajícího se osvědčených postupů*** přijmout soudržné opatření na podporu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na úrovni Unie.

Or. en

Odůvodnění

Investice do dobíjecí infrastruktury byly klíčovým faktorem zajišťujícím větší využívání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, zatímco další opatření, která jsou podporována v návrhu zprávy, zejména cíle týkající se nákupu firemního vozového parku zavedené ve Francii měly na využívání elektrických vozidel a automobilový průmysl nepříznivý dopad, protože vedly k omezení celkového trhu s podnikovými vozidly. Služební vozidla kupují společnosti z důvodu vnitrostátních požadavků na registraci na vlastním trhu, a nikoli na přeshraničním základě.

Pozměňovací návrh 104
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů,	(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů,

režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a nízkými emisemi a ***místní požadavky na služby městské mobility***, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států**.** Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná**, *přičemž*** v ***mnoha případech je v Unii stále poskytována podpora pro vozidla s vysokými emisemi***. Tato situace nezajišťuje rovné podmínky ***ani nepodporuje potřebnou úroveň registrací nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi v Unii, což brání integraci jednotného trhu, pokud jde o nabídku a používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi***. ***Navíc hrozí, že nedostatečně koordinovaná opatření na vnitrostátní úrovni budou bránit vozovým parkům v přeshraničním provozu a omezovat účinné přidělování vozidel s nulovými a nízkými emisemi na vnitřním trhu, zvyšovat náklady na informace pro klíčové účastníky dopravy a bránit nákladově efektivnímu provádění přechodu vozových parků na vozidla s nulovými emisemi.*** Proto je nutné přijmout soudržné opatření na podporu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na úrovni Unie.	režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a nízkými emisemi a ***zavádění dobíjecí a alternativní čerpací infrastruktury***, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států**, *zatímco vnitrostátní opatření, jako*** jsou ***závazné cíle*** v ***oblasti nákupu a obnovy vozového parku, ve skutečnosti vedou k pomalejšímu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi***. Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná. Tato situace nezajišťuje rovné podmínky. Proto je nutné na ***základě vodítka týkajícího se osvědčených postupů*** přijmout soudržné opatření na podporu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na úrovni Unie.

Or. en

Odůvodnění

Investice do dobíjecí infrastruktury byly klíčovým faktorem zajišťujícím větší využívání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, zatímco další opatření, která jsou podporována v návrhu zprávy, zejména cíle týkající se nákupu firemního vozového parku zavedené ve Francii měly na využívání elektrických vozidel a automobilový průmysl nepříznivý dopad, protože vedly k omezení celkového trhu s podnikovými vozidly. Služební vozidla kupují společnosti z důvodu vnitrostátních požadavků na registraci na vlastním trhu, a nikoli na přeshraničním základě.

Pozměňovací návrh 105
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi a místní požadavky na služby městské mobility, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států. Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná, přičemž v mnoha případech je v Unii stále poskytována podpora pro vozidla s vysokými emisemi. Tato situace nezajišťuje rovné podmínky ani nepodporuje potřebnou úroveň registrací nových vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi v Unii, což brání integraci jednotného trhu, pokud jde o nabídku a používání vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi. Navíc hrozí, že nedostatečně koordinovaná opatření na vnitrostátní úrovni budou bránit vozovým parkům v přeshraničním provozu a omezovat účinné přidělování vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi na vnitřním trhu, zvyšovat náklady na informace pro klíčové účastníky dopravy a bránit nákladově efektivnímu provádění přechodu vozových parků na vozidla s nulovými emisemi. Proto je nutné přijmout soudržné opatření na podporu zavádění vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi na úrovni Unie.	(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, ***cenově dostupné leasingové systémy,*** režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými emisemi a místní požadavky na služby městské mobility, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států. Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná, přičemž v mnoha případech je v Unii stále poskytována podpora pro vozidla s vysokými emisemi. v ***roce 2023 však bylo jen v pěti největších zemích EU vynaloženo z peněz daňových poplatníků na dotování používání služebních vozidel s vysokými emisemi[1a] až 42 miliard EUR.*** Tato situace nezajišťuje rovné podmínky ani nepodporuje potřebnou úroveň registrací nových vozidel s nulovými emisemi v Unii, což brání integraci jednotného trhu, pokud jde o nabídku a používání vozidel s nulovými emisemi. Navíc hrozí, že nedostatečně koordinovaná opatření na vnitrostátní úrovni budou bránit vozovým parkům v přeshraničním provozu a omezovat účinné přidělování vozidel s nulovými emisemi na vnitřním trhu, zvyšovat náklady na informace pro klíčové účastníky dopravy a bránit nákladově efektivnímu provádění přechodu vozových parků na vozidla s nulovými emisemi. ***Kromě toho se stále nepodařilo dokončit reformu směrnice Rady 2003/96/ES, což snižuje schopnost členských států zavádět daňové režimy v souladu s dekarbonizací odvětví dopravy.*** Proto je nutné přijmout soudržné opatření na podporu zavádění vozidel s nulovými emisemi na úrovni Unie.
	[1a] Company car fossil fuel subsidies in

Europe (Dotace na fosilní paliva používaná služebními automobily v Evropě), ERM 2024

Or. en

Pozměňovací návrh 106
Merja Kyllönen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a nízkými emisemi a místní požadavky na služby městské mobility, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států. Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná, přičemž v mnoha případech je v Unii stále poskytována podpora pro vozidla s vysokými emisemi. Tato situace nezajišťuje rovné podmínky ani nepodporuje potřebnou úroveň registrací nových vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi v Unii, což brání integraci jednotného trhu, pokud jde o nabídku a používání vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi. Navíc hrozí, že nedostatečně koordinovaná opatření na vnitrostátní úrovni budou bránit vozovým parkům v přeshraničním provozu a omezovat účinné přidělování vozidel s nulovými a nízkými emisemi na vnitřním trhu, zvyšovat náklady na informace pro klíčové účastníky dopravy a bránit nákladově efektivnímu provádění přechodu vozových parků na vozidla s nulovými emisemi. Proto je nutné přijmout soudržné opatření	(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, ***systémy bonus-malus, leasingové systémy, dlouhodobý pronájem s možností koupě, užívání vozidla jako forma odměny, cíle týkající se obnovy vozového parku,*** režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými a nízkými emisemi***, zavádění dobíjecí a alternativní čerpací infrastruktury*** a místní požadavky na služby městské mobility, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států. Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná, přičemž v mnoha případech je v Unii stále poskytována podpora na vozidla s vysokými emisemi a na ***fosilní paliva. v roce 2023 činily veřejné dotace na fosilní paliva v Unii 111 miliard EUR***. Tato situace nezajišťuje rovné podmínky ani nepodporuje potřebnou úroveň registrací nových vozidel s ***nulovými*** emisemi v Unii, což brání integraci jednotného trhu, pokud jde o nabídku a používání vozidel s nulovými emisemi. ***Kromě toho se stále nepodařilo dokončit reformu směrnice Rady 2003/96/ES[1a], což omezuje schopnost členských států zavádět daňové režimy v souladu***

na podporu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na úrovni Unie.

s dekarbonizací odvětví dopravy. Navíc hrozí, že nedostatečně koordinovaná opatření na vnitrostátní úrovni budou bránit vozovým parkům v přeshraničním provozu a omezovat účinné přidělování vozidel s nulovými a nízkými emisemi na vnitřním trhu, zvyšovat náklady na informace pro klíčové účastníky dopravy a bránit nákladově efektivnímu provádění přechodu vozových parků na vozidla s nulovými emisemi. Proto je nutné přijmout soudržné opatření na podporu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na úrovni Unie. ***Navíc je důležité zajistit, aby tato iniciativa nevedla v případě místních orgánů nebo subjektů zadávajících veřejné zakázky k dalším povinnostem. ve směrnici o čistých vozidlech jsou už stanovena pravidla pro zadávání zakázek na vozidla a dopravní služby ze strany zadavatelů veřejných zakázek, a proto by neměla vést k překrývání právních předpisů.***

Or. en

Odůvodnění

Uložení dalších povinností místním orgánům nebo zadavatelům veřejných zakázek podle tohoto nařízení by proto vedlo ke zbytečnému překrývání, omezilo by právní jasnost a mohlo by představovat nepřiměřenou administrativní zátěž, aniž by přispělo k hlavnímu cíli návrhu.

Pozměňovací návrh 107
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů, režimy zrychlených odpisů u vozidel	(7) Několik členských států zavedlo pobídky a režimy podpory, aby urychlily přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích a na ***udržitelnější způsoby dopravy***. Tyto osvědčené postupy, zejména cílené reformy zdanění služebních automobilů,

s nulovými a ***nízkými*** emisemi a místní požadavky na služby městské mobility, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států. Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná, přičemž v mnoha případech je v Unii stále poskytována podpora pro vozidla s vysokými emisemi. Tato situace nezajišťuje rovné podmínky ani nepodporuje potřebnou úroveň registrací nových vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi v Unii, což brání integraci jednotného trhu, pokud jde o nabídku a používání vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi. Navíc hrozí, že nedostatečně koordinovaná opatření na vnitrostátní úrovni budou bránit vozovým parkům v přeshraničním provozu a omezovat účinné přidělování vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi na vnitřním trhu, zvyšovat náklady na informace pro klíčové účastníky dopravy a bránit nákladově efektivnímu provádění přechodu vozových parků na vozidla s nulovými emisemi. Proto je nutné přijmout soudržné opatření na podporu zavádění vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi na úrovni Unie.	***daňové pobídky k nákupu a leasingu firemních jízdních kol, včetně elektrických a nákladních kol,*** režimy zrychlených odpisů u vozidel s nulovými emisemi a místní požadavky na služby městské mobility, poskytují užitečné vodítko pro navrhování a provádění opatření členských států. Tato opatření však nejsou dostatečná a jsou mezi členskými státy roztříštěná, přičemž v mnoha případech je v Unii stále poskytována podpora pro vozidla s vysokými emisemi. Tato situace nezajišťuje rovné podmínky ani nepodporuje potřebnou úroveň registrací nových vozidel s nulovými emisemi a ***dalších řešení*** v ***oblasti udržitelné mobility, jako je aktivní mobilita nebo veřejná doprava,*** v Unii, což brání integraci jednotného trhu, pokud jde o nabídku a používání vozidel s nulovými emisemi a ***dalších řešení v oblasti udržitelné mobility***. Navíc hrozí, že nedostatečně koordinovaná opatření na vnitrostátní úrovni budou bránit vozovým parkům v přeshraničním provozu a omezovat účinné přidělování vozidel s nulovými emisemi a ***dalších řešení v oblasti udržitelné mobility*** na vnitřním trhu, zvyšovat náklady na informace pro klíčové účastníky dopravy a bránit nákladově efektivnímu provádění přechodu vozových parků na vozidla s nulovými emisemi. Proto je nutné přijmout soudržné opatření na podporu zavádění vozidel s nulovými emisemi a ***dalších řešení v oblasti udržitelné mobility*** na úrovni Unie.

Or. en

Pozměňovací návrh 108
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(7a) Pokračující podpora vozidel s nízkými emisemi může vést k přetrvávající závislosti na fosilních palivech a k průtahům při investování do technologií s nulovými emisemi.

Or. en

Pozměňovací návrh 109
Jacek Ozdoba
za skupinu ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) ***Právní nástroj*** na úrovni Unie***, který by stimuloval poptávku po vozidlech s nulovými a nízkými emisemi na podnikových trzích, by měl poskytnout nezbytnou jistotu pro investice do zvýšení výrobní kapacity v oblasti těchto technologií a přispět ke konkurenceschopnosti*** automobilového průmyslu Unie ***v*** kontextu rychle se vyvíjejícího celosvětového trhu.	(8) ***V současné době pochází 60 % investic do automobilového průmyslu pouze ze tří členských států. Proto je nezbytné vytvořit na*** úrovni Unie ***právní nástroj, který by podpořil konkurenceschopnost*** automobilového průmyslu Unie a ***vedl k zapojení všech členských států, zejména v*** kontextu rychle se vyvíjejícího celosvětového trhu.

Or. en

Pozměňovací návrh 110
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Právní nástroj na úrovni Unie, který by stimuloval poptávku po vozidlech	(8) Právní nástroj na úrovni Unie, který by stimuloval poptávku po vozidlech

s nulovými a nízkými emisemi na podnikových trzích, by měl poskytnout nezbytnou jistotu pro investice do zvýšení výrobní kapacity v oblasti těchto technologií a ***přispět*** ke konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Unie v kontextu rychle se vyvíjejícího ***celosvětového*** trhu.	s nulovými a nízkými emisemi na podnikových trzích, by měl poskytnout nezbytnou jistotu pro investice do zvýšení výrobní kapacity v oblasti těchto technologií a ***a zároveň zohlednit potřebu zachovat hospodářskou životaschopnost přímo dotčených provozovatelů, jako jsou půjčovny nebo nepřímo dotčené subjekty, jako jsou malé a střední podniky a mikropodniky, které si tyto technologie pronajímají. Přechod na vozové parky s nízkými a nulovými emisemi by měl být prováděn postupným a ekonomicky udržitelným způsobem, aby se zabránilo nepřiměřené zátěži pro účastníky trhu, čímž se přispěje*** ke konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Unie v kontextu rychle se vyvíjejícího ***světového*** trhu.
	Or. fr

Pozměňovací návrh 111
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) ***Právní nástroj*** na úrovni Unie, který by stimuloval poptávku po vozidlech s nulovými a nízkými emisemi na podnikových trzích, by měl poskytnout nezbytnou jistotu pro investice do zvýšení výrobní kapacity v oblasti těchto technologií a přispět ke konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Unie v kontextu rychle se vyvíjejícího celosvětového trhu.	(8) ***Přístup*** na úrovni Unie, který by stimuloval poptávku po vozidlech s nulovými a nízkými emisemi na podnikových trzích, by měl poskytnout nezbytnou jistotu pro investice do zvýšení výrobní kapacity v oblasti těchto technologií**,** přispět ke konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Unie v kontextu rychle se vyvíjejícího celosvětového trhu a ***zabránit přemisťování výrobních závodů mimo Unii, jejich uzavírání, ztrátě pracovních míst a erozi průmyslové základny***

a průmyslové suverenity Unie.

Or. en

Pozměňovací návrh 112
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Právní nástroj na úrovni Unie, který by stimuloval poptávku po vozidlech s nulovými a nízkými emisemi na podnikových trzích, by měl poskytnout nezbytnou jistotu pro investice do zvýšení výrobní kapacity v oblasti těchto technologií a přispět ke konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Unie v kontextu rychle se vyvíjejícího celosvětového trhu.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 113
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Právní nástroj na úrovni Unie, který by stimuloval poptávku po vozidlech s nulovými a nízkými emisemi na podnikových trzích, by měl poskytnout nezbytnou jistotu pro investice do zvýšení výrobní kapacity v oblasti těchto technologií a přispět ke konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Unie v kontextu rychle se vyvíjejícího celosvětového trhu.	(8) Právní nástroj na úrovni Unie, který by stimuloval poptávku po vozidlech s nulovými a nízkými emisemi na podnikových trzích, by měl poskytnout nezbytnou jistotu pro investice do zvýšení výrobní kapacity v oblasti těchto technologií**,** přispět ke konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Unie v kontextu rychle se vyvíjejícího celosvětového trhu a ***zabránit deindustrializaci, přesouvání výrobních***

závodů mimo Unii a ztrátě pracovních míst v Unii.

Or. en

Pozměňovací návrh 114
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Právní nástroj na úrovni Unie, který by stimuloval poptávku po vozidlech s nulovými a ***nízkými*** emisemi na podnikových trzích, by měl poskytnout nezbytnou jistotu pro investice do zvýšení výrobní kapacity v oblasti těchto technologií a přispět ke konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Unie v kontextu rychle se vyvíjejícího celosvětového trhu.	(8) Právní nástroj na úrovni Unie, který by stimuloval poptávku po vozidlech s nulovými emisemi a ***dalších řešeních v oblasti udržitelné mobility*** na podnikových trzích, by měl poskytnout nezbytnou jistotu pro investice do zvýšení výrobní kapacity v oblasti těchto technologií a přispět ke konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Unie v kontextu rychle se vyvíjejícího celosvětového trhu.

Or. en

Pozměňovací návrh 115
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Právní nástroj na úrovni Unie, který by stimuloval poptávku po vozidlech s nulovými a ***nízkými*** emisemi na podnikových trzích, by měl poskytnout nezbytnou jistotu pro investice do zvýšení výrobní kapacity v oblasti těchto technologií a přispět ke konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Unie v kontextu rychle se vyvíjejícího celosvětového trhu.	(8) Právní nástroj na úrovni Unie, který by stimuloval poptávku po vozidlech s nulovými emisemi na podnikových trzích, by měl poskytnout nezbytnou jistotu pro investice do zvýšení výrobní kapacity v oblasti těchto technologií a přispět ke konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Unie v kontextu rychle se vyvíjejícího celosvětového trhu.

Or. en

Pozměňovací návrh 116
Martine Kemp, Liesbet Sommen, Pascal Arimont, Wouter Beke, Luděk Niedermayer

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(8a) Zavádění vozidel s nulovými emisemi do firemních vozových parků závisí rozhodujícím způsobem na dostupnosti odpovídající dobíjecí a čerpací infrastruktury v areálu podniků, v depech a na trasách používaných pro komerční provoz. Komise a členské státy by měly koordinovat provádění tohoto nařízení s přezkumem nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva – nařízení (EU) 2023/1804 (AFIR) –, který má být proveden do konce roku 2026, aby se zajistilo, že se budou cíle v oblasti infrastruktury a cíle týkající se firemního vozového parku vzájemně posilovat. Finanční životaschopnost nové dobíjecí infrastruktury závisí na trvalém růstu vozového parku s nulovými emisemi, a naopak zavádění vozidel s nulovými emisemi do firemních vozových parků závisí na dostupnosti spolehlivého nabíjení. Vnitrostátní opatření přijatá členskými státy podle tohoto nařízení by měla být doprovázena přiměřenými investicemi do rychlodobíjecí infrastruktury na pracovištích a v depech a do veřejné rychlodobíjecí infrastruktury podél klíčových dopravních koridorů, mj. koridorů TEN-T. Zvláštní pozornost by se měla věnovat těm členským státům, v nichž dosud nebyly v praxi splněny požadavky na dobíjecí infrastrukturu podle nařízení (EU) 2023/1804.

Or. en

Pozměňovací návrh 117
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(8a) Jednostranné regulační výsady pro bateriová elektrická vozidla mohou zhoršit strategickou závislost Unie. Zatímco evropský průmysl má tradičně vysokou přidanou hodnotu v oblasti spalovacích motorů, převodovek, následného zpracování výfukových plynů, strojírenství a vysoce specializovaných součástí dodávek, podstatné části hodnotového řetězce baterií, včetně kritických surovin, zpracovatelských kapacit, bateriových článků, katodových a anodových materiálů a prekurzorů, se do značné míry nacházejí mimo Unii. Nepružná míra poptávky po bateriových elektrických vozidlech proto může evropské výrobce přimět k nové závislosti na třetích zemích, zejména pokud jde o baterie, kritické suroviny a mimoevropské dodavatelské řetězce. Nařízení nesmí vést Evropu od závislosti na fosilních palivech k nové závislosti na bateriích, surovinách a mimoevropských dodavatelských řetězcích.

Or. de

Odůvodnění

Politika, která oslabuje evropské spalovací, přenosové a dodavatelské dovednosti a zároveň vytváří novou závislost na bateriích a kritických surovinách, ohrožuje strategickou autonomii Unie.

Pozměňovací návrh 118
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. v případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. v zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel. Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů lze zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 119
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují	***vypouští se***

téměř celý trh. v případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. v zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel. Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů lze zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU.

Or. en

Pozměňovací návrh 120
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. v případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. v zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla by	***vypouští se***

do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel. Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů lze zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU.

Or. en

Odůvodnění

Těžká vozidla nespadají do oblasti působnosti této směrnice, která je omezena na osobní automobily a dodávky. Odkazy na těžká vozidla vedou k právní nejednoznačnosti a představují riziko, že dojde k neúmyslnému rozšíření oblasti působnosti této směrnice. Těžká vozidla podléhají zvláštním regulačním rámcům, které odrážejí jejich specifické provozní a technické vlastnosti. Veškerá opatření pro tento segment by měla být posuzována samostatně a neměla by předjímat budoucí revize norem CO_2 pro těžká vozidla.

Pozměňovací návrh 121
Adrian-George Axinia

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. v případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. v zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly	***vypouští se***

být zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel. Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů lze zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU.

Or. en

Pozměňovací návrh 122
Markus Ferber

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) ***Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. v případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. v zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem*** na ***nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla*** by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel. ***Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů lze zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél***	(9) ***S ohledem*** na ***neustálý nedostatek dobíjecí infrastruktury*** pro ***těžká vozidla a na odlišný provozní profil tohoto segmentu na trhu*** by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel.

dopravních koridorů EU.

Or. en

Pozměňovací návrh 123
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. V případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. V zájmu zachování plného ***dlouhodobého*** souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla by ***do oblasti působnosti tohoto nařízení měly*** být ***zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel***. Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů ***lze*** zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU.	(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. V případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. V zájmu zachování plného souladu s příslušnými právními nástroji v ***dlouhodobém horizontu***, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO2 pro těžká vozidla***,*** by ***těžká vozidla měla*** být z ***oblasti působnosti tohoto nařízení vyloučena***. Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů ***by bylo možno*** zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU. ***Kromě toho by měla být vzhledem k nízké nabídce a přetrvávajícím technickým omezením, zejména pokud jde o dojezd, dobíjecí kapacitu, dobu nabíjení a pořizovací náklady, rovněž vyňata z oblasti působnosti tohoto nařízení lehká užitková vozidla, dokud nedojde***

k příznivému vývoji na trhu.

Or. fr

Pozměňovací návrh 124
Jacek Ozdoba
za skupinu ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. v případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. v zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel. ***Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů lze zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU.***	(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. v případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. v zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel.

Or. en

Odůvodnění

Možnosti elektrifikace odvětví těžkých vozidel se od odvětví osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel výrazně liší. Je to způsobeno především velmi omezenou dostupností

dobíjecí infrastruktury pro těžká vozidla a příslušnými náklady. Proto by se nemělo uvažovat o rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení na nákladní vozidla. Revize výkonnostních norem pro emise CO_2 u těžkých vozidel by navíc neměla zahrnovat možná opatření zaměřená na zahrnutí podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi do podnikového vozového parku nákladních vozidel.

Pozměňovací návrh 125
Merja Kyllönen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. v případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. v zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel. Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů ***lze*** zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU.	(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. ***ve směrnici o čistých vozidlech už jsou stanovena pravidla pro zadávání zakázek na vozidla a dopravní služby ze strany zadavatelů veřejných zakázek, a proto by nemělo docházet k překrývání právních předpisů.*** v případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. v zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel. Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů ***je nicméně třeba*** zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU. ***Regulace dobíjecí infrastruktury pro alternativní***

paliva by měla být soustředěna v rámci nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva.

Or. en

Odůvodnění

Tyto změny jsou nutné k tomu, aby byl zachován soulad se stávajícími právními předpisy Unie a aby se zabránilo zdvojování právních předpisů. Zadáváním veřejných zakázek na autobusy a dopravní služby se zabývá už směrnice 2009/33/ES, zatímco dobíjecí infrastruktura a infrastruktura pro alternativní paliva se řídí nařízením o infrastruktuře pro alternativní paliva. Toto nařízení by se proto mělo i nadále zaměřovat na využívání firemního vozového parku a nemělo by se vztahovat na oblasti, na něž se již vztahují odvětvové nástroje.

Pozměňovací návrh 126
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. v případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. v ***zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel.*** Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů ***lze*** zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné	(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. v případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů ***je třeba*** zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU.

zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU.

Or. en

Pozměňovací návrh 127
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. V případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. V zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace ***lehkých vozidel***. Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů lze zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU.	(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. V případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. V zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO2 pro těžká vozidla by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace ***automobilů***. Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů lze zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU.

Or. fr

Pozměňovací návrh 128
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. v případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. v zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel. Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů lze zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU.	(9) Na rozdíl od osobních automobilů a dodávek jsou těžká vozidla registrována téměř výhradně právnickými osobami, takže podnikové registrace představují téměř celý trh. v případě autobusů a autokarů hrají na trhu významnou roli veřejné zakázky. Směrnice 2009/33/ES již poskytuje podněty prostřednictvím povinných cílů pro autobusy s nulovými emisemi. v zájmu zachování plného dlouhodobého souladu s příslušnými právními nástroji, a zejména s ohledem na nadcházející revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla by do oblasti působnosti tohoto nařízení měly být zahrnuty pouze nové registrace lehkých vozidel. Případná opatření ke zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích nákladních automobilů lze zvážit při revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla. To by umožnilo lépe zohlednit odlišný provozní profil tohoto segmentu trhu a úsilí o podstatné zvýšení dostupnosti dobíjecích bodů podél dopravních koridorů EU.

Or. en

Pozměňovací návrh 129
Adrian-George Axinia

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(9a) Vzhledem ke značným rozdílům mezi členskými státy, pokud jde o trh s automobily, dostupnost infrastruktury, energetický rámec, strukturu vozového parku a zeměpisné a hospodářské

podmínky, je přechod na vozidla s nulovými emisemi nejvíce motivován opatřeními upravenými na vnitrostátní úrovni. Členské státy by si proto měly zachovat možnost vytvářet a zavádět opatření a pobídky, které jsou pro urychlení ekologizace firemních vozových parků nejvhodnější. Tato opatření by měla zahrnovat podporu nezbytných předpokladů, zejména rozšíření dobíjecích a čerpacích sítí, posílení elektrických sítí a vytvoření správně koncipovaných finančních mechanismů na podporu možného a prakticky proveditelného přechodu k mobilitě s nulovými emisemi a zároveň se vyhnout tomu, aby bylo stanoveno povinné zadávání veřejných zakázek jednotlivým podnikům, zejména malým a středním podnikům.

Or. en

Pozměňovací návrh 130
Martine Kemp, Liesbet Sommen, Pascal Arimont, Wouter Beke, Luděk Niedermayer

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(9a) Fiskální a daňové rámce jsou zásadní pákou pro urychlené zavádění vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. Členské státy by měly zvážit přezkum svého daňového rámce s cílem zajistit, aby elektřina používaná v silniční dopravě nebyla ve srovnání s fosilními palivy strukturálně znevýhodněna a aby bylo celkové politické prostředí v souladu s cíli tohoto nařízení v oblasti dekarbonizace. Závislost Unie na dovozu fosilních paliv pro silniční dopravu představuje významnou strategickou zranitelnost, o čemž svědčí kolísání cen energií v důsledku geopolitických otřesů. Urychlení

přechodu na čistou elektřinu vyráběnou v tuzemsku jako primární zdroj energie pro silniční dopravu přímo přispívá ke strategické autonomii a k energetické bezpečnosti Unie.

Or. en

Pozměňovací návrh 131
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti znamenalo riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. ***Závazné cíle*** by proto ***měly být stanoveny spíše*** pro členské státy, a ***nikoli pro jednotlivé společnosti***.	(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti znamenalo riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. ***Podobně by stanovení závazných cílů pro členské státy mohlo vést k uložení přímých nebo nepřímých povinností dopravcům, pokud jde o nákup vozidel. Tato směrnice*** by proto ***měla zavést orientační vnitrostátní cíle jako referenci*** pro členské státy ***při přijímání opatření na podporu dekarbonizace firemních vozových parků a zároveň výslovně vyloučit ukládání závazných povinností jednotlivým společnostem***, ***pokud jde o nákup vozidel. Vedle těchto opatření by mělo být podpořeno vytvoření základních podmínek, zejména zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury, rozšiřování sítě***

a vytvoření jednotných finančních nástrojů na podporu uskutečnitelného přechodu na mobilitu s nulovými emisemi.

Or. en

Odůvodnění

Hrozí, že povinné vnitrostátní cíle pro čistá vozidla ve firemních vozových parcích se stanou de facto povinností nakupovat určitá vozidla prostřednictvím subdodavatelských a leasingových řetězců, zejména v případě malých a středních podniků. Provozovatelé by mohli být nuceni kupovat technologie bez ohledu na infrastrukturu, dodávky nebo finanční kapacitu. Cíle by proto měly zůstat orientačními referenčními body, podpořenými vytvořením základních podmínek, s vyloučením závazných povinností stanovených pro společnosti.

Pozměňovací návrh 132
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti znamenalo ***riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány***. ***Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. Závazné cíle by proto měly být stanoveny spíše pro členské státy, a nikoli pro jednotlivé společnosti***.	(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti znamenalo ***byrokratický zásah nevídaných rozměrů***. ***Toto základní posouzení se nezmění, pokud budou členské státy zařazeny do provádění tohoto nařízení jako střední úroveň. Takový přístup by byl stále porušením základních zásad volného tržního hospodářství a představoval by rozhodující krok směrem k centrálnímu plánování.***

Or. en

Pozměňovací návrh 133
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti znamenalo riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. Závazné cíle by proto měly být stanoveny spíše pro členské státy, a nikoli pro jednotlivé společnosti.	(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti znamenalo riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. Závazné cíle by proto měly být stanoveny spíše pro členské státy, a nikoli pro jednotlivé společnosti***, s náležitým přihlédnutím k jejich vnitrostátním hospodářským specifikům. Činnosti v oblasti pronájmu, zejména krátkodobého pronájmu, reagují na rozmanité a vysoce flexibilní potřeby mobility, a to jak pro služební cesty, tak pro cesty na dlouhé vzdálenosti, pro něž je elektřina často nevhodná z důvodu nedostatečné infrastruktury. Vozidla registrovaná společnostmi poskytujícími krátkodobé pronájmy by proto měla být z oblasti působnosti tohoto nařízení vyloučena.***

Or. fr

Pozměňovací návrh 134
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti znamenalo riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. ***Závazné cíle*** by proto ***měly být stanoveny spíše pro členské státy,*** a ***nikoli pro jednotlivé společnosti***.	(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti znamenalo riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. ***Transformace firemních vozových parků*** by ***se*** proto ***měla opírat především o flexibilní nezávazná opatření prostřednictvím vnitrostátních plánů*** a o ***vytvoření základních podmínek upravených podle situace v členských státech s přihlédnutím k jejich provozní realitě, připravenosti jejich infrastruktury a hospodářské životaschopnosti***.

Or. en

Pozměňovací návrh 135
Zala Tomašič

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení ***povinných podílů*** vozidel s ***nulovými emisemi*** pro jednotlivé společnosti znamenalo riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. ***Závazné cíle by proto měly být stanoveny spíše pro členské státy, a nikoli pro jednotlivé*** společnosti.	(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení ***cílového podílu*** vozidel ***využívajících energii z obnovitelných zdrojů (bateriových elektrických vozidel, plug-in hybridů, elektrických vozidel*** s ***palivovými články a vozidel poháněných výhradně způsobilými palivy)*** pro jednotlivé společnosti znamenalo riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. ***Spíše než pro jednotlivé*** společnosti ***nebo na úrovni členských států by proto měly být orientační cíle stanoveny na úrovni Unie***.

Or. en

Odůvodnění

Stanovení cílů pro členské státy převážně na základě HDP dostatečně nezachycuje stávající situaci na trhu, zejména současnou distribuci a rozšiřování elektrických vozidel. Tato rizika prohlubují stávající hospodářské a územní rozdíly v rámci Unie. Elektromobilita se musí rozvíjet vyváženým a inkluzivním způsobem ve všech regionech Unie a neměla by být určována bohatstvím nebo ekonomickou kapacitou každého členského státu.

Pozměňovací návrh 136
Jacek Ozdoba
za skupinu ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*

(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti znamenalo riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. ***Závazné cíle by proto měly být stanoveny spíše pro členské státy, a nikoli pro jednotlivé společnosti.***	(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti znamenalo riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility.

Or. en

Odůvodnění

Pro členské státy by neměly být stanoveny žádné povinné cíle týkající se vozidel s nulovými a nízkými emisemi v podnikovém vozovém parku.

Pozměňovací návrh 137
Markus Ferber

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti znamenalo riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených	(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti znamenalo riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených

důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. ***Závazné*** cíle by proto měly být stanoveny spíše pro členské státy, a nikoli pro jednotlivé společnosti.

důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. ***Nezávazné*** cíle by proto měly být stanoveny spíše pro členské státy, a nikoli pro jednotlivé společnosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 138
Merja Kyllönen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti ***znamenalo*** riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. Závazné cíle by proto měly být stanoveny spíše pro členské státy, a nikoli pro jednotlivé společnosti.	(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti ***mohlo znamenat*** riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility***. Proto je důležité zajistit, aby tato iniciativa nevedla v případě místních orgánů nebo subjektů zadávajících veřejné zakázky k dalším povinnostem***. Závazné cíle by proto měly být stanoveny spíše pro členské státy, a nikoli pro jednotlivé společnosti.

Or. en

Odůvodnění

Vzhledem k tomu, že návrh má stanovit cíle pro členské státy, nikoli pro jednotlivé hospodářské subjekty, mělo by být rovněž jasně stanoveno, že nesmí vytvářet další povinnosti

pro místní orgány nebo subjekty zajišťující zadávání veřejných zakázek. To pomůže zachovat cílenou oblast působnosti nařízení a zabraňuje nezamýšlenému překrývání právních předpisů.

Pozměňovací návrh 139
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti ***znamenalo*** riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. Závazné cíle by proto měly být stanoveny spíše pro členské státy, a nikoli pro jednotlivé společnosti.	(10) Vzhledem ke značné rozmanitosti případů použití, provozních požadavků a ekonomické výkonnosti různých typů firemních vozidel by stanovení povinných podílů vozidel s nulovými emisemi pro jednotlivé společnosti ***může znamenat*** riziko nepřiměřených negativních dopadů na některé z těchto společností a značnou administrativní zátěž pro provozovatele a veřejné orgány. Taková pravidla by rovněž vytvořila značná rizika jejich obcházení a dalších nezamýšlených důsledků, jako jsou přesuny mezi leasingem a vlastnictvím vozidel nebo změny konkurenceschopnosti různých druhů služeb v oblasti logistiky a mobility. Závazné cíle by proto měly být stanoveny spíše pro členské státy, a nikoli pro jednotlivé společnosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 140
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) Vzhledem k technickým obtížím, s nimiž se potýkají společnosti poskytující

	krátkodobé pronájmy, tj. vozidla pronajatá soukromým osobám (zejména pro účely cestovního ruchu) a podnikům (logistika a mobilita), které jsou drženy po dobu kratší než jeden rok, by takové společnosti měly být do těchto cílů postupně zahrnuty s rozlišeným časovým rozvrhem.

Or. fr

Pozměňovací návrh 141
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky v přístupu k financování, jsou tyto podniky obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by proto měly být založeny na podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi na celkovém počtu registrací provedených pouze velkými podniky; v zájmu jednotnosti by měl být pojem velkých podniků převzat ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU ([10]).	***vypouští se***

10 null

Or. en

Pozměňovací návrh 142
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky v přístupu k financování, jsou tyto podniky obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by proto měly být založeny na podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi na celkovém počtu registrací provedených pouze velkými podniky; v zájmu jednotnosti by měl být pojem velkých podniků převzat ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU ***([10])***.	(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky a ***spotřebitelé*** v přístupu k financování, jsou tyto podniky obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. ***Nezávazné*** vnitrostátní cíle by proto měly být založeny na podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi na celkovém počtu registrací provedených pouze velkými podniky; v zájmu jednotnosti by měl být pojem velkých podniků převzat ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU. ***Komise by tudíž měla pečlivě monitorovat přímý a nepřímý dopad tohoto nařízení na malé a střední podniky, osoby samostatně výdělečně činné a soukromé spotřebitele a měla by být pověřena, aby vypracovala hodnocení tohoto dopadu a předložila Evropskému parlamentu a Radě zprávu o jeho hlavních zjištěních dva roky po vstupu tohoto předpisu v platnost a poté každé dva roky.***

10 null

Or. en

Odůvodnění

Malé a střední podniky ve velké míře spoléhají na vozidla na leasing a z půjčoven a tento návrh se jich nepřímo dotýká. Nepřímo se to rovněž může týkat poskytovatelů mobility z řad malých a středních podniků, včetně logistických společností dodávajících větší vozové parky. Dopad na malé a střední podniky vyžaduje hloubkovou analýzu Komise. Postiženi jsou i spotřebitelé, neboť zákazníci, kteří si vozidla půjčují, a vozidla financovaná ze spotřebitelských úvěrů jsou často registrována finančními společnostmi.

Pozměňovací návrh 143
Zala Tomašič

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky v přístupu k financování, jsou tyto podniky obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by proto měly být založeny na podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi na celkovém počtu registrací provedených pouze velkými podniky; v zájmu jednotnosti by měl být pojem velkých podniků převzat ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU ***([10])***.	(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky a ***soukromí spotřebitelé*** v přístupu k financování, jsou tyto podniky obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. ***Nezávazné*** vnitrostátní cíle by proto měly být založeny na podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi na celkovém počtu registrací provedených pouze velkými podniky; v zájmu jednotnosti by měl být pojem velkých podniků převzat ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU***. V důsledku toho by měl být přímý a nepřímý dopad tohoto nařízení na malé a střední podniky, osoby samostatně výdělečně činné a soukromé spotřebitele pečlivě sledován Komisí, která by měla být pověřena provedením hodnocení tohoto dopadu a předložením zprávy o hlavních zjištěních Evropskému parlamentu a Radě dva roky po vstupu tohoto právního předpisu v platnost a poté každé dva roky***.
10	

Or. en

Odůvodnění

Malé a střední podniky jsou silně závislé na pronajatých a pronajatých vozidlech, a proto se na ně nařízení nepřímo vztahuje. Poskytovatelé mobility z řad malých a středních podniků, jako jsou logistické společnosti, často dodávají větší vozový park a jsou rovněž nepřímo zachyceni. Nařízení bude mít významný dopad na malé a střední podniky a bude vyžadovat hloubkovou analýzu ze strany Evropské komise. Zasaženi jsou i spotřebitelé, neboť většina zákazníků, kteří si pronajímají nemovitost, jsou soukromé osoby a vozidla financovaná spotřebiteli jsou často registrována finančními společnostmi.

Pozměňovací návrh 144
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky v přístupu k financování, jsou tyto podniky obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by proto měly být založeny na podílu vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi na celkovém počtu registrací provedených pouze velkými podniky; v zájmu jednotnosti by měl být pojem velkých podniků převzat ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU (***[10]***).	(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky v přístupu k financování, jsou tyto podniky obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by proto ***nejdříve*** měly být založeny na podílu vozidel s nulovými emisemi na celkovém počtu registrací provedených pouze velkými podniky; v zájmu jednotnosti by měl být pojem velkých podniků převzat ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU ([10]). ***Rozšíření oblasti působnosti zejména na střední podniky s velkým vozovým parkem podnikových vozidel by mělo být zváženo v pozdější fázi.***

[10] null

Or. en

Pozměňovací návrh 145
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky v přístupu k financování, jsou tyto podniky obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by proto měly být založeny na podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi na celkovém počtu registrací provedených pouze velkými podniky; v zájmu jednotnosti by měl ***být pojem velkých podniků převzat ze*** směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/***EU10*** .	(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky v přístupu k financování, jsou tyto podniky obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by proto měly být založeny na podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi na celkovém počtu registrací provedených pouze velkými podniky; v zájmu jednotnosti by ***se pojem „velký podnik“*** měl ***vztahovat na jakýkoli podnik s vozovým parkem 100 nebo více vozidel,***

čímž se také změní směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/***EU***.

---

10 null

Or. fr

Pozměňovací návrh 146
Jacek Ozdoba
za skupinu ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky v přístupu k financování, jsou tyto podniky obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. ***Vnitrostátní cíle by proto měly být založeny*** na podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi na ***celkovém počtu registrací provedených pouze*** velkými podniky***;*** v ***zájmu jednotnosti*** by ***měl být pojem velkých podniků převzat ze směrnice Evropského parlamentu*** a ***Rady 2013/34/EU (10)***.	(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky v přístupu k financování, jsou tyto podniky obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. ***Případné zavedení vnitrostátních cílů založených*** na podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ***pouze*** na ***celkové podnikové registrace prováděné*** velkými podniky by ***mělo nezamýšlené negativní důsledky pro malé*** a ***střední podniky***.

---

10 null

Or. en

Odůvodnění

Navzdory vyloučení malých a středních podniků z oblasti působnosti nařízení to bude mít dopad i na malé a střední podniky, které mají nižší finanční kapacitu na investice do obnovy vozového parku. V případě lehkých užitkových vozidel používaných servisními společnostmi bude překážkou nákupu vysoká cena elektrických vozidel, aby mohla i nadále používat stále starší modely, a v důsledku toho zvyšovat emise. Existuje rovněž riziko, že zvýšené provozní náklady společností vyplývající z přijetí návrhu budou přeneseny na spotřebitele.

Pozměňovací návrh 147
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky v přístupu k financování, jsou tyto ***podniky*** obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní ***cíle*** by proto měly být ***založeny*** na podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi na celkovém počtu registrací provedených pouze velkými podniky; v zájmu jednotnosti by měl být pojem velkých podniků převzat ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU ([10]).	(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky a ***soukromí spotřebitelé*** v přístupu k financování, jsou tyto ***subjekty*** obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní ***plány*** by proto měly být ***zaměřeny*** na podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi na celkovém počtu registrací provedených pouze velkými podniky; v zájmu jednotnosti by měl být pojem velkých podniků převzat ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU ([10]).

[10] null

Or. en

Pozměňovací návrh 148
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky v přístupu k financování, jsou tyto podniky obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by proto měly být založeny na podílu vozidel	(11) Vzhledem k větším překážkám, jimž často čelí malé a střední podniky v přístupu k financování, jsou tyto podniky obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady na vozidla s nulovými a ***nízkými*** emisemi. Vnitrostátní cíle by proto měly být

s ***nulovými a nízkými*** emisemi na celkovém počtu registrací provedených pouze velkými podniky; v zájmu jednotnosti by měl být pojem velkých podniků převzat ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU ([10]).	založeny na podílu vozidel s ***nulovými*** emisemi na celkovém počtu registrací provedených pouze velkými podniky; v zájmu jednotnosti by měl být pojem velkých podniků převzat ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU ([10]).

10

Or. en

Pozměňovací návrh 149
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(11a) Na podporu technologicky neutrálního přístupu by uznání vozidel poháněných výhradně způsobilými palivy (VEEF) mělo být považováno za vozidlo s nulovými emisemi, které přispívá k dekarbonizaci.

Or. en

Pozměňovací návrh 150
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(11b) Pojem „velké podniky“ by měl být

	odvozen z čl. 2 odst. 1 písm. a) směrnice (EU) 2024/1760. Vzhledem k vyšším relativním administrativním nákladům a nákladům na dodržování předpisů spojeným s dekarbonizací vozového parku jsou podniky, které nemají rozsah a zdroje největších korporací, obecně neúměrně postiženy vyššími pořizovacími náklady vozidel s nulovými emisemi. Plány členských států by se proto měly zaměřit na podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na celkových registracích společností pouze u společností, které v posledním účetním období, za které byla nebo měla být přijata roční účetní závěrka, zaměstnávaly v průměru více než 5000 zaměstnanců a měly čistý celosvětový obrat vyšší než 1 500 000 000 EUR.

Or. en

Pozměňovací návrh 151
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Aby byly splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými a nízkými emisemi v Unii činil nejméně 69 %, z toho alespoň 45 % s nulovými emisemi, a byly by	***vypouští se***

v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek s nulovými a nízkými emisemi by v roce 2030 činil nejméně 40 %, z toho alespoň 36 % s nulovými emisemi, a byl by v souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035.

Or. en

Pozměňovací návrh 152
Jacek Ozdoba
za skupinu ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Aby byly splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými a nízkými emisemi v Unii činil nejméně 69 %, z toho alespoň 45 % s nulovými emisemi, a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek s nulovými a nízkými emisemi by v roce 2030 činil nejméně 40 %, z toho alespoň 36 % s nulovými emisemi, a byl by v souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 153
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Aby byly splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými a nízkými emisemi v Unii činil nejméně 69 %, z toho alespoň 45 % s nulovými emisemi, a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek s nulovými a nízkými emisemi by v roce 2030 činil nejméně 40 %, z toho alespoň 36 % s nulovými emisemi, a byl by v souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 154
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro	(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro

jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Aby byly splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými a nízkými emisemi v Unii činil nejméně 69 %***, z toho alespoň 45 % s nulovými emisemi, a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035***, a ***že podíl dodávek s nulovými*** a ***nízkými emisemi by v roce 2030 činil nejméně 40 %, z toho alespoň 36 %*** s ***nulovými emisemi, a byl by v souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035***

jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Aby byly splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s ***nízkými a*** nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými a nízkými emisemi v Unii činil nejméně 69 %***. V zájmu posílení elektrifikace firemních vozových parků by hlavním faktorem pro přechod od soukromých vozových parků k elektrickým měla být malá elektrická vozidla „vyrobená v Evropské unii“, která by přispívala k čistší, cenově dostupnější a přístupnější elektromobilitě a zároveň podporovala evropský automobilový průmysl. Za tímto účelem by měla být zvážena diferencovaná metodika výpočtu*** s ***cílem dále zhodnotit jejich začlenění do firemních vozových parků a zvýšit jejich příspěvek k dosažení cílů nařízení.***

Or. fr

Pozměňovací návrh 155
Zala Tomašič

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro ***jednotlivé členské státy***, ***pokud jde o podíl vozidel*** s ***nulovými*** a ***nízkými emisemi*** na registracích nových firemních vozidel velkými podniky ***na jejich území***. Aby byly splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl ***nových firemních osobních automobilů***	(12) Nařízení by mělo stanovit ***orientační*** cíle ***na úrovni Unie*** pro ***podíl vozidel využívajících energii z obnovitelných zdrojů (bateriová elektrická vozidla***, ***plug-in hybridní vozidla, elektrická vozidla*** s ***palivovými články*** a ***vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy)*** na registracích nových firemních vozidel velkými podniky. Aby

a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s ***nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými a nízkými emisemi v Unii činil nejméně 69 %, z toho alespoň 45 % s nulovými emisemi, a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek s nulovými a nízkými emisemi by v roce 2030 činil nejméně 40 %, z toho alespoň 36 % s nulovými emisemi, a byl by v souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035.***	byly splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl ***vozidel*** a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla ***využívající energii*** z ***obnovitelných zdrojů***.

Or. en

Odůvodnění

Probíhající revizi výkonnostních norem pro emise CO2 pro vozidla

je třeba řádně zohlednit další páky snižování emisí CO2. V této souvislosti

měl by být zajištěn technologicky neutrální přístup. Všechna vozidla přispívající ke snížení emisí

využíváním obnovitelných nebo nízkouhlíkových zdrojů energie, včetně bateriových elektrických vozidel, i plug-in

hybridní vozidla, elektrická vozidla s palivovými články a vozidla poháněná výhradně způsobilými obnovitelnými palivy,

– se všemi by mělo být zacházeno rovnocenně.

Pozměňovací návrh 156
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. ***Aby byly splněny cíle snižování emisí stanovené***	(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že by podíl

v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v ***roce 2030*** by podíl osobních automobilů s nulovými a ***nízkými*** emisemi v Unii činil nejméně 69 %, z ***toho alespoň 45 % s nulovými emisemi,*** a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek s nulovými a ***nízkými emisemi*** by v ***roce 2030 činil nejméně 40 %, z toho alespoň 36 % s nulovými emisemi,*** a ***byl by*** v ***souladu s cíli*** nařízení 2019/631 ***pro rok 2035***.

osobních automobilů s nulovými emisemi v Unii činil nejméně 69 %, a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek s nulovými ***emisemi byl*** by v ***souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035. Tyto cíle významně pomohou výrobcům osobních automobilů*** a ***dodávek splnit jejich cíle*** v ***oblasti emisí CO2 podle*** nařízení ***(EU)*** 2019/631.

Or. en

Pozměňovací návrh 157
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Aby byly splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a ***dodávek*** registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými a nízkými emisemi v Unii činil nejméně 69 %, z toho alespoň 45 % s nulovými emisemi, a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) ***2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek s nulovými a nízkými emisemi by v roce***	(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Aby byly splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými a nízkými emisemi v Unii činil nejméně 69 %, z toho alespoň 45 % s nulovými emisemi, a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035.

2030 činil nejméně 40 %, z toho alespoň 36 % s nulovými emisemi, a byl by v souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035.

Or. fr

Pozměňovací návrh 158
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Aby byly splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými a ***nízkými*** emisemi v Unii činil nejméně 69 %, z ***toho alespoň 45 % s nulovými emisemi,*** a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek s nulovými a ***nízkými*** emisemi by v roce 2030 činil nejméně 40 %***, z toho alespoň 36 % s nulovými emisemi,*** a byl by v souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035.	(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Aby byly splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými emisemi v Unii činil nejméně 69 %, a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek s nulovými emisemi by v roce 2030 činil nejméně 40 % a byl by v souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035.

Or. en

Pozměňovací návrh 159
Markus Ferber

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Aby byly splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými a nízkými emisemi v Unii činil nejméně 69 %, z toho alespoň 45 % s nulovými emisemi, a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek s nulovými a nízkými emisemi by v roce 2030 činil nejméně 40 %, z toho alespoň 36 % s nulovými emisemi, a byl by v souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035.	(12) Nařízení by mělo stanovit ***nezávazné*** cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Aby byly splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými a nízkými emisemi v Unii činil nejméně 69 %, z toho alespoň 45 % s nulovými emisemi, a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek s nulovými a nízkými emisemi by v roce 2030 činil nejméně 40 %, z toho alespoň 36 % s nulovými emisemi, a byl by v souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035. ***(Tento pozměňovací návrh se vztahuje na celý text.) Jeho přijetí si vyžádá odpovídající změny v celém textu.)***

Or. en

Pozměňovací návrh 160
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Aby byly	(12) Nařízení by mělo stanovit cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. Aby byly

splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými a nízkými emisemi v Unii činil nejméně ***69*** %, z toho alespoň ***45*** % s nulovými emisemi, a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek s nulovými a nízkými emisemi by v roce 2030 činil nejméně 40 %, z toho alespoň 36 % s nulovými emisemi, a byl by v souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035.

splněny cíle snižování emisí stanovené v nařízení 2019/631, měly by tyto cíle zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly k tomu, že v roce 2030 by podíl osobních automobilů s nulovými a nízkými emisemi v Unii činil nejméně ***70*** %, z toho alespoň ***54*** % s nulovými emisemi, a byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek s nulovými a nízkými emisemi by v roce 2030 činil nejméně 40 %, z toho alespoň 36 % s nulovými emisemi, a byl by v souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035.

Or. en

Pozměňovací návrh 161
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) ***Nařízení*** by ***mělo*** stanovit cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. ***Aby byly splněny cíle*** snižování emisí ***stanovené*** v nařízení 2019/631***, měly*** by tyto cíle ***zajistit, aby určitý minimální podíl nových firemních osobních automobilů a dodávek registrovaných velkými podniky připadal na vozidla s nulovými emisemi. Vnitrostátní cíle by společně vedly*** k ***tomu, že v roce 2030 by podíl*** osobních automobilů s ***nulovými*** a ***nízkými emisemi v Unii činil nejméně 69 %, z toho alespoň 45 % s nulovými emisemi***, a ***byly by v souladu s cíli nařízením (EU) 2019/631 pro rok 2035, a že podíl dodávek***	(12) ***Směrnice*** by ***měla*** stanovit ***orientační*** cíle pro jednotlivé členské státy, pokud jde o podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na registracích nových firemních vozidel velkými podniky na jejich území. V ***souladu s cíli*** snižování emisí ***stanovenými*** v nařízení ***(EU)*** 2019/631 by tyto cíle ***měly sloužit jako referenční hodnoty pro členské státy při přijímání opatření, která mají motivovat*** k ***postupnému zvyšování podílu nových podnikových*** osobních automobilů a ***dodávek registrovaných velkými podniky***, a ***zároveň zajistit, aby byla náležitě zohledněna nízkoemisní vozidla*** a ***řešení založená na čistých palivech, a zvážit základní podmínky***, ***zejména dostupnost infrastruktury, kapacitu sítě***,

s nulovými a nízkými emisemi by v roce 2030 činil nejméně 40 %, z ***toho alespoň 36 % s nulovými emisemi***, a ***byl by v souladu s cíli nařízení 2019/631 pro rok 2035***.	***dodávky vozidel a celkovou ekonomickou životaschopnost***.

Or. en

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh nahrazuje závazné cíle orientačními cíli, které lépe odrážejí různé případy využití firemního vozového parku a podporují přiměřenou transformaci. Zachovává cíl zvýšit počet čistších vozidel a zároveň uznává infrastrukturu, kapacitu sítě, dodávky vozidel, ekonomickou životaschopnost a nízkoemisní řešení. Podporuje proto pragmatickou a technologicky otevřenou cestu k dekarbonizaci.

Pozměňovací návrh 162
Merja Kyllönen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy (VEEF), jak jsou definována v revizi nařízení (EU) 2019/631, nabízejí významný potenciál pro dekarbonizaci firemních vozových parků. Tato paliva jsou definována stávajícím rámcem podle směrnice (EU) 2018/2001 za předpokladu, že splňují kritéria snížení emisí skleníkových plynů a udržitelnosti stanovená v uvedené směrnici. Jejich jasné uznání poskytuje členským státům flexibilitu při dosahování cílů stanovených v tabulkách 1 a 2 přílohy a zároveň podporuje investice do rozvoje hodnotového řetězce obnovitelných paliv. Pro účely tohoto nařízení by vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy (VEEF) měla být považována za vozidla s nulovými emisemi.

Or. en

Odůvodnění

This amendment aims to introduce the recognition of emission savings of eligible fuels compliant with the criteria set out in Directive (EU) 2018/2001, acknowledged already by the proposed revision of Regulation (EU) 2019/631.The amendment facilitates policy coherence and reflects their decarbonisation potential recognised by the zero-rating principle applied to those

RED-compliant fuels under the EU Emissions Trading System Directive (EU) 2023/959. By applying the same zero-rated combustion, "vehicles running exclusively on eligible fuels" should be

considered "zero-emission vehicles (ZEV)", on equal footing with battery-electric and hydrogen vehicles already classified as zero-emission vehicles (ZEVs).

Pozměňovací návrh 163
Katri Kulmuni

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy (VEEF), jak jsou definována v revizi nařízení (EU) 2019/631, nabízejí významný potenciál pro dekarbonizaci firemních vozových parků. Tato paliva jsou definována stávajícím rámcem podle směrnice (EU) 2018/2001 za předpokladu, že splňují kritéria snížení emisí skleníkových plynů a udržitelnosti stanovená v uvedené směrnici. Jejich jasné uznání poskytuje členským státům flexibilitu při dosahování cílů stanovených v tabulkách 1 a 2 přílohy a zároveň podporuje investice do rozvoje hodnotového řetězce obnovitelných paliv. Pro účely tohoto nařízení se vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy (VEEF) považují za vozidla s nulovými emisemi.

Or. en

Odůvodnění

Při použití stejného spalování s nulovým emisním faktorem by „vozidla poháněná výhradně

způsobilými palivy“ měla být považována za „vozidla s nulovými emisemi“ za stejných podmínek jako bateriová elektrická vozidla a vozidla na vodíkový pohon, která jsou již klasifikována jako vozidla s nulovými emisemi.

Pozměňovací návrh 164
Jacek Ozdoba
za skupinu ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Stanovení povinných vnitrostátních cílů pro elektrifikaci nových firemních registrací vozidel může narušit obchodní činnost a mít negativní hospodářské důsledky. Ačkoli je nařízení formálně omezeno na velké podniky, pravděpodobně bude mít nepřímé dopady na malé a střední podniky a jednotlivé spotřebitele. Pro servisní společnosti využívající lehká užitková vozidla mohou vysoké náklady na elektrická vozidla bránit obnově vozového parku a vést k pokračujícímu používání starších vozidel, která více znečišťují životní prostředí. Zvýšené provozní náklady spojené s povinností obnovy vozového parku budou nakonec rovněž přeneseny na jednotlivé spotřebitele.

Or. en

Pozměňovací návrh 165
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Osobní automobily a dodávky se používají především v členském státě, kde jsou registrovány, a trhy s vozidly a službami jsou většinou rozděleny podle členských států. Vnitrostátní cíle pro kumulovaný podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na nových registracích velkých podniků by měly být stanoveny na různých úrovních pro osobní automobily a dodávky, aby zohledňovaly různou úroveň vývoje technologií a trhu. U těchto vozidel by rozdíly mezi členskými státy měly být zohledněny v úrovni cílů, které se na každý z nich vztahují. Tyto vnitrostátní cíle by nejprve měly být vypočteny na základě úrovně ambicí stanovené pro celou Unii s ohledem na emisní požadavky stanovené pro příslušné kategorie vozidel v nařízení (EU) 2019/631 a následně upraveny pro jednotlivé členské státy. Úprava by měla zohledňovat hospodářskou kapacitu každého členského státu, přičemž jako ukazatel by měl být použit hrubý domácí produkt na obyvatele.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 166
Zala Tomašič

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Osobní automobily a dodávky se používají především v členském státě, kde jsou registrovány, a trhy s vozidly a službami jsou většinou rozděleny podle členských států. Vnitrostátní cíle pro kumulovaný podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na nových registracích velkých podniků by měly být stanoveny na různých úrovních pro osobní automobily	***vypouští se***

a dodávky, aby zohledňovaly různou úroveň vývoje technologií a trhu. U těchto vozidel by rozdíly mezi členskými státy měly být zohledněny v úrovni cílů, které se na každý z nich vztahují. Tyto vnitrostátní cíle by nejprve měly být vypočteny na základě úrovně ambicí stanovené pro celou Unii s ohledem na emisní požadavky stanovené pro příslušné kategorie vozidel v nařízení (EU) 2019/631 a následně upraveny pro jednotlivé členské státy. Úprava by měla zohledňovat hospodářskou kapacitu každého členského státu, přičemž jako ukazatel by měl být použit hrubý domácí produkt na obyvatele.

Or. en

Odůvodnění

Stanovení cílů pro členské státy převážně na základě HDP dostatečně nezachycuje stávající situaci na trhu, zejména současnou distribuci a rozšiřování elektrických vozidel. Tato rizika prohlubují stávající hospodářské a územní rozdíly v rámci Unie.

Elektromobilita se musí rozvíjet vyváženým a inkluzivním způsobem ve všech regionech Unie a

neměla by být určována bohatstvím nebo ekonomickou kapacitou každého členského státu.

Pozměňovací návrh 167
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Osobní automobily a dodávky se používají především v členském státě, kde jsou registrovány, a trhy s vozidly a službami jsou většinou rozděleny podle členských států. Vnitrostátní cíle pro kumulovaný podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na nových registracích	***vypouští se***

velkých podniků by měly být stanoveny na různých úrovních pro osobní automobily a dodávky, aby zohledňovaly různou úroveň vývoje technologií a trhu. U těchto vozidel by rozdíly mezi členskými státy měly být zohledněny v úrovni cílů, které se na každý z nich vztahují. Tyto vnitrostátní cíle by nejprve měly být vypočteny na základě úrovně ambicí stanovené pro celou Unii s ohledem na emisní požadavky stanovené pro příslušné kategorie vozidel v nařízení (EU) 2019/631 a následně upraveny pro jednotlivé členské státy. Úprava by měla zohledňovat hospodářskou kapacitu každého členského státu, přičemž jako ukazatel by měl být použit hrubý domácí produkt na obyvatele.

Or. en

Pozměňovací návrh 168
Jacek Ozdoba
za skupinu ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Osobní automobily a dodávky se používají především v členském státě, kde jsou registrovány, a trhy s vozidly a službami jsou většinou rozděleny podle členských států. Vnitrostátní cíle pro kumulovaný podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na nových registracích velkých podniků by měly být stanoveny na různých úrovních pro osobní automobily a dodávky, aby ***zohledňovaly*** různou úroveň vývoje technologií a trhu. U těchto vozidel by rozdíly mezi členskými státy měly být zohledněny v úrovni ***cílů***, ***které*** se na každý z nich vztahují. ***Tyto vnitrostátní cíle*** by ***nejprve měly*** být ***vypočteny na základě úrovně ambicí stanovené pro***	(13) Osobní automobily a dodávky se používají především v členském státě, kde jsou registrovány, a trhy s vozidly a službami jsou většinou rozděleny podle členských států. Vnitrostátní cíle pro kumulovaný podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na nových registracích velkých podniků by měly být stanoveny na různých úrovních pro osobní automobily a dodávky, aby ***odrážely*** různou úroveň vývoje technologií a trhu***, nikoli aby se zvětšovaly technologické rozdíly, které jsou již Unii vlastní***. U těchto vozidel by rozdíly mezi členskými státy měly být zohledněny v úrovni ***opatření***, ***která*** se na každý z nich vztahují. ***Tato opatření*** by

celou Unii s ohledem na ***emisní požadavky stanovené pro příslušné kategorie vozidel v nařízení (EU) 2019/631*** a ***následně upraveny pro jednotlivé členské státy. Úprava by měla zohledňovat hospodářskou kapacitu každého členského státu, přičemž jako ukazatel by měl být použit hrubý domácí produkt na obyvatele.***

měla být ***zaměřena*** na ***realistické účely,*** a ***nikoli na dosažení ekologičtějšího automobilového odvětví***, ***které Unie není schopna přijmout***.

Or. en

Pozměňovací návrh 169
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Osobní automobily a dodávky se používají především v členském státě, kde jsou registrovány, a trhy s vozidly a službami jsou většinou rozděleny podle členských států. Vnitrostátní cíle pro kumulovaný podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na nových registracích velkých podniků by měly být stanoveny na různých úrovních pro osobní automobily a dodávky, aby zohledňovaly různou úroveň vývoje technologií a trhu. U těchto vozidel by rozdíly mezi členskými státy měly být zohledněny v úrovni cílů, které se na každý z nich vztahují. Tyto vnitrostátní cíle by nejprve měly být vypočteny na základě úrovně ambicí stanovené pro celou Unii s ohledem na emisní požadavky stanovené pro příslušné kategorie vozidel v nařízení (EU) 2019/631 a následně upraveny pro jednotlivé členské státy. ***Úprava*** by měla zohledňovat hospodářskou kapacitu každého členského státu, ***přičemž jako ukazatel*** by ***měl být použit hrubý domácí produkt*** na obyvatele.	(13) Osobní automobily a dodávky se používají především v členském státě, kde jsou registrovány, a trhy s vozidly a službami jsou většinou rozděleny podle členských států. Vnitrostátní cíle pro kumulovaný podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na nových registracích velkých podniků by měly být stanoveny na různých úrovních pro osobní automobily a dodávky, aby zohledňovaly různou úroveň vývoje technologií a trhu. U těchto vozidel by rozdíly mezi členskými státy měly být zohledněny v úrovni cílů, které se na každý z nich vztahují. Tyto vnitrostátní cíle by nejprve měly být vypočteny na základě úrovně ambicí stanovené pro celou Unii s ohledem na emisní požadavky stanovené pro příslušné kategorie vozidel v nařízení (EU) 2019/631 a následně upraveny pro jednotlivé členské státy. ***Modulace*** by měla zohledňovat hospodářskou kapacitu každého členského státu, ***jakož i různou úroveň elektrifikace vozového parku v jednotlivých členských státech, ukazatele odrážející připravenost infrastruktury a vyspělost trhu. Cíle*** by ***se neměly opírat pouze o HDP*** na obyvatele***,***

neboť takový přístup by mohl vést k narušení trhu mezi členskými státy, spíše než aby řešil základní překážky bránící jeho zavádění.

Or. en

Odůvodnění

Cíle založené pouze na HDP na obyvatele dostatečně neodrážejí strukturální rozdíly mezi členskými státy nebo připravenost trhu. Zavádění infrastruktury, omezení sítě, ceny energie a úrovně elektrifikace se značně liší. Je zapotřebí širší soubor ukazatelů, aby byla zajištěna spravedlnost, proveditelnost a soulad s cíli návrhu a zároveň se zabránilo narušení hospodářské soutěže v celé Unii.

Pozměňovací návrh 170
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Osobní automobily a ***dodávky*** se používají především v členském státě, kde jsou registrovány, a trhy s vozidly a službami jsou většinou rozděleny podle členských států. Vnitrostátní cíle pro kumulovaný podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na nových registracích velkých podniků by měly být stanoveny na různých úrovních pro osobní automobily a ***dodávky***, aby zohledňovaly různou úroveň vývoje technologií a trhu. U těchto vozidel by rozdíly mezi členskými státy měly být zohledněny v úrovni cílů, které se na každý z nich vztahují. Tyto vnitrostátní cíle by nejprve měly být vypočteny na základě úrovně ambicí stanovené pro celou Unii s ohledem na emisní požadavky stanovené pro příslušné kategorie vozidel v nařízení (EU) 2019/631 a následně upraveny pro jednotlivé členské státy. Úprava by měla zohledňovat hospodářskou kapacitu každého členského státu, přičemž jako ukazatel by měl být použit hrubý domácí produkt na obyvatele.	(13) Osobní automobily se používají především v členském státě, kde jsou registrovány, a trhy s vozidly a službami jsou většinou rozděleny podle členských států. Vnitrostátní cíle pro kumulovaný podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na nových registracích velkých podniků by měly být stanoveny na různých úrovních pro osobní automobily, aby zohledňovaly různou úroveň vývoje technologií a trhu. U těchto vozidel by rozdíly mezi členskými státy měly být zohledněny v úrovni cílů, které se na každý z nich vztahují. Tyto vnitrostátní cíle by nejprve měly být vypočteny na základě úrovně ambicí stanovené pro celou Unii s ohledem na emisní požadavky stanovené pro příslušné kategorie vozidel v nařízení (EU) 2019/631 a následně upraveny pro jednotlivé členské státy. Úprava by měla zohledňovat hospodářskou kapacitu každého členského státu, přičemž jako ukazatel by měl být použit hrubý domácí produkt na obyvatele.

Or. fr

Pozměňovací návrh 171
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Osobní automobily a dodávky se používají především v členském státě, kde jsou registrovány, a trhy s vozidly a službami jsou většinou rozděleny podle členských států. Vnitrostátní cíle pro kumulovaný podíl vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi na nových registracích velkých podniků by měly být stanoveny na různých úrovních pro osobní automobily a dodávky, aby zohledňovaly různou úroveň vývoje technologií a trhu. U těchto vozidel by rozdíly mezi členskými státy měly být zohledněny v úrovni cílů, které se na každý z nich vztahují. Tyto vnitrostátní cíle by nejprve měly být vypočteny na základě úrovně ambicí stanovené pro celou Unii s ohledem na emisní požadavky stanovené pro příslušné kategorie vozidel v nařízení (EU) 2019/631 a následně upraveny pro jednotlivé členské státy. Úprava by měla zohledňovat hospodářskou kapacitu každého členského státu, přičemž jako ukazatel by měl být použit hrubý domácí produkt na obyvatele.	(13) Osobní automobily a dodávky se používají především v členském státě, kde jsou registrovány, a trhy s vozidly a službami jsou většinou rozděleny podle členských států. Vnitrostátní cíle pro kumulovaný podíl vozidel s nulovými emisemi na nových registracích velkých podniků by měly být stanoveny na různých úrovních pro osobní automobily a dodávky, aby zohledňovaly různou úroveň vývoje technologií a trhu. U těchto vozidel by rozdíly mezi členskými státy měly být zohledněny v úrovni cílů, které se na každý z nich vztahují. Tyto vnitrostátní cíle by nejprve měly být vypočteny na základě úrovně ambicí stanovené pro celou Unii s ohledem na emisní požadavky stanovené pro příslušné kategorie vozidel v nařízení (EU) 2019/631 a následně upraveny pro jednotlivé členské státy. Úprava by měla zohledňovat hospodářskou kapacitu každého členského státu, přičemž jako ukazatel by měl být použit hrubý domácí produkt na obyvatele.

Or. en

Pozměňovací návrh 172
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*

(13) Osobní automobily a dodávky se používají především v členském státě, kde jsou registrovány, a trhy s vozidly a službami jsou většinou rozděleny podle členských států. Vnitrostátní cíle pro kumulovaný podíl vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi na nových registracích velkých podniků by měly být stanoveny na různých úrovních pro osobní automobily a dodávky, aby zohledňovaly různou úroveň vývoje technologií a trhu. U těchto vozidel by rozdíly mezi členskými státy měly být zohledněny v úrovni cílů, které se na každý z nich vztahují. Tyto vnitrostátní cíle by nejprve měly být vypočteny na základě úrovně ambicí stanovené pro celou Unii s ohledem na emisní požadavky stanovené pro příslušné kategorie vozidel v nařízení (EU) 2019/631 a následně upraveny pro jednotlivé členské státy. Úprava by měla zohledňovat hospodářskou kapacitu každého členského státu, přičemž jako ukazatel by měl být použit hrubý domácí produkt na obyvatele.	(13) Osobní automobily a dodávky se používají především v členském státě, kde jsou registrovány, a trhy s vozidly a službami jsou většinou rozděleny podle členských států. Vnitrostátní cíle pro kumulovaný podíl vozidel s nulovými emisemi na nových registracích velkých podniků by měly být stanoveny na různých úrovních pro osobní automobily a dodávky, aby zohledňovaly různou úroveň vývoje technologií a trhu. U těchto vozidel by rozdíly mezi členskými státy měly být zohledněny v úrovni cílů, které se na každý z nich vztahují. Tyto vnitrostátní cíle by nejprve měly být vypočteny na základě úrovně ambicí stanovené pro celou Unii s ohledem na emisní požadavky stanovené pro příslušné kategorie vozidel v nařízení (EU) 2019/631 a následně upraveny pro jednotlivé členské státy. Úprava by měla zohledňovat hospodářskou kapacitu každého členského státu, přičemž jako ukazatel by měl být použit hrubý domácí produkt na obyvatele.
	Or. en

Pozměňovací návrh 173
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(13a) Pokud jde o firemní vozové parky, k pořízení vozidel nedochází výhradně prostřednictvím přímých nákupů. Leasing nebo dlouhodobý pronájem představují významné a rostoucí formy používání vozidel v rámci firemních vozových parků a poskytují podnikům flexibilitu při správě vozového parku a investičních rozhodnutích. Opatření přijatá podle této směrnice by proto měla zohledňovat různé obchodní modely, jejichž prostřednictvím podniky získávají přístup k vozidlům

a provozují je.

Or. en

Odůvodnění

Pozměňovací návrh vyjasňuje, že firemní vozové parky nejsou tvořeny pouze vozidly zakoupenými přímo podniky. Programy leasingu a pronájmu představují podstatnou část trhu firemního vozového parku a pro podniky jsou často upřednostňovanou možností vzhledem k jejich flexibilitě a nižším kapitálovým požadavkům. Uznání těchto obchodních modelů zajišťuje, že směrnice lépe odráží situaci na trhu a zabraňuje nezamýšleným narušením při provádění opatření zaměřených na urychlení zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi.

Pozměňovací návrh 174
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát roli při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035. Uznání jejich příspěvku může podpořit další investice do těchto technologií a inovace v této oblasti.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 175
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát roli při přechodu	***vypouští se***

na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035. Uznání jejich příspěvku může podpořit další investice do těchto technologií a inovace v této oblasti.

Or. en

Pozměňovací návrh 176
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát roli při přechodu na mobilitu s ***nulovými*** emisemi a mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035. Uznání jejich ***příspěvku může podpořit další*** investice ***do těchto technologií a inovace*** v ***této oblasti***.	(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát ***významnou*** roli při přechodu na mobilitu s ***nízkými*** emisemi a mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035. Uznání jejich ***přínosu musí podporovat pokračující*** investice a ***inovace technologicky neutrálním způsobem, kdy si technologie musí vzájemně konkurovat s cílem snížit emise CO2.*** V ***tomto ohledu posílení faktoru použití, který dostatečně nezohledňuje změny ve skutečném používání uživateli, de facto vylučuje plug-in hybridní vozidla ze snižování emisí ve firemních vozových parcích, neboť již nemohou být započítávána jako vozidla s nízkými emisemi. Kromě toho jsou důležitým mezikrokem v postupném zavádění elektrických vozidel u spotřebitelů, což usnadňuje jejich přijetí elektrických technologií. V neposlední řadě by příliš restriktivní přístup mohl být kontraproduktivní, neboť by mohl některé kupující motivovat k tomu, aby si svá spalovací vozidla ponechali déle, čímž by***

se zpomalila obnova vozového parku.

Or. fr

Pozměňovací návrh 177
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát roli při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035. Uznání jejich příspěvku může podpořit další investice do těchto technologií a inovace v této oblasti.	(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát roli při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035. Uznání jejich příspěvku může podpořit další investice do těchto technologií a inovace v této oblasti. ***Ačkoli normy CO2 umožňují vozidla s nízkými emisemi, nařizují prodej nových osobních automobilů ve výši 90 % a 40 % pro dodávky do roku 2035. Zopakování stejných ambicí je nezbytné, aby se zabránilo politickým rozporům, které oslabují vedoucí postavení Evropy ve světě a udržují závislost na dovážených palivech. Vyloučení hybridních vozidel typu Plug-in (PHEV), jejichž emise v reálném provozu jsou často mnohonásobně vyšší než v laboratorních podmínkách, brání zaplavení trhu s ojetými vozidly technologiemi, které by bránily přechodu na vozidla s nulovými emisemi. Tato jasnost zajišťuje investice, snižuje náklady a zajišťuje, aby firemní vozové parky urychlily spravedlivou transformaci.***

Or. en

Pozměňovací návrh 178
Luis-Vicenţiu Lazarus

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát roli při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035. Uznání jejich příspěvku může podpořit další investice do těchto technologií a inovace v této oblasti.	(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát roli při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035. Uznání jejich příspěvku může podpořit další investice do těchto technologií a inovace v této oblasti. V ***souladu se zásadou technologické neutrality by měl být rovněž uznán potenciální přínos vozidel poháněných výhradně certifikovanými obnovitelnými palivy, zejména pokročilými biopalivy, bioplynem a obnovitelnými palivy nebiologického původu, jako je obnovitelný vodík a obnovitelná syntetická paliva, k dekarbonizaci silniční dopravy. Regulační rámec Unie by měl zajistit, aby tyto alternativní nízkouhlíkové cesty byly řešeny soudržným způsobem napříč příslušnými legislativními nástroji.***

Or. en

Pozměňovací návrh 179
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát roli při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035. Uznání jejich příspěvku může podpořit další investice do těchto technologií	(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát roli při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035. ***Příspěvek všech technologií s nízkými a nulovými emisemi by měl být i nadále***

a inovace v této oblasti.	***uznáván, aby odrážel různé provozní potřeby a dostupnost infrastruktury.*** Uznání jejich příspěvku může podpořit další investice do těchto technologií a inovace v této oblasti.

Or. en

Odůvodnění

Je zapotřebí technologicky neutrální rámec, který by odrážel rozmanitost provozních požadavků napříč podnikatelskými odvětvími a zeměpisnými regiony. Různé případy použití, zejména v logistice a venkovských oblastech, vyžadují flexibilní řešení nad rámec jedné technologické cesty, včetně vodíku a obnovitelných paliv. Předčasné omezení způsobilých technologií může zvýšit náklady, omezit vhodnost vozového parku a zpomalit transformaci tam, kde infrastruktura ještě není rozvinuta.

Pozměňovací návrh 180
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s ***prodlouženým dojezdem mohou hrát roli při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035. Uznání jejich příspěvku může podpořit další investice do těchto technologií a inovace v této oblasti***.	(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s ***rozšířenou dojezdovou vzdálenost by měla být započítána do cílů stanovených podle tohoto nařízení, a to s ohledem na jejich snížení emisí v reálném provozu, které zůstávají výrazně nad úrovněmi nulových emisí a hrozí, že se zpozdí zavádění plně bezemisních vozidel***.

Or. en

Pozměňovací návrh 181
Markus Ferber

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*

(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát roli při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a ***mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035***. Uznání jejich příspěvku může podpořit další investice do těchto technologií a inovace v této oblasti.	(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát roli při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi. Uznání jejich příspěvku může podpořit další investice do těchto technologií a inovace v této oblasti.

Or. en

Pozměňovací návrh 182
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát ***roli*** při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035. Uznání jejich příspěvku může podpořit další investice do těchto technologií a inovace v této oblasti.	(14) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem mohou hrát ***podstatnou úlohu*** při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná pro specifické případy použití i na dalších globálních trzích po roce 2035. Uznání jejich příspěvku může podpořit další investice do těchto technologií a inovace v této oblasti.

Or. en

Pozměňovací návrh 183
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*

(14a) Plug-in hybridní elektrická vozidla a elektrická vozidla s rozšířenou dojezdovou vzdálenost by neměla být započítávána do cílů stanovených v tomto nařízení, s výjimkou případů, kdy jsou vybavena palubními systémy, které omezují výkon o 50 %, je-li spalovací motor v provozu déle než polovinu provozních hodin, nebo jsou alespoň v souladu s přezkumem nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011.

Or. en

Pozměňovací návrh 184
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(14a) Vozidla s nízkými emisemi, včetně vozidel využívajících alternativní paliva, jako jsou biopaliva nebo syntetická paliva, mohou hrát významnou úlohu při přechodu na nízkoemisní mobilitu a mohou být užitečná pro konkrétní případy použití, jakož i na jiných světových trzích po roce 2035. Aby se posílil jejich příspěvek k přechodu na nízkouhlíkové hospodářství, měla by být revidována směrnice 98/70/ES o jakosti paliv s cílem umožnit větší zapracování biopaliv do spalovacích motorů, zejména zvýšením prahové hodnoty pro přidávání bioethanolu do benzinu z 10 % na 20 %, aby se snížily emise CO2 ze stávajícího vozového parku. Rovněž by měl být

přezkoumán 7% limit stanovený ve směrnici RED III pro biopaliva první generace. V neposlední řadě bude vhodné přezkoumat nařízení (EU) 2019/631, a to buď úpravou definice vozidel s nízkými emisemi, nebo zvážením vytvoření samostatné mezikategorie. Tím by se lépe uznal přínos různých stávajících technologií a posílila jejich bezprostřední úloha při dekarbonizaci stávajícího vozového parku.

Or. fr

Pozměňovací návrh 185
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(14a) Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV) mohou sehrát úlohu při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná u specifických případů použití i na dalších světových trzích. Vozidla OVC-HEV přispívají ke snižování emisí CO2 ze silniční dopravy tím, že kombinují technologii spalovacích motorů s elektrickým pohonem a zároveň nabízejí spotřebitelům praktickou a flexibilní možnost, která je zavádí do elektrické mobility. Emise CO2 z vozidel OVC-HEV, jak jsou definována v nařízení (EU) 2024/1257, se vypočítají pomocí faktoru použití, který v roce 2025 zvýšil parametry ujetých kilometrů u zkoušek pro schválení typu a má být v roce 2027 dále zpřísněn. Takové zpřísnění by vedlo k výraznému zvýšení hodnot CO2 při schvalování typu, čímž by se snížil podíl vozidel OVC-HEV na plnění cílů v oblasti snižování emisí

CO2 ze strany výrobců. V zájmu zajištění regulační stability a zachování příspěvku vozidel OVC-HEV ke snižování emisí by měl být stávající faktor použití zachován změnou nařízení (EU) 2024/1257.

Or. en

Pozměňovací návrh 186
Adrian-George Axinia

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(14a) Stejně tak je v zájmu zachování technologicky otevřeného rámce nezbytné uznat, že vozidla poháněná nízkouhlíkovými palivy hrají smysluplnou úlohu při snižování emisí skleníkových plynů jako nedílná součást ekonomicky životaschopného a prakticky dosažitelného způsobu dekarbonizace firemních vozových parků.

Or. en

Pozměňovací návrh 187
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(14a) Podobně by v zájmu podpory technologicky neutrálního přístupu mělo být zajištěno, aby vozidla poháněná nízkouhlíkovými palivy byla uznána jako vozidla přispívající k dekarbonizaci, a to v rámci nákladově efektivního a provozně proveditelného přechodu napříč firemními vozovými parky.

Or. en

Odůvodnění

Technologicky neutrální přístup má zásadní význam pro podporu nákladově efektivního a provozně proveditelného přechodu napříč firemními vozovými parky. Tento pozměňovací návrh uznává, že vozidla poháněná nízkouhlíkovými palivy mohou přispět k dekarbonizaci a měla by být řádně zohledněna v regulačním rámci spolu s dalšími řešeními pro čistá vozidla.

Pozměňovací návrh 188
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace	***vypouští se***

firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.

---

11 Nařízení (EU) 2023/1804

12 Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

Or. en

Pozměňovací návrh 189
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Členské státy ***by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených*** v tomto nařízení***, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi*** nebo ***jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu***, ***jízdy na zavolání); zlepšení podmínek*** pro ***používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi***, ***jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech*** nebo ***přednostní přístup na parkoviště***. ***Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků***. ***Dostupnost dobíjecí infrastruktury***	(15) Členské státy ***nepřevedou cíle stanovené*** v tomto nařízení ***na přímé*** nebo ***nepřímé zadávání veřejných zakázek***, ***nákup, leasing, registraci nebo kvóty*** pro ***složení vozových parků pro jednotlivé společnosti***, ***skupiny společností, odvětví*** nebo ***provozovatele vozidel***. ***Stejně tak nemohou být přijata žádná opatření, která by v praxi vedla k takovým povinnostem. Společnosti musí být i nadále schopny založit své nákupy vozidel*** na ***provozních požadavcích***, ***profilech poslání, hospodářské životaschopnosti, regionální infrastruktuře, dostupnosti vozidel, užitečném zatížení, dojezdové vzdálenosti, době nabíjení***, ***opravitelnosti a nákladech*** na ***vlastnictví a leasing***. ***Opatření přijatá členskými státy musí být technologicky otevřená***, ***přiměřená*** a ***slučitelná se svobodou podnikání***.

umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem; který mohou členské státy zajistit s ohledem na ***specifické provozní požadavky firemních vozových parků***, a ***přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/180411. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření***, ***která lze zavést*** na ***vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích***.

---

*[11] **Nařízení (EU) 2023/1804.***

*[12] **Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě**, **Evropskému hospodářskému** a **sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96***.

Or. de

Odůvodnění

Cíle se nesmí stát de facto individuálními kvótami společností v důsledku vnitrostátního provádění. Takové provádění by nerespektovalo svobodu podnikání a provozní realitu.

Pozměňovací návrh 190
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Členské státy by měly mít možnost použít ***jakákoli*** opatření, jež považují za ***nutná*** k ***dosažení cílů stanovených*** v ***tomto nařízení***, včetně zavedení ***zvýhodněného*** mýtného***;*** zdanění ***zvýhodňujícího*** zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi ***nebo jiných opatření státní podpory podléhajících***	(15) Členské státy by měly mít možnost použít ***jakékoli*** opatření, jež považují za ***nezbytná*** k ***vytváření pobídek k používání čistých vozidel do firemních vozových parků, přičemž jako referenci použijí orientační cíle stanovené*** v ***této směrnici***, včetně zavedení ***příznivějšího*** mýtného***,*** zdanění ***podporujícího*** zavádění vozidel

platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost ***stanovit cíle*** pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků**.** Dostupnost ***dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou*** členské státy ***zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků***, a ***přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu*** a ***Rady (EU) 2023/1804***[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“***12*** uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.

s nulovými a nízkými emisemi***, včetně vozidel využívajících nízkouhlíková paliva, přičemž těmito palivy jsou paliva definovaná ve směrnici (EU) 2018/2001, která splňují kritéria stanovená v článcích 29***, ***29a a 31 uvedené směrnice a souvisejících aktech v přenesené pravomoci nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu***; zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost ***zavést cílená opatření a flexibilitu*** pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků s ***přihlédnutím k jejich specifickým provozním charakteristikám a omezením, a to i v případech, kdy omezené požadavky na*** dostupnost ***modelu nebo přístupnost odůvodňují individuální přístupy, například pro malé provozovatele taxislužby přístupné pro invalidní vozíky. Před přijetím těchto opatření by*** členské státy ***měly dotčené hospodářské subjekty včas informovat o jejich vstupu v platnost a podrobnostech provádění***, ***aby se usnadnila připravenost*** a ***přizpůsobení podniků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení bez předchozího předplatného a za transparentní, spravedlivé*** a ***dostupné ceny je klíčovým faktorem, který by členské státy měly zohlednit při navrhování opatření pro firemní vozové parky***. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“ uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.

---

[11] Nařízení (EU) 2023/1804

[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru

a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

Or. en

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh vyjasňuje, že členské státy mohou k podpoře čistých vozidel, včetně vozidel využívajících nízkouhlíková paliva, využívat rozsáhlá opatření, včetně režimů mýtného, daňových pobídek a podpory, a to technologicky otevřeným způsobem. Odstraňuje formulace, které znamenají penalizaci opatření, jako jsou požadavky na udělování licencí, a uznává přiměřenou flexibilitu v případech, kdy je to odůvodněno objektivními omezeními, dostupností modelu nebo potřebami v oblasti přístupnosti.

Pozměňovací návrh 191
Adrian-George Axinia

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Členské státy by měly mít možnost použít ***jakákoli*** opatření, jež považují za ***nutná*** k ***dosažení cílů stanovených v tomto nařízení***, včetně zavedení ***zvýhodněného*** mýtného***;*** zdanění ***zvýhodňujícího*** zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; ***zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání);*** zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly ***mít možnost stanovit cíle*** pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků,	(15) Členské státy by měly mít možnost použít ***jakékoli*** opatření, jež považují za ***nezbytná k vytváření pobídek*** k ***používání čistých vozidel do firemních vozových parků***, včetně zavedení ***příznivějšího*** mýtného***,*** zdanění ***podporujícího*** zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi***, včetně vozidel využívajících nízkouhlíková paliva,*** nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly ***zavést cílená opatření a flexibilitu*** pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků s ***přihlédnutím k jejich specifickým provozním charakteristikám a omezením, a to i v případech, kdy omezené požadavky na dostupnost modelu nebo přístupnost odůvodňují individuální přístupy, například pro malé provozovatele***

a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.

taxislužby přístupné pro invalidní vozíky. Před přijetím těchto opatření by členské státy měly dotčené hospodářské subjekty včas informovat o jejich vstupu v platnost a podrobnostech provádění, aby se usnadnila připravenost a přizpůsobení podniků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.

[11] Nařízení (EU) 2023/1804

[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

[11] Nařízení (EU) 2023/1804

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 ***final.***

Or. en

Pozměňovací návrh 192
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Členské státy by měly ***mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za***	(15) Členské státy by ***si*** měly ***zachovat plnou flexibilitu při určování nejvhodnější***

nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi ***nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání);*** zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, ***jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků***. Dostupnost dobíjecí infrastruktury ***umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je*** klíčovým faktorem***, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky*** firemních vozových parků, a ***přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804***[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] ***uvádí některé*** příklady osvědčených postupů a ***účinných*** opatření***, která lze zavést*** na ***vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu*** vozidel s nulovými emisemi ***ve firemních vozových parcích.***

kombinace podpůrných opatření a opatření na podporu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi s ***přihlédnutím k vnitrostátním okolnostem a provozní realitě. Tato opatření mohou zahrnovat příznivé daňové režimy, pobídky k výběru mýtného, podpůrná opatření podléhající platným pravidlům státní podpory nebo opatření zaměřená*** na zlepšení ***základních*** podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, ***včetně zavádění přístupné a cenově dostupné dobíjecí infrastruktury***. Dostupnost dobíjecí infrastruktury ***zůstává*** klíčovým faktorem ***umožňujícím transformaci*** firemních vozových parků, ***zejména pro provozovatele s intenzivními provozními požadavky***. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“ ***poskytuje užitečné*** příklady ***vnitrostátních*** osvědčených postupů a ***dobrovolných*** opatření na ***podporu zavádění*** vozidel s nulovými emisemi.

---

[11] Nařízení (EU) 2023/1804

[12] ***Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final***.

Or. en

Pozměňovací návrh 193
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.	(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení ***bez předem zakoupeného předplatného*** za ***transparentní, přiměřené a*** dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.
[11] Nařízení (EU) 2023/1804	[11] Nařízení (EU) 2023/1804
[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“,	[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“,

COM(2025) 96 final.

Or. en

Pozměňovací návrh 194
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.	(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.

[11] Nařízení (EU) 2023/1804

[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

[11] Nařízení (EU) 2023/1804

[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

Or. en

Pozměňovací návrh 195
Merja Kyllönen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště**.** Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních	(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech***, zejména v soukromých budovách,*** nebo přednostní přístup na parkoviště Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení ***bez předem zakoupeného předplatného*** za ***transparentní, přiměřené a*** dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů

vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.

stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11].***Regulace infrastruktury pro dobíjení alternativních paliv by však měla být soustředěna do nařízení AFIR a mělo by se zabránit jakémukoli překrývání předpisů.*** Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích***. Toto nařízení by nemělo členským státům bránit v přijetí ambicióznějiších cílů a pobídek.***

[11] Nařízení (EU) 2023/1804

[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

[11] Nařízení (EU) 2023/1804

[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

Or. en

Odůvodnění

Tyto změny jsou nutné k tomu, aby byl zachován soulad se stávajícími právními předpisy Unie a aby se zabránilo zdvojování právních předpisů. Dobíjecí infrastruktura a infrastruktura pro alternativní paliva se řídí nařízením AFIR.

Pozměňovací návrh 196
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi

Pozměňovací návrh

(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi

nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.

[11] Nařízení (EU) 2023/1804

[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny ***bez předem zakoupeného předplatného a za transparentních cenových podmínek*** je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. ***Členské státy by měly podporovat technologie inteligentního nabíjení a obousměrného nabíjení, zejména počínaje firemním vozovým parkem s nulovými emisemi.***

[11] Nařízení (EU) 2023/1804

[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

Or. en

Pozměňovací návrh 197

Zala Tomašič

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit ***cíle*** pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“12 uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.	(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit ***referenční hodnoty*** pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení ***bez předem zakoupeného předplatného*** za ***transparentní, přiměřené a*** dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích. ***Toto nařízení by mělo členským státům bránit v přijetí ambicióznějších cílů.***

[11] Nařízení ***(EU) 2023/1804***

[12] ***Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému***

hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

Or. en

Odůvodnění

Snadný a transparentní přístup k dobíjecí infrastruktuře je klíčem k urychlení zavádění elektrických vozidel v podnicích. Kromě toho by členské státy měly mít možnost stanovit různé referenční hodnoty pro konkrétní kategorie společností a provozovatelů vozových parků na základě jejich individuálních výzev a příležitostí.

Pozměňovací návrh 198
Daniel Attard

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů	(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, včetně zavedení zvýhodněného mýtného; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu, jízdy na zavolání); zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech nebo přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení ***bez předem zakoupeného předplatného*** za ***transparentní, přiměřené a*** dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní

stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.

požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.

[11] Nařízení (EU) 2023/1804

[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

[11] Nařízení (EU) 2023/1804

[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

Or. en

Pozměňovací návrh 199
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení***, včetně zavedení zvýhodněného mýtného***; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu***; zavedení požadavků na udělování licencí na specifické služby osobní dopravy (např. taxislužbu**, **jízdy na zavolání)***; zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů na určených místech ***nebo***	(15) Členské státy by měly mít možnost použít jakákoli opatření, jež považují za nutná k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení; zdanění zvýhodňujícího zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi nebo jiných opatření státní podpory podléhajících platným pravidlům pro státní podporu***, přičemž musí zajistit, aby nepodporovala ani nemotivovala k nákupu vozidel s nulovými a nízkými emisemi**, ***která nesplňují kritéria „výrobeno v Evropské unii“***; zlepšení podmínek pro používání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako je dostupnost vyhrazených dobíjecích bodů

přednostní přístup na parkoviště. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/***1804***[11]. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.

na určených místech***; rovněž bude třeba podporovat režimy převodních prémií***. Členské státy by rovněž měly mít možnost stanovit cíle pro určité kategorie společností nebo provozovatelů vozových parků. Dostupnost dobíjecí infrastruktury***, zejména v uzlech mobility,*** umožňující snadné dobíjení za dostupné ceny je klíčovým faktorem, který mohou členské státy zajistit s ohledem na specifické provozní požadavky firemních vozových parků, a přispět tak k plnění svých cílů stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/***1804***. Sdělení „Dekarbonizace firemních vozových parků“[12] uvádí některé příklady osvědčených postupů a účinných opatření, která lze zavést na vnitrostátní úrovni pro zvýšení podílu vozidel s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích.

[11] Nařízení (EU) 2023/1804.

[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

[11] Nařízení (EU) 2023/1804.

[12] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Dekarbonizace firemních vozových parků“, COM(2025) 96 final.

Or. fr

Pozměňovací návrh 200
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) Zatímco celkové náklady na vlastnictví bateriových elektrických vozidel po celou dobu jejich životnosti jsou nižší než u vozidel se spalovacím motorem, zejména v důsledku nižších nákladů na palivo a údržbu, pro některé evropské spotřebitele, zejména domácnosti

s nízkými a středními příjmy, zůstává překážkou vyšší nákupní cena nových vozidel. Normy EU pro emise CO2 podle nařízení (EU) 2019/631 přinášejí výsledky a motivují výrobce k tomu, aby na trh Unie uváděli menší a cenově dostupnější elektrická vozidla. Průměrná cena bateriových elektrických vozidel se proto ve všech segmentech zvýšila v roce 2025 o 5 %.[1a] Zachování silného a stabilního regulačního prostředí má zásadní význam pro zajištění toho, aby elektrická vozidla mohla dosáhnout cenové parity s vozidly se spalovacím motorem ve všech segmentech před rokem 2030. V Číně již elektromobily dosáhly cenové parity se spalovacími vozidly prakticky ve všech segmentech. Vnitrostátní modely sociálního leasingu, zvláště jsou-li zaměřené na domácnosti s nízkými a středními příjmy, se ukázaly jako účinným doplněk při urychlování zavádění vozidel s nulovými emisemi a snižování závislosti na fosilních palivech a zmírňování dopadu cenových výkyvů. Toto nařízení by mělo proto vybízet členské státy, aby vytvořily regulační rámec pro sociální leasing, zejména pro domácnosti s nízkými a středními příjmy a pro zranitelné uživatele dopravy a zranitelné pracovníky v dopravě. Za tímto účelem se členské státy vybízejí, aby využívaly dostupné finanční prostředky EU, zejména Sociální klimatický fond zřízený nařízením (EU) 2023/955.

[1a] IEA, Global EV Outlook 2026.

Or. en

Pozměňovací návrh 201
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) Zatímco výkonnostní normy pro emise CO_2 stanovené v nařízení (EU) 2019/631 se zaměřují na registrace nových vozidel, přibližně dvě třetiny veškerého prodeje automobilů v Unii se uskutečňují na trhu s ojetými vozidly, který je hlavním kanálem, jehož prostřednictvím má většina evropských spotřebitelů, zejména domácností s nízkými a středními příjmy, přístup k mobilitě. Dekarbonizace silniční dopravy proto nebude dosaženo pouze regulací nových vozidel. Vyžaduje politické pobídky k urychlení přechodu trhu s ojetými vozidly na vozidla s nulovými emisemi. Firemní vozové parky představují v tomto ohledu jedinečnou příležitost, neboť díky vysokému počtu najetých kilometrů za rok a krátkým retenčním lhůtám se dostávají na trh s ojetými vozidly rychleji a ve větším objemu než vozidla v soukromém vlastnictví. Využití tohoto potenciálu vyžaduje veřejné politiky, které aktivně podporují zavádění ojetých vozidel s nulovými emisemi na trh, mimo jiné prostřednictvím systémů sociálního leasingu, daňových pobídek a odpovídající dobíjecí infrastruktury. Tyto politiky by přinesly vzájemně se podporující výhody: podpora velkých podniků při obnově jejich vozového parku směrem k nulovým emisím a současné zpřístupnění čisté mobility a její cenové dostupnosti pro velkou většinu evropských spotřebitelů, čímž se přispěje k celkovým cílům dekarbonizace odvětví dopravy Unie.
	Or. en

Pozměňovací návrh 202
Daniel Attard

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) Ostrovní členské státy a ostrovní regiony čelí při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi specifickým strukturálním a zeměpisným omezením, včetně omezené kapacity propojení elektrických sítí, vyšších nákladů na dopravu a dovoz vozidel, roztříštěných trhů, sezónní poptávky po dopravě související s cestovním ruchem, omezené dostupnosti půdy pro zavádění dobíjecí infrastruktury a závislosti na námořní logistice. Tato omezení mohou ovlivnit tempo a nákladovou efektivnost zavádění firemních vozových parků s nulovými a nízkými emisemi. Členské státy by proto měly mít při provádění tohoto nařízení možnost přijímat cílená a přiměřená opatření odrážející specifické rysy ostrovních území a zároveň zajistit celkové dosažení cílů Unie v oblasti klimatu a dopravy.

Or. en

Pozměňovací návrh 203
Jacek Ozdoba
za skupinu ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) Zavádění firemního vozového parku s nulovými emisemi brání nedostatečná dostupnost dobíjecí infrastruktury, zejména mimo městské oblasti. Před stanovením povinného cíle pro členské státy pro firemní vozový park s nulovými a nízkými emisemi je nezbytné rozvíjet a integrovat dostupnou dobíjecí infrastrukturu pro komerční vozový park, například v průmyslových zónách,

logistických střediscích a dopravních uzlech.

Or. en

Pozměňovací návrh 204
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) Strategie podnikové mobility by měly přispět k širšímu posunu směrem k udržitelným a sdíleným řešením mobility a zároveň podporovat programy sociálního leasingu zaměřené na domácnosti s nízkými a středními příjmy, zranitelné uživatele dopravy a osoby samostatně výdělečně činné.

Or. en

Pozměňovací návrh 205
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) Zatímco dekarbonizace vozidel vozového parku zůstává prioritou napříč podnikatelskými odvětvími, současná úroveň technologických požadavků na distribuční dodávky léčivých přípravků není v mnoha případech dosud technologicky proveditelná.

Or. en

Pozměňovací návrh 206

Daniel Attard

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15b) Aby se podnikům a provozovatelům vozových parků usnadnilo zavádění vozidel s nulovými emisemi, měly by postupy státní podpory zůstat přiměřené, předvídatelné a administrativně jednoduché, zejména pro menší podniky a členské státy s omezenou správní kapacitou. Komise by měla zajistit soudržnost mezi tímto nařízením a platnými rámci státní podpory, včetně budoucího nařízení o blokových výjimkách v odvětví dopravy.

Or. en

Pozměňovací návrh 207
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Rozšíření vozidel s nízkými emisemi na elektrický pohon rovněž zvýší poptávku po dobíjecí infrastruktuře, což zvýší hustotu nabíjecí sítě, a to bude přínosem i pro vozidla s nulovými emisemi.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 208
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Rozšíření vozidel s nízkými emisemi na elektrický pohon rovněž zvýší poptávku po dobíjecí infrastruktuře, což zvýší hustotu nabíjecí sítě, a to bude přínosem i pro vozidla s nulovými emisemi.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 209
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) ***Rozšíření*** vozidel s ***nízkými*** emisemi ***na elektrický pohon rovněž zvýší poptávku po dobíjecí infrastruktuře, což zvýší hustotu nabíjecí sítě***, a ***to bude přínosem i pro vozidla s nulovými emisemi***.	(16) ***Zavádění*** vozidel s ***nulovými*** emisemi ***zvýší využívání a ekonomickou životaschopnost dobíjecí infrastruktury a podpoří další investice do dobíjecích sítí***, ***inteligentního dobíjení a obousměrné dobíjecí infrastruktury***.

Or. en

Pozměňovací návrh 210
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Rozšíření vozidel s nízkými emisemi na elektrický pohon rovněž zvýší poptávku po dobíjecí infrastruktuře, což zvýší hustotu nabíjecí sítě, a to bude přínosem i pro vozidla s nulovými	(16) Rozšíření vozidel s nízkými emisemi na elektrický pohon rovněž zvýší poptávku po dobíjecí infrastruktuře, což zvýší hustotu nabíjecí sítě, a to bude přínosem i pro vozidla s nulovými

emisemi.	emisemi. ***Zavádění přístupné, cenově dostupné a spolehlivé dobíjecí infrastruktury zůstává předpokladem pro rozsáhlé zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi, včetně vozidel poháněných výhradně způsobilými palivy.***
	Or. en

Pozměňovací návrh 211
Tiemo Wölken, François Kalfon
za skupinu S&D

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16a) Vzhledem k rostoucí potřebě zajistit flexibilitu a regulovatelné dodávky elektřiny do energetického systému a ke skutečnosti, že podstatná část firemních vozových parků má tendenci dodržovat pravidelné a prediktivní vzorce řízení a nabíjení, by toto nařízení mělo rovněž podporovat zavádění technologií inteligentního a obousměrného nabíjení mezi vozovými parky a vybízet členské státy, aby zavedly nezbytnou infrastrukturu, jakož i přístup na trh a k údajům.
	Or. en

Pozměňovací návrh 212
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16a) Vzhledem k tomu, že firemní automobily často používají předvídatelné a opakující se vzorce, měla by tato

směrnice podporovat zavádění technologií inteligentního a obousměrného nabíjení mezi firemními vozovými parky.

Or. en

Odůvodnění

Elektrifikace vozového parku by měla být navržena společně s pravidly v oblasti energetiky, flexibility a interoperability, a nikoli pouze jako dopravní složka. Firemní vozové parky mohou fungovat jako systémová aktiva, protože díky svým předvídatelným vzorcům využívání jsou vhodné pro inteligentní a obousměrné nabíjení. Směrnice může urychlit inteligentní nabíjení a signalizovat podporu obousměrného nabíjení zúčastněným stranám.

Pozměňovací návrh 213
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16a) Vzhledem k tomu, že firemní automobily často používají předvídatelné a opakující se vzorce, mělo by toto nařízení podporovat zavádění technologií inteligentního a obousměrného nabíjení mezi firemními vozovými parky.

Or. en

Pozměňovací návrh 214
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16b) Inteligentní a obousměrné dobíjení elektrických vozidel je rovněž přínosné pro nákladově efektivní systémovou integraci čisté elektřiny a pro optimalizaci využívání energie.

Or. en

Odůvodnění

Prognózy naznačují masivní rozšíření instalované kapacity energie z obnovitelných zdrojů v Evropě do roku 2050: více než 1 000 GW větrné energie na pevnině, až 450 GW kapacity větrné energie na moři a více než 600 GW solární energie. Elektrifikace však bude úspěšná pouze tehdy, pokud se nám podaří absorbovat tento rostoucí podíl výroby energie z obnovitelných zdrojů elektrifikací využití. Aby se maximalizovala elektrifikace jako nejdůvěryhodnější cesta k odolnosti a ke snížení nákladů na energii, musí tvůrci politik do právních předpisů EU začlenit také prvky inteligentní elektrifikace, aby se zabránilo větším systémovým nákladům a neefektivitě.

Pozměňovací návrh 215
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16b) Inteligentní a obousměrné dobíjení elektrických vozidel je rovněž přínosné pro nákladově efektivní systémovou integraci čisté elektřiny a pro optimalizaci využívání energie.

Or. en

Pozměňovací návrh 216
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16c) Vzhledem k vyspělosti technologie a jejímu pozitivnímu dopadu na celkové náklady na vlastnictví by inteligentní nabíjení mělo být podporováno jako standardní režim nabíjení.

Or. en

Pozměňovací návrh 217
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16c) Vzhledem k tomu, že k zachování a udržení bezpečných dodávek léčivých přípravků do nemocnic a lékáren v celé Evropě je zapotřebí zvláštní výdej pro přepravní vozy s řízenou teplotou, které jsou nezbytné pro bezpečnou přepravu léčivých přípravků, očkovacích látek a dalších zdravotnických a léčivých přípravků;

Or. en

Pozměňovací návrh 218
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16 d (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16d) Vzhledem k tomu, že provozovatelé vozových parků mohou technologie inteligentního a obousměrného nabíjení neuznávat, měly by členské státy vyčlenit nezbytné pedagogické a finanční zdroje na zvýšení povědomí a podporu společností při obnově jejich vozových parků s inteligentními nebo obousměrnými dobíjecími kapacitami.

Or. en

Pozměňovací návrh 219
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto nástroje plně využít a poskytovat finanční podporu pro firemní vozidla výhradně na vozidla s nulovými a nízkými emisemi. V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva.[13] Finanční podpora zvýhodňující pouze vozidla s nulovými a nízkými emisemi může podpořit úsilí Unie o urychlené zvýšení její energetické bezpečnosti a odklon od dovozu fosilních paliv. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu. Osobní automobily a dodávky „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích.	***vypouští se***

[13] Například Závěry Rady o environmentální diplomacii ze dne 18. března 2024, st07865-en24.pdf.

Pozměňovací návrh 220
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy ***tohoto nástroje plně využít a poskytovat*** finanční ***podporu pro firemní vozidla výhradně na vozidla*** s ***nulovými a*** nízkými ***emisemi. V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva.[13] Finanční podpora zvýhodňující pouze vozidla s nulovými*** a ***nízkými emisemi může podpořit úsilí Unie o urychlené zvýšení její energetické bezpečnosti a odklon od dovozu fosilních paliv. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s*** nulovými emisemi ***ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu. Osobní automobily*** a ***dodávky „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět***	(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by ***mít*** členské státy ***možnost využívat opatření*** finanční ***podpory k usnadnění zavádění vozidel*** s nízkými a nulovými emisemi a ***zároveň podporovat*** konkurenceschopnost a ***odolnost evropského hodnotového řetězce automobilového průmyslu***.

k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost ***průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu*** a ***pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích.***

---

*[13] **Například Závěry Rady o environmentální diplomacii ze dne 18. března 2024, st07865-en24.pdf**.*

Or. en

Pozměňovací návrh 221
Zala Tomašič

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto nástroje ***plně*** využít a ***poskytovat*** finanční podporu ***pro firemní vozidla výhradně na vozidla s nulovými a nízkými emisemi. V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva.13 Finanční podpora zvýhodňující pouze*** vozidla s ***nulovými a nízkými emisemi může podpořit úsilí Unie o urychlené zvýšení její energetické bezpečnosti a odklon od dovozu fosilních paliv. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií*, ***jako jsou baterie pro elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu***, ***že přechod na*** vozidla s ***nulovými***	(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto nástroje využít ***tím, že poskytnou*** finanční podporu ***podnikovým vozidlům využívajícím energii z obnovitelných zdrojů (bateriová elektrická*** vozidla, ***plug-in hybridní vozidla***, ***elektrická*** vozidla s ***palivovými články*** a ***vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy)***.

emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu. Osobní automobily a dodávky „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích.

---

[13] Například Závěry Rady o environmentální diplomacii ze dne 18. března 2024, st07865-en24.pdf.

Or. en

Odůvodnění

Provozovatelé vozových parků by měli mít přístup k široké škále technologií, aby mohli řešit jejich rozmanité využívání.

případy a provozní požadavky. V této souvislosti je nezbytné zajistit rovné podmínky a

technologická neutralita ve všech bateriových elektrických vozidlech (BEV), elektrických vozidlech s palivovými články (FCEV) a

jiná alternativní řešení pohonu, jako je VEEF.

Pozměňovací návrh 222
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto	(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto

nástroje plně využít a poskytovat finanční podporu pro firemní vozidla výhradně na vozidla s nulovými a nízkými emisemi. V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva[13]. Finanční podpora zvýhodňující ***pouze*** vozidla s nulovými a nízkými emisemi může podpořit úsilí Unie o urychlené zvýšení její energetické bezpečnosti a odklon od dovozu fosilních paliv. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu. Osobní automobily a ***dodávky*** „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích.

nástroje plně využít a poskytovat finanční podporu pro firemní vozidla výhradně na vozidla s nulovými a nízkými emisemi ***„vyrobená v Evropské unii“***. V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva[13]. Finanční podpora zvýhodňující vozidla s nulovými a nízkými emisemi může podpořit úsilí Unie o urychlené zvýšení její energetické bezpečnosti a ***postupný*** odklon od dovozu fosilních paliv. ***Vzhledem k po sobě jdoucím krizím, které ovlivňují přístup k mobilitě pro všechny, není cílem tohoto nařízení zajistit, aby vracení daně z pohonných hmot, které mohou členské státy zavést pro některá povolání, nebylo považováno za finanční podporu, ani zabránit tomu, aby to bránilo výjimečné podpoře v obdobích, jako je současná krize.*** S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu. Osobní automobily „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích***. Vzhledem k ekologické a průmyslové hodnotě malých elektrických vozidel „vyrobených v Evropské unii“ by se na ně měla vztahovat samostatná metodika výpočtu, která by upřednostňovala jejich začlenění***

do firemních vozových parků.

[13] Například Závěry Rady o environmentální diplomacii ze dne 18. března 2024, st07865-en24.pdf.

[13] Například Závěry Rady o environmentální diplomacii ze dne 18. března 2024, st07865-en24.pdf.

Or. fr

Pozměňovací návrh 223
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto nástroje plně využít a poskytovat finanční podporu pro firemní vozidla výhradně na vozidla s nulovými a nízkými emisemi. V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva.[13] Finanční podpora zvýhodňující pouze vozidla s nulovými a nízkými emisemi může podpořit úsilí Unie o urychlené zvýšení její energetické bezpečnosti a odklon od dovozu fosilních paliv. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců	(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto nástroje plně využít a poskytovat finanční podporu pro firemní vozidla výhradně na vozidla s nulovými a nízkými emisemi. V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva.[13] Finanční podpora zvýhodňující pouze vozidla s nulovými a nízkými emisemi může podpořit úsilí Unie o urychlené zvýšení její energetické bezpečnosti a odklon od dovozu fosilních paliv. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. ***Nařízení 2023/1542 zavedlo požadavky týkající se technického stavu baterií elektrických vozidel, neboť poskytování komplexních a snadno dostupných informací o stavu nabití spotřebitelům bez dodatečných nákladů má zásadní význam pro zvýšení***

v automobilovém průmyslu. Osobní automobily a dodávky „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích.

důvěryhodnosti trhu s ojetými vozidly. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu a ***podpoře rozvoje trhu s ojetými vozidly***. Osobní automobily a dodávky „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích a ***impletovat oběhový přístup v rámci hodnotového řetězce baterií včetně oprav, repasování, nového využií a recyklace v rámci Unie. Dostupnost digitálních informací o bateriích může posílit transparentnost, důvěru spotřebitelů a oběhovost na trhu s ojetými vozidly s nulovými emisemi.***

[13] V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva

[13] V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva

Or. en

Pozměňovací návrh 224
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto nástroje plně využít a poskytovat finanční podpory pro firemní vozidla výhradně na	(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto nástroje plně využít a poskytovat finanční podpory pro firemní vozidla výhradně na

vozidla s nulovými a ***nízkými*** emisemi. V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva.[13] Finanční podpora ***zvýhodňující*** pouze vozidla s nulovými a ***nízkými*** emisemi může podpořit úsilí Unie o ***urychlené*** zvýšení její energetické bezpečnosti a odklon od dovozu fosilních paliv. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu. Osobní automobily a dodávky „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích.

vozidla s nulovými emisemi. V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva.***V roce 2023 však bylo jen v pěti největších zemích EU vynaloženo až 42 miliard EUR z peněz daňových poplatníků na dotování používání korporátních vozidel s vysokými emisemi.*** Finanční podpora***, z níž mají prospěch*** pouze vozidla s nulovými emisemi***,*** může podpořit úsilí Unie o ***rychlejší*** zvýšení její energetické bezpečnosti***,*** odklon od dovozu fosilních paliv a ***ochranu společností a v konečném důsledku spotřebitelů, zejména zranitelných uživatelů dopravy, před vysokými a kolísavými cenami fosilních paliv***. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu***, díky čemuž zůstanou atraktivní a kvalitní pracovní místa v evropském průmyslu***. Osobní automobily a dodávky „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích.

[1a] Company car fossil fuel subsidies in Europe, ERM 2024

[13] V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit

[13] V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit

dotace na fosilní paliva

Or. en

Pozměňovací návrh 225
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto nástroje plně využít a poskytovat finanční podporu pro firemní vozidla výhradně na vozidla s nulovými a nízkými emisemi. ***V*** závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva***.***[13] Finanční podpora zvýhodňující pouze vozidla s nulovými a nízkými emisemi může podpořit úsilí Unie o urychlené zvýšení její energetické bezpečnosti a odklon od dovozu fosilních paliv. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu. Osobní automobily a dodávky „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit	(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto nástroje plně využít a poskytovat finanční podporu pro firemní vozidla na vozidla s nulovými a nízkými emisemi. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu. Osobní automobily a dodávky „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích.

konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích.

[13] Například Závěry Rady o environmentální diplomacii ze dne 18. března 2024, st07865-en24.pdf.

Or. en

Odůvodnění

Je zapotřebí pragmatický a realistický přístup k zajištění toho, aby hospodářské subjekty a domácnosti s nízkými a středními příjmy měly i nadále přístup k cenově dostupné mobilitě, a to i v případech, kdy dosud nevlastní vozidlo s nulovými nebo nízkými emisemi.

Pozměňovací návrh 226
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto nástroje plně využít a poskytovat finanční podporu pro firemní vozidla výhradně na vozidla s nulovými a nízkými emisemi. V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva[13]. Finanční podpora zvýhodňující pouze vozidla s nulovými a nízkými emisemi může podpořit úsilí Unie o urychlené zvýšení její energetické bezpečnosti a odklon od dovozu fosilních paliv. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro	(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto nástroje plně využít a poskytovat finanční podporu pro firemní vozidla výhradně na vozidla s nulovými a nízkými emisemi. V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva[13]. Finanční podpora zvýhodňující pouze vozidla s nulovými a nízkými emisemi může podpořit úsilí Unie o urychlené zvýšení její energetické bezpečnosti a odklon od dovozu fosilních paliv. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro

elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu. Osobní automobily a ***dodávky*** „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích.

[13] Například Závěry Rady o environmentální diplomacii ze dne 18. března 2024, st07865-en24.pdf.

elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu. Osobní automobily „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích.

[13] Například Závěry Rady o environmentální diplomacii ze dne 18. března 2024, st07865-en24.pdf.

Or. fr

Pozměňovací návrh 227
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto nástroje plně využít a poskytovat finanční podporu pro firemní vozidla výhradně na vozidla s nulovými a ***nízkými*** emisemi. V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva.[13] Finanční podpora zvýhodňující pouze vozidla s nulovými a ***nízkými*** emisemi může	(17) Způsob, jakým jsou navržena opatření finanční podpory, je často rozhodující pro výběr firemního vozidla při nákupu. Aniž jsou dotčeny vnitrostátní pravomoci, měly by členské státy tohoto nástroje plně využít a poskytovat finanční podporu pro firemní vozidla výhradně na vozidla s nulovými emisemi. V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva.[13] Finanční podpora zvýhodňující pouze vozidla s nulovými emisemi může podpořit úsilí Unie o urychlené zvýšení její

podpořit úsilí Unie o urychlené zvýšení její energetické bezpečnosti a odklon od dovozu fosilních paliv. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu. Osobní automobily a dodávky „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích.	energetické bezpečnosti a odklon od dovozu fosilních paliv. S cílem podpořit dekarbonizaci v klíčových průmyslových odvětvích fungujících jako dodavatelé pro automobilový průmysl a také podpořit produkty čistých technologií a domácí výrobu technologií, jako jsou baterie pro elektromobily, oznámila Komise v rámci Dohody o čistém průmyslu návrh aktu o akcelerátoru průmyslu. Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi ve firemních vozových parcích může být v členských státech předmětem veřejné finanční podpory, existuje možnost využití veřejné podpory k posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu. Osobní automobily a dodávky „vyrobené v Evropské unii“ mohou přispět k vytvoření stabilního rozhodujícího trhu pro evropské dodavatele, zvýšit konkurenceschopnost průmyslu Unie, udržet jeho pracovní sílu a pomoci přilákat nové investice do výrobní kapacity Unie v těchto odvětvích.
[13] V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva	[13] V závěrech Rady byla opakovaně zdůrazněna potřeba co nejdříve ukončit dotace na fosilní paliva

Or. en

Pozměňovací návrh 228
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Za účelem sladění požadavků na posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu s připravovaným aktem o akcelerátoru průmyslu, oznámeným v Dohodě o čistém	***vypouští se***

průmyslu, by Komise měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem stanovení metodiky pro určení kritérií, podle nichž se osobní automobil nebo dodávka považují za „vyrobené v Evropské unii“.

Or. en

Pozměňovací návrh 229
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Za účelem sladění požadavků na posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu s připravovaným aktem o akcelerátoru průmyslu, oznámeným v Dohodě o čistém průmyslu, by Komise měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem stanovení metodiky pro určení kritérií, podle nichž se osobní automobil nebo dodávka považují za „vyrobené v Evropské unii“.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 230
Zala Tomašič

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Za účelem sladění požadavků na posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu s připravovaným aktem o akcelerátoru průmyslu, oznámeným v Dohodě o čistém	***vypouští se***

průmyslu, by Komise měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem stanovení metodiky pro určení kritérií, podle nichž se osobní automobil nebo dodávka považují za „vyrobené v Evropské unii“.

Or. en

Odůvodnění

Právní předpisy zaměřené především na snižování emisí CO2 by měly zůstat jasně odlišeny od aspektů obchodní politiky. Stírání hranic mezi cíli v oblasti klimatu a opatřeními souvisejícími s obchodem může ohrozit jasnost právních předpisů, narušit tržní signály a oslabit účinnost obou oblastí politiky.

Pozměňovací návrh 231
Urmas Paet

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Za účelem sladění požadavků na posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu s připravovaným aktem o akcelerátoru průmyslu, oznámeným v Dohodě o čistém průmyslu, by Komise měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem stanovení metodiky pro určení kritérií, podle nichž se osobní automobil nebo dodávka považují za „vyrobené v Evropské unii“.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 232
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) ***Za účelem sladění požadavků na posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu s připravovaným aktem o akcelerátoru průmyslu, oznámeným*** v ***Dohodě o čistém průmyslu***, by ***Komise měla*** být ***zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem stanovení metodiky*** pro ***určení kritérií, podle nichž se osobní automobil nebo dodávka považují za „vyrobené v Evropské unii***“.	(18) ***Definice a související metodika pro stanovení kritérií pro automobil nebo dodávku, které mají být považovány za „vyrobené*** v ***Evropské unii“***, by ***měly*** být ***stanoveny v nařízení, kterým se stanoví rámec opatření*** pro ***urychlení průmyslové kapacity a dekarbonizaci ve strategických odvětvích („akt o akcelerátoru průmyslu“)***.

Or. en

Pozměňovací návrh 233
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Za účelem sladění požadavků na posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu s připravovaným aktem o akcelerátoru průmyslu, oznámeným v Dohodě o čistém průmyslu, by ***Komise měla být zmocněna k přijímání aktů*** v ***přenesené pravomoci za účelem stanovení metodiky pro určení kritérií***, ***podle nichž*** se ***osobní*** automobil ***nebo dodávka považují*** za ***„vyrobené*** v Evropské unii“.	(18) Za účelem sladění požadavků na posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu s připravovaným aktem o akcelerátoru průmyslu, oznámeným v Dohodě o čistém průmyslu, by ***měl Evropský parlament a Rada společně přijmout*** v ***souladu s řádným legislativním návrhem zvláštní legislativní akt***, ***kterým*** se ***stanoví metodika pro určení kritérií pro*** automobil***, který má být považován*** za ***„vyrobený*** v Evropské unii“. ***Tento akt mimo jiné stanoví minimální míru místní integrace ve výši 60 % pro jeho strategické součásti a výslovně vylučuje výrobce, kteří využívají státní subvence ze třetích zemí narušující vnitřní trh.***

Or. fr

Pozměňovací návrh 234
Jacek Ozdoba
za skupinu ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Za účelem sladění požadavků na posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu s připravovaným aktem o akcelerátoru průmyslu, oznámeným v Dohodě o čistém průmyslu, by Komise měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem stanovení metodiky pro určení kritérií, podle nichž se osobní automobil nebo dodávka považují za „vyrobené v Evropské unii“.	(18) Za účelem sladění požadavků na posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu s připravovaným aktem o akcelerátoru průmyslu, oznámeným v Dohodě o čistém průmyslu, by Komise měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem stanovení metodiky pro určení kritérií, podle nichž se osobní automobil nebo dodávka považují za „vyrobené v Evropské unii“. ***Připravovaný akt v přenesené pravomoci, kterým se stanoví metodika, by měl zajistit, aby vozidla, jejich díly a konstrukční části vyrobené v EU mohly využívat označení „vyrobeno v Evropské unii“ bez ohledu na vlastnická práva konkrétní společnosti.***

Or. en

Pozměňovací návrh 235
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Za účelem sladění požadavků na posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu s připravovaným aktem o akcelerátoru průmyslu, oznámeným v Dohodě o čistém průmyslu, by Komise měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za	(18) Za účelem sladění požadavků na posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu s připravovaným aktem o akcelerátoru průmyslu, oznámeným v Dohodě o čistém průmyslu, by Komise měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za

účelem stanovení metodiky pro určení kritérií, podle nichž se osobní automobil nebo dodávka považují za „vyrobené v Evropské unii“.	účelem stanovení metodiky pro určení kritérií, podle nichž se osobní automobil nebo dodávka považují za „vyrobené v Evropské unii“. ***Metodika by měla rovněž zohlednit kritéria udržitelnosti, oběhovosti a odolnosti v rámci dodavatelského řetězce baterií elektrických vozidel.***

Or. en

Pozměňovací návrh 236
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Za účelem sladění požadavků na posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu s připravovaným aktem o akcelerátoru průmyslu, oznámeným v Dohodě o čistém průmyslu, by Komise měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem stanovení metodiky pro určení kritérií, podle nichž se osobní automobil nebo dodávka považují za „vyrobené v Evropské unii“.	(18) Za účelem sladění požadavků na posílení domácích hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu s připravovaným aktem o akcelerátoru průmyslu, oznámeným v Dohodě o čistém průmyslu, by Komise měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem stanovení metodiky pro určení kritérií, podle nichž se osobní automobil nebo dodávka považují za „vyrobené v Evropské unii“***, což je je jedinečná příležitost k oživení evropského automobilového průmyslu a zároveň ke zvýšení skutečného ekologického přínosu mobility s nízkými a nulovými emisemi***.

Or. fr

Pozměňovací návrh 237
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by měl každý členský stát každoročně oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. Komise by měla toto nařízení v roce 2032 přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi, včetně stanovení cílů pro následující období, s přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu a technologií. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 238
Carlo Fidanza

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění ***tohoto nařízení***, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem ***prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací*** by měl každý členský stát každoročně oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. ***Komise by měla toto nařízení v roce 2032 přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi, včetně stanovení cílů pro následující období, s přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu a technologií. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu.***	(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění ***této směrnice***, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem ***monitorování pokroku při plnění cílů této směrnice*** by měl každý členský stát každoročně oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry.

Or. en

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh uvádí správu a podávání zpráv do souladu s orientační povahou cílů. Vnitrostátní plány a podávání zpráv by měly sledovat pokrok při plnění cílů směrnice, nikoli prokazovat dodržování závazných povinností. Pravidelné podávání zpráv poskytuje dostatečný základ pro posouzení ze strany Komise, zatímco další mechanismy přezkumu a revize cílů by měly i nadále podléhat běžným postupům Unie.

Pozměňovací návrh 239
Adrian-George Axinia

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by měl každý členský stát každoročně oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. ***Komise by měla toto nařízení v roce 2032 přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi, včetně stanovení cílů pro následující období, s přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu a technologií. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu.***	(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi každé dva roky národní strategii popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést. Za účelem monitorování pokroku při plnění cílů tohoto nařízení by měl každý členský stát oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry.

Or. en

Pozměňovací návrh 240
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k ***dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací*** by měl každý členský stát ***každoročně oznámit Komisi počet nových*** vozidel ***registrovaných*** velkými podniky ***na jeho území*** a ***podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel,*** a ***to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry***. Komise by měla toto nařízení v roce ***2032 přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi***, včetně ***stanovení cílů pro následující období***, s ***přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu a technologií***. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. ***Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum***	(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, ***na podporu zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve firemních vozových parcích. Za účelem posouzení pokroku*** by měl každý členský stát ***Komisi oznamovat příslušné údaje týkající se registrace*** vozidel velkými podniky a ***zároveň minimalizovat administrativní zátěž pro členské státy*** a ***hospodářské subjekty***. Komise by měla toto nařízení ***přezkoumat*** v roce ***2035 s přihlédnutím k vývoji trhu a technologií***, včetně ***zavádění infrastruktury, cen elektřiny, konkurenceschopnosti průmyslu***, ***cenové dostupnosti a dostupnosti vhodných modelů vozidel***. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie.

pro udržitelnou dopravu.

Or. en

Pozměňovací návrh 241
Li Andersson

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem prokázání souladu s cíli v ***oblasti nových registrací*** by měl každý členský stát ***každoročně oznámit Komisi počet nových*** vozidel ***registrovaných*** velkými podniky na ***jeho území*** a ***podíl*** vozidel s nulovými a ***nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel***, a ***to*** na ***základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze*** a ***registry***. Komise by měla toto nařízení v roce 2032 přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi, včetně stanovení cílů pro následující období, s přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu a technologií. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum	(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem prokázání souladu s ***novými*** cíli ***registrace a zajištění účinného vyloučení fyzických osob, mikropodniků a malých a středních podniků z oblasti působnosti*** by měl každý členský stát ***zaznamenat a vykázat konkrétní datové body pro každou novou společnou registraci*** vozidel***. Toto sledování by mělo zahrnovat podrobné technické informace o každém vozidle, včetně typu hnacího ústrojí, emisí CO2 a hmotnosti v provozním stavu, jak je uvedeno v prohlášení o shodě. Je-li žadatel o registraci finančním zprostředkovatelem, například leasingovou nebo půjčovnou společností, musí členské státy zaznamenat status konečného uživatele nebo nájemce, aby bylo možné rozlišovat mezi velkými podniky, mikropodniky, malými nebo středními podniky a fyzickými osobami. Výpočet cílů v oblasti souladu by měl být založen výhradně na vozidlech, u nichž jsou jak žadatel o registraci, tak konečný uživatel určeni jako velké podniky.***

pro udržitelnou dopravu.

Členské státy by měly tyto informace každoročně do 28. února předávat Komisi ve standardizovaném digitálním formátu. Komise by měla vést veřejně přístupný registr těchto údajů a ***do 30. června každého roku zveřejnit pokrok členských států, včetně celkového počtu registrací velkých podniků, podílu*** vozidel s nulovými ***emisemi v nich*** a ***pokroku při plnění vnitrostátních cílů.***

Aby se zajistilo, že rámec pro podávání zpráv zůstane spolehlivý a technicky relevantní, ***měla by být Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem změny požadavků*** na ***údaje a parametrů.***

Nejpozději do 31. prosince 2027 a souběžně s přezkumem nařízení (EU) 2019/1242 by měla Komise předložit Evropskému parlamentu a Radě nový legislativní návrh na zvýšení zadávání zakázek na nákladní dopravu s nulovými emisemi velkými podniky.

Komise by měla toto nařízení v roce 2032 přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi, včetně stanovení cílů pro následující období, s přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu a technologií. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu.

Or. en

Pozměňovací návrh 242
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by měl každý členský stát každoročně oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. Komise ***by měla*** toto nařízení v ***roce 2032*** přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi, včetně stanovení cílů pro následující období, s přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu a technologií. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu.	(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by měl každý členský stát každoročně oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. Komise ***musí*** toto nařízení ***každé dva roky po jeho vstupu*** v ***platnost*** přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi, včetně stanovení cílů pro následující období, s přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu a technologií ***tj. hospodářskému dopadu na odvětví firemního vozového parku, jakož i k pokroku na trhu s ojetými elekrickými vozidly***. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví***. Zvláštní pozornost by měla věnovat vývoji podílu na trhu a množství vozidel s nulovými a nízkými emisemi dovážených ze třetích zemí a posuzovat riziko, že cíle a opatření stanovené v tomto nařízení zvýhodní mimoevropský dovoz na úkor evropských výrobních a hodnotových řetězců, a zvážit veškeré nezbytné úpravy k zachování strategické***

konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu.

Or. fr

Pozměňovací návrh 243
Jacek Ozdoba
za skupinu ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, ***měl by*** každý členský stát ***předložit*** Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení ***vnitrostátních*** cílů ***stanovených v příloze***. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by ***měl*** každý členský stát ***každoročně*** oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. Komise by měla toto nařízení v roce 2032 přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi***, včetně stanovení cílů pro následující období,*** s přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu a technologií. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by	(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, ***vybízí se*** každý členský stát***, aby*** Komisi ***předložil*** národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení cílů ***nulových emisí***. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by ***může*** každý členský stát ***každé dva roky*** oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. Komise by měla toto nařízení v roce 2032 přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi s přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu a technologií. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle

Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a ***členských států*** při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu.

tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu.

Or. en

Pozměňovací návrh 244
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by měl každý členský stát každoročně oznámit Komisi ***počet*** nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a ***podíl*** vozidel s nulovými a ***nízkými*** emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. Komise by měla ***toto nařízení v roce 2032 přezkoumat*** a ***případně přijmout návrhy na jeho revizi***, ***včetně stanovení*** cílů pro ***následující období,*** s ***přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu*** a ***technologií***. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by	(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by měl každý členský stát ***zaznamenávat a*** každoročně oznámit Komisi ***specifické datové body pro každé nové registrované firemní vozidlo, včetně počtu*** nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a ***podílu*** vozidel s nulovými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. Komise by měla ***vést veřejně přístupný rejstřík těchto datových bodů*** a ***každoročně podávat zprávu o pokroku členských států. Kromě toho by členské***

Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ***ohledem na*** přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách ***by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu***.

státy měly každé dva roky počínaje rokem 2028 předkládat aktualizované plány, jak hodlají dosáhnout cílů stanovených v tomto nařízení. Do 31. prosince 2027 by Komise měla souběžně s přezkumem norem CO2 pro těžká vozidla zvážit zavedení opatření na podporu zavádění těžkých vozidel s nulovými emisemi v Unii. Komise by měla toto nařízení přezkoumat v roce 2032 a ***případně rozšířit jeho oblast působnosti zejména na střední podniky s velkými vozovými parky podnikových vozidel***. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení***,*** do jaké míry toto nařízení ***pomohlo výrobcům splnit jejich cíle podle nařízení (EU) 2019/631, jeho dopad na rozvoj cenově dostupného a konkurenceschopného trhu s ojetými vozidly s nulovými emisemi a do jaké míry*** ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. ***Komise by měla shromažďovat vědecké důkazy a v případě potřeby využívat Fóra pro udržitelnou dopravu*** ke shromažďování ***dalších*** informací ***relevantních pro*** přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách.

Or. en

Pozměňovací návrh 245
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát	(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát

předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by měl každý členský stát každoročně oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. Komise by měla toto nařízení v roce 2032 přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi, včetně stanovení cílů pro následující období, s přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu a technologií. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu.

předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze***, včetně podrobných metodik pro monitorování a podávání zprávu, jako jsou opatření zajišťující transparentnosti a důvěryhodnost na trhu ojetých vozidel s nulovými emisemi***. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by měl každý členský stát každoročně oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. Komise by měla toto nařízení v roce 2032 přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi, včetně stanovení cílů pro následující období, s přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu a technologií. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu. ***Komise by měla posoudit potřebu harmonizovaných požadavků Unie týkajících se posuzování, transparentnosti a ověřování technického stavu baterií elektrických vozidel s přihlédnutím k technologickému vývoji, nařízení (EU) 2023/1542, příslušné práci EHK OSN a budoucím právním předpisům Unie o technických prohlídkách a kontrolách vozidel.***

Pozměňovací návrh 246
Rosa Serrano Sierra

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by měl každý členský stát každoročně oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. Komise by měla toto nařízení v roce 2032 ***přezkoumat*** a případně přijmout návrhy na jeho revizi, ***včetně stanovení*** cílů pro následující období, s přihlédnutím k ***příslušnému vývoji*** trhu a technologií. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu.	(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze***, včetně posouzení dobíjecí infrastruktury a kapacity sítě ve velkých transportních uzlech včetně letišť'***. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by měl každý členský stát každoročně oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. Komise by měla toto nařízení ***přezkoumat*** v roce 2032 a případně přijmout návrhy na jeho revizi, ***mimo jiné stanovením*** cílů pro následující období, s přihlédnutím k ***příslušným právním předpisům týkajícím se sítě, a zajistit soudržnost s cíli zavádění dobíjecích bodů a výdejních stojanů v celé Unii, jakož i s příslušným vývojem*** trhu a technologií. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na

přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu.

Or. en

Pozměňovací návrh 247
Markus Ferber

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by měl každý členský stát každoročně oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. Komise by měla toto nařízení v roce 2032 přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi***, včetně stanovení cílů pro následující období, s přihlédnutím k příslušnému vývoji trhu a technologií***. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných	(19) Aby mohla Komise řádně monitorovat a sledovat provádění tohoto nařízení, měl by každý členský stát předložit Komisi národní plán popisující opatření, která zavedl, a opatření, která plánuje zavést, k dosažení vnitrostátních cílů stanovených v příloze. Za účelem prokázání souladu s cíli v oblasti nových registrací by měl každý členský stát každoročně oznámit Komisi počet nových vozidel registrovaných velkými podniky na jeho území a podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi na těchto registracích podle kategorií vozidel, a to na základě údajů získaných ze svého registru vozidel nebo jiných relevantních zdrojů informací, jako jsou daňové databáze a registry. Komise by měla toto nařízení v roce 2032 přezkoumat a případně přijmout návrhy na jeho revizi. Při hodnocení fungování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by se měl rovněž týkat interakce tohoto nařízení s jinými příslušnými právními akty Unie. Ke shromažďování informací s ohledem na přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných

přezkum a k podpoře zúčastněných stran a členských států při zavádění opatření ke splnění cílů a k diskusi o následných iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu.

iniciativách by Komise měla využít Fórum pro udržitelnou dopravu.

Or. en

Pozměňovací návrh 248
Flavio Tosi

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19a) Vzhledem k rozmanitosti tržních struktur, připravenosti infrastruktury, leasingových modelů, daňových systémů a provozních podmínek v celé Unii by opatření zaměřená na urychlení dekarbonizace firemních vozových parků měla být doprovázena odpovídajícími základními podmínkami. Klíčovými faktory úspěšného, nákladově efektivního a provozně proveditelného přechodu jsou dostupnost veřejně přístupné dobíjecí a čerpací infrastruktury, dostatečná kapacita sítě a sítě, dostupné ceny energie, přístup k řešením v oblasti financování a leasingu, odpovídající výrobní kapacita vozidel a stabilní zbytkové hodnoty. Komise by měla podporovat členské státy prostřednictvím pokynů, výměny osvědčených postupů a cílených pobídek s přihlédnutím k vnitrostátním specifikům a zároveň zachovat konkurenceschopnost a zabránit nepřiměřené administrativní zátěži.

Or. en

Odůvodnění

Tento bod odůvodnění odráží potřebu pružného a přiměřeného rámce, který bude schopen zohlednit různé vnitrostátní podmínky a podpořit pragmatický přechod k čistším firemním vozovým parkům.

Pozměňovací návrh 249
Dario Tamburrano

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19a) V zájmu zajištění transparentnosti a posílení postavení spotřebitelů by informace o zdravotním stavu měly být spotřebitelům snadno dostupné a přístupné bez dodatečných nákladů a měly by být standardně poskytovány v palubním systému řízení baterie a v informačním systému řidiče všech nových vozidel. U stávajících vozidel by výrobci měli zajistit, aby údaje o zdravotním stavu byly bezplatně zpřístupněny prostřednictvím aktualizací softwaru systému řízení baterií a informačního systému řidiče, je-li to technicky proveditelné, jak je uvedeno v čl. 38 bodě 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1542 ze dne 12. července 2023 o bateriích a odpadních bateriích, o změně směrnice 2008/98/ES a nařízení (EU) 2019/1020 a o zrušení směrnice 2006/66/ES.

Or. en

Odůvodnění

Jak je uvedeno v článku 14 nařízení (EU) 2023/1542, informace o technickém stavu a předpokládané životnosti baterií by měl poskytovat systém řízení baterií v souladu s těmito zvláštními požadavky.

Pozměňovací návrh 250
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž urychlení zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi do firemních vozových parků za současné podpory konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Unie, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států způsobem, který zajistí dostatečné a jasné tržní signály pro provozovatele vozových parků v EU, ale spíše jich může být z důvodu souladu s právními nástroji na úrovni EU, které se týkají výrobců vozidel, dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 251
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž urychlení zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi do firemních vozových parků za současné podpory konkurenceschopnosti automobilového průmyslu Unie, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států způsobem, který zajistí dostatečné a jasné tržní signály pro provozovatele vozových parků v EU, ale spíše jich může být z důvodu souladu s právními nástroji na	***vypouští se***

úrovni EU, které se týkají výrobců vozidel, dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

Or. en