Evropský parlament
2024-2029

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2025/0422(COD)

26.6.2026

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY 171 - 285

Zjednodušený postup bez návrhu zprávy (článek 52 jednacího řádu)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen

Změna nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 a (EU) 2024/1257, pokud jde o zjednodušení technických požadavků a zkušebních postupů pro motorová vozidla a zrušení směrnice Rady 70/157/EHS a nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 540/2014

Návrh nařízení
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

Pozměňovací návrh 171
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 10 – odst. 6–7 a 10

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) článek 10 se mění takto:
	a) odstavec 6 se nahrazuje tímto:
6. S účinkem od 29. května ***2028*** schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O3 nebo O4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	6. S účinkem od 29. května ***2033*** schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O3 nebo O4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.
	b) odstavec 7 se nahrazuje tímto:
7. S účinkem od 29. května ***2029*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 a nových přípojných vozidel kategorií O3 nebo O4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	7. S účinkem od 29. května ***2034*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 a nových přípojných vozidel kategorií O3 nebo O4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.
	c) odstavec 10 se nahrazuje tímto:
10. S účinkem od 1. července ***2031*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a registraci, prodej nebo	10. S účinkem od 1. července ***2036*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a registraci, prodej nebo

uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou.	uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Rámec Euro 7 vyžaduje, aby výrobci těžkých vozidel dále investovali do technologie spalovacích motorů, zatímco nařízení o emisích CO_2 z těžkých užitkových vozidel podporuje rychlou elektrifikaci a ukládá sankce za nedodržení předpisů. Tyto požadavky si konkurují a žádají stejné zdroje a zvyšují náklady na vozidla, což má dopad na dopravu i spotřebitelské ceny. Tento pozměňovací návrh navrhuje odložit zavedení normy Euro 7 pro těžká vozidla o pět let, aby se upřednostnily investice do technologií na snižování emisí CO_2.

Pozměňovací návrh 172
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 10 – odst. 6–7 a 10

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) článek 10 se mění takto:
	„***a) odstavec 6 se nahrazuje tímto:***
6. S účinkem od 29. května ***2028*** schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	6. S účinkem od 29. května ***2030*** schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.
	b) odstavec 7 se nahrazuje tímto:
7. S účinkem od 29. května ***2029*** přestanou	7. S účinkem od 29. května ***2031*** přestanou

vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a nových přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a nových přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.
	c) odstavec 10 se nahrazuje tímto:
10. S účinkem od 1. července ***2031*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou.	10. S účinkem od 1. července ***2033*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Odklad uplatňování požadavků normy Euro 7 pro těžká vozidla o dva roky.

Pozměňovací návrh 173
Jana Nagyová

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 10 – odst. 6–7 a 10

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) článek 10 se mění takto:
	„***a) odstavec 6 se nahrazuje tímto:***
6. S účinkem od 29. května ***2028***	6. S účinkem od 29. května ***2033***

schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O3 nebo O4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O3 nebo O4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.
	b) odstavec 7 se nahrazuje tímto:
7. S účinkem od 29. května ***2029*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 a nových přípojných vozidel kategorií O3 nebo O4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	7. S účinkem od 29. května ***2034*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 a nových přípojných vozidel kategorií O3 nebo O4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.
	c) odstavec 10 se nahrazuje tímto:
10. S účinkem od 1. července ***2031*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou.	10. S účinkem od 1. července ***2036*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

The current framework creates a structural conflict for heavy-duty vehicle manufacturers. Euro 7 requires continued investment in internal combustion engine technology to meet stricter emissions limits, while the CO_2 HDV Regulation simultaneously demands accelerated

electrification — backed by significant penalties. These objectives compete for the same industrial and financial resources. This results in fragmented investment and reduced efficiency. This has direct economic implications. Trucks are the backbone of the European economy. The overwhelming majority of goods consumed in the EU - food, medicines, construction materials, consumer products move by road at some point in their supply chain. Hence, increased vehicle costs driven by overlapping regulatory requirements will translate into higher transport costs and, ultimately, higher prices for consumers across the economy. We therefore call for a five-year postponement of Euro 7 implementation for heavy-duty vehicles. A five-year freeze on the date of application of heavy-duty Euro 7, as foreseen in Regulation (EU) 2024/1257, is therefore proposed to allow industry to invest where it makes most sense to achieve future EU climate targets and CO2 reduction targets imposed on industry, but that does not mean the Commission should slow down the preparation and delivery of necessary implementing acts for heavy-duty Euro 7 in order to give industry the maximum lead-time to balance efforts on decarbonisation with efforts towards heavy-duty Euro 7.

Pozměňovací návrh 174
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 10 – odst. 6 a 7

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) článek 10 se mění takto:
	„***a) odstavec 6 se nahrazuje tímto:***
6. S účinkem od 29. ***května 2028*** schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	6. S účinkem od 29. ***listopadu 2029*** schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.
	b) odstavec 7 se nahrazuje tímto:
7. S účinkem od 29. ***května 2029*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3	7. S účinkem od 29. ***listopadu 2030*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2

a nových přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	nebo N_3 a nových přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Cílem těchto pozměňovacích návrhů je zavést pětileté moratorium na uplatňování emisní nařízení Euro 7 pro těžká vozidla. Cílem je umožnit výrobcům soustředit se investice na dekarbonizaci těžké nákladní a osobní dopravy v souladu s klimatickými cíli a cíli EU v oblasti emisí CO_2, a zároveň zajistit, aby Komise pokračovala v přípravě nezbytných prováděcích aktů, které průmyslu poskytnou právní jistotu a dostatečnou dobu na přípravu.

Pozměňovací návrh 175
Kateřina Konečná

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 10 – odst. 6–7 a 10

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) článek 10 se mění takto:
	„***a) odstavec 6 se nahrazuje tímto:***
6. S účinkem od 29. května ***2028*** schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	6. S účinkem od 29. května ***2033*** schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.
	b) odstavec 7 se nahrazuje tímto:

7. S účinkem od 29. května ***2029*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a nových přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	7. S účinkem od 29. května ***2034*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a nových přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.
	c) odstavec 10 se nahrazuje tímto:
10. S účinkem od 1. července ***2031*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou.	10. S účinkem od 1. července ***2036*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou.

Or. en

(32024R1257)

Pozměňovací návrh 176
Flavio Tosi, Zala Tomašič, Massimiliano Salini

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 10 – odst. 6–7 a 10

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) článek 10 se mění takto:
	„***a) odstavec 6 se nahrazuje tímto:***
6. S účinkem od 29. května ***2028*** schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M2, M3, N2	6. S účinkem od 29. května ***2033*** schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M2, M3, N2

nebo N3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O3 nebo O4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	nebo N3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O3 nebo O4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.
	b) odstavec 7 se nahrazuje tímto:
7. S účinkem od 29. května ***2029*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 a nových přípojných vozidel kategorií O3 nebo O4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	S účinkem od 29. května ***2034*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 a nových přípojných vozidel kategorií O3 nebo O4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.
	c) odstavec 10 se nahrazuje tímto:
10. S účinkem od 1. července ***2031*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou.	10. S účinkem od 1. července ***2036*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M2, M3, N2 nebo N3 vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou.“

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh poskytuje delší dobu na přípravu na zavedení požadavků Euro 7 pro těžká užitková vozidla, aby se v tomto odvětví usnadnil efektivní přechod. Výrobci těžkých vozidel současně investují značné prostředky do zajištění souladu s novými požadavky týkajícími se emisí i do vývoje a zavádění technologií s nízkými a nulovými emisemi. Prodloužení doby na přípravu by podpořilo investice do cílů v oblasti dekarbonizace

a zároveň zajistilo dostatečnou přípravu na zavedení opatření a zachovalo předvídatelnost regulačního rámce.

Pozměňovací návrh 177
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 10 – odst. 6

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v čl. 10 se odst. 6 nahrazuje tímto:
S účinkem od 29. května ***2028*** schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	S účinkem od 29. května ***2033*** schvalovací orgány odmítnou udělit novým typům vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a novým typům přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, EU schválení typu z hlediska emisí nebo vnitrostátní schválení typu z hlediska emisí z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Významné investice potřebné pro vývoj normy Euro 7 je třeba vyvážit širšími prioritami odvětví těžkých vozidel v EU, včetně přechodu na nové technologie vozidel. Stávající politiky EU již poskytují silné pobídky pro využívání těžkých vozidel s nulovými emisemi a podporují pokrok směrem k dlouhodobým regulačním cílům. Pětileté pozastavení zavádění normy Euro 7, stanovené v nařízení (EU) 2024/1257, by umožnilo efektivní nasměrování investic a zároveň podpořilo dodržování budoucích požadavků EU.

Pozměňovací návrh 178
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. -1 (nový)

Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 10 – odst. 7

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v čl. 10 se odst. 7 nahrazuje tímto:
S účinkem od 29. května ***2029*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a nových přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.	S účinkem od 29. května ***2034*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 a nových přípojných vozidel kategorií O_3 nebo O_4, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel a přípojných vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie nebo životnosti baterie.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Významné investice potřebné pro vývoj normy Euro 7 je třeba vyvážit širšími prioritami odvětví těžkých vozidel v EU, včetně přechodu na nové technologie vozidel. Stávající politiky EU již poskytují silné pobídky pro využívání těžkých vozidel s nulovými emisemi a podporují pokrok směrem k dlouhodobým regulačním cílům. Pětileté pozastavení zavádění normy Euro 7, stanovené v nařízení (EU) 2024/1257, by umožnilo efektivní nasměrování investic a zároveň podpořilo dodržování budoucích požadavků EU.

Pozměňovací návrh 179
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 10 – odst. 8

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 10 se odstavec 8 nahrazuje tímto:
Odchylně od odstavce 7 tohoto článku	Odchylně od odstavce 7 tohoto článku

a do ***31. prosince 2029*** u vozidel kategorií M_2 nebo M_3, u nichž je od vykazovaného období roku 2030 v souladu s nařízením (EU) 2019/1242 stanoven cíl ***100*** % nulových emisí, povolí vnitrostátní orgány registraci, prodej nebo uvedení do provozu u nových vozidel, která nejsou v souladu s tímto nařízením, ale mají platné schválení typu z hlediska emisí v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009.	a do ***30. června 2030*** u vozidel kategorií M_2 nebo M_3, u nichž je od vykazovaného období roku 2030 v souladu s nařízením (EU) 2019/1242 stanoven cíl ***90*** % nulových emisí, povolí vnitrostátní orgány registraci, prodej nebo uvedení do provozu u nových vozidel, která nejsou v souladu s tímto nařízením, ale mají platné schválení typu z hlediska emisí v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh napravuje nesoulad mezi čl. 10 odst. 8 nařízení (EU) 2024/1257 a pozdějším přijetím nařízení (EU) 2024/1610. Účelem čl. 10 odst. 8 bylo poskytnout autobusům a autokarům třídy M2 a M3 úlevu při přechodu na vozidla s nulovými emisemi, a to za předpokladu, že od roku 2030 bude platit cíl 100 %. Vzhledem k tomu, že cíl pro městské autobusy nyní platí od roku 2035–2039, zůstává zamýšlená úleva nezbytná pro podporu efektivního přechodu.

Pozměňovací návrh 180
Zala Tomašič

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 10 – odst. 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 10 se doplňuje nový odstavec 10a, který zní:
	10a. Před revidovaným datem použitelnosti Komise posoudí stav zavádění požadavků normy Euro 7 pro těžká vozidla, přičemž zohlední technologickou připravenost, investiční cykly v průmyslu, dostupnost v dodavatelském řetězci a konkurenceschopnost automobilového průmyslu Unie. Komise podá zprávu Evropskému parlamentu a Radě a případně ji doplní legislativním

návrhem.

Or. en

Odůvodnění

Tento přezkum by měl poskytnout na důkazech založené posouzení připravenosti trhu a umožnit orgánům Unie zvážit, zda jsou nezbytné další úpravy k zajištění přiměřeného a účinného zavádění požadavků normy Euro 7 pro těžká vozidla.

Pozměňovací návrh 181
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 10 – odst. 10

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v čl. 10 se odst. 10 nahrazuje tímto:
S účinkem od 1. července ***2031*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou.	S účinkem od 1. července ***2036*** přestanou vnitrostátní orgány v případě nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 nebo N_3 vyrobených malými výrobci, která nejsou v souladu s tímto nařízením, pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a registraci, prodej nebo uvedení takových nových vozidel do provozu z důvodů týkajících se emisí CO_2 a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a elektrické energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Významné investice potřebné pro vývoj normy Euro 7 je třeba vyvážit širšími prioritami odvětví těžkých vozidel v EU, včetně přechodu na nové technologie vozidel. Stávající politiky EU již poskytují silné pobídky pro využívání těžkých vozidel s nulovými emisemi a podporují pokrok směrem k dlouhodobým regulačním cílům. Pětileté pozastavení zavádění normy Euro 7, stanovené v nařízení (EU) 2024/1257, by umožnilo efektivní nasměrování investic a zároveň podpořilo dodržování budoucích požadavků EU.

Pozměňovací návrh 182
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 11 – odst. 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 11 se odstavec 2 nahrazuje tímto:
2. S účinkem od 29. května ***2028*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M2, M3, N2 nebo N3, nebo do přípojného vozidla kategorie O3 nebo O4 schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.	2. S účinkem od 29. května ***2030*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M2, M3, N2 nebo N3, nebo do přípojného vozidla kategorie O3 nebo O4 schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Dvouletý odklad uplatňování požadavků normy Euro 7 pro těžká vozidla.

Pozměňovací návrh 183
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 11 – odst. 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 11 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

2. S účinkem od 29. května ***2028*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M2, M3, N2 nebo N3, nebo do přípojného vozidla kategorie O3 nebo O4 schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.	2. S účinkem od 29. května ***2033*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M2, M3, N2 nebo N3, nebo do přípojného vozidla kategorie O3 nebo O4 schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Konzistentnost regulace s ohledem na pětileté moratorium na normu Euro 7.

Pozměňovací návrh 184
Kateřina Konečná

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 11 – odst. 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 11 se odstavec 2 nahrazuje tímto:
2. S účinkem od 29. května ***2028*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M_2, M_3, N_2 nebo N_3 , nebo do přípojného vozidla kategorie O_3 nebo O_4 schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.	2. S účinkem od 29. května ***2033*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M_2, M_3, N_2 nebo N_3 , nebo do přípojného vozidla kategorie O_3 nebo O_4 schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

Or. en

(32024R1257)

Pozměňovací návrh 185
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 11 – odst. 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v čl. 11 se odst. 2 nahrazuje tímto:
S účinkem od 29. května ***2028*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M_2, M_3, N_2 nebo N_3 , nebo do přípojného vozidla kategorie O_3 nebo O_4 schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.	S účinkem od 29. května ***2033*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M_2, M_3, N_2 nebo N_3 , nebo do přípojného vozidla kategorie O_3 nebo O_4 schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Významné investice potřebné pro vývoj normy Euro 7 je třeba vyvážit širšími prioritami odvětví těžkých vozidel v EU, včetně přechodu na nové technologie vozidel. Stávající politiky EU již poskytují silné pobídky pro využívání těžkých vozidel s nulovými emisemi a podporují pokrok směrem k dlouhodobým regulačním cílům. Pětileté pozastavení zavádění normy Euro 7, stanovené v nařízení (EU) 2024/1257, by umožnilo efektivní nasměrování investic a zároveň podpořilo dodržování budoucích požadavků EU.

Pozměňovací návrh 186
Jana Nagyová

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 11 – odst. 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 11 se odstavec 2 nahrazuje tímto:
2. S účinkem od 29. května ***2028*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M2, M3, N2 nebo N3, nebo do přípojného vozidla kategorie O3 nebo O4 schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.	2. S účinkem od 29. května ***2033*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M2, M3, N2 nebo N3, nebo do přípojného vozidla kategorie O3 nebo O4 schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Konzistentnost regulace s ohledem na výše uvedenou změnu.

Pozměňovací návrh 187
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 c (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 11 – odst. 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1c) v článku 11 se odstavec 2 nahrazuje tímto:
2. S účinkem od 29. ***května 2028*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M_2, M_3, N_2 nebo N_3 , nebo do přípojného vozidla kategorie O_3 nebo O_4 schválených podle	2. S účinkem od 29. ***listopadu 2029*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M_2, M_3, N_2 nebo N_3 , nebo do přípojného vozidla kategorie O_3 nebo O_4 schválených podle

tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.	tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Cílem těchto pozměňovacích návrhů je zavést pětileté moratorium na uplatňování emisní nařízení Euro 7 pro těžká vozidla. Cílem je umožnit výrobcům soustředit se investice na dekarbonizaci těžké nákladní a osobní dopravy v souladu s klimatickými cíli a cíli EU v oblasti emisí CO_2, a zároveň zajistit, aby Komise pokračovala v přípravě nezbytných prováděcích aktů, které průmyslu poskytnou právní jistotu a dostatečnou dobu na přípravu.

Pozměňovací návrh 188
Flavio Tosi, Zala Tomašič, Massimiliano Salini

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 11 – odst. 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 11 se odstavec 2 nahrazuje tímto:
2. S účinkem od 29. května ***2028*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M2, M3, N2 nebo N3, nebo do přípojného vozidla kategorie O3 nebo O4 schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.	2. S účinkem od 29. května ***2033*** členské státy zakážou prodej nebo instalaci systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určených k montáži do vozidla kategorie M2, M3, N2 nebo N3, nebo do přípojného vozidla kategorie O3 nebo O4 schválených podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části nebo samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh poskytuje delší dobu na přípravu na zavedení požadavků Euro 7 pro těžká užitková vozidla, aby se v tomto odvětví usnadnil efektivní přechod. Výrobci těžkých

vozidel současně investují značné prostředky do zajištění souladu s novými požadavky týkajícími se emisí i do vývoje a zavádění technologií s nízkými a nulovými emisemi. Prodloužení doby na přípravu by podpořilo investice do cílů v oblasti dekarbonizace a zároveň zajistilo dostatečnou přípravu na zavedení opatření a zachovalo předvídatelnost regulačního rámce.

Pozměňovací návrh 189
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 11 – odst. 6

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 11 se odstavec 6 nahrazuje tímto:
6. S účinkem od 1. dubna ***2032*** udělí vnitrostátní orgány EU schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku pouze novým typům pneumatik třídy C_3, které jsou v souladu s tímto nařízením.	6. S účinkem od 1. dubna ***2034*** udělí vnitrostátní orgány EU schválení typu konstrukční části nebo samostatného technického celku pouze novým typům pneumatik třídy C_3, které jsou v souladu s tímto nařízením.
S účinkem od 1. dubna ***2034*** zakáží vnitrostátní orgány uvádění pneumatik třídy C_3, které nejsou v souladu s tímto nařízením, na trh a zakáží registraci nových vozidel vybavených pneumatikami třídy C_3 v případě, že tyto pneumatiky nejsou v souladu s tímto nařízením.	S účinkem od 1. dubna ***2036*** zakáží vnitrostátní orgány uvádění pneumatik třídy C_3, které nejsou v souladu s tímto nařízením, na trh a zakáží registraci nových vozidel vybavených pneumatikami třídy C_3 v případě, že tyto pneumatiky nejsou v souladu s tímto nařízením.
Pneumatiky třídy C_3, které nejsou v souladu s tímto nařízením, mohou být nadále dodávány na trh, a to do 31. března ***2036***.	Pneumatiky třídy C_3, které nejsou v souladu s tímto nařízením, mohou být nadále dodávány na trh, a to do 31. března ***2038***.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Cílem tohoto pozměňovacího návrhu je zajistit realistický harmonogram zavádění pro pneumatiky třídy C3 prodloužením lhůt stanovených v čl. 11 odst. 6 a čl. 15 odst. 2 a 3 nařízení (EU) 2024/1257 o dva roky. Práce na pneumatikách třídy C1 ukázaly, jak složité je připravit zkušební metody, mezní hodnoty výkonnosti a ustanovení o rovnocennosti. Jelikož

podobné práce na pneumatikách třídy C3 již kvůli těmto problémům čelí zpožděním, není již současný časový plán považován za reálný a měl by být odpovídajícím způsobem upraven.

Pozměňovací návrh 190
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 3 – návětí

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 14 se odstavec 3 mění takto:
	„a) v odstavci 3 se návětí nahrazuje tímto:
3. Komise ***přijme*** prováděcí akty, jimiž stanoví postupy a metodiky zkoušení, správní ustanovení, postupy a metodiky pro změny a rozšíření schválení typu z hlediska emisí a přístup k údajům, požadavky na dokumentaci a šablony pro schvalování typu z hlediska emisí, ověření shodnosti výroby a shodnosti v provozu a dozor nad trhem pro všechny tyto prvky:	3. Komise ***může přijmout*** prováděcí akty, jimiž stanoví postupy a metodiky zkoušení, správní ustanovení, postupy a metodiky pro změny a rozšíření schválení typu z hlediska emisí a přístup k údajům, požadavky na dokumentaci a šablony pro schvalování typu z hlediska emisí, ověření shodnosti výroby a shodnosti v provozu a dozor nad trhem pro všechny tyto prvky:“

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Cílem těchto pozměňovacích návrhů je zavést pětileté moratorium na uplatňování emisní nařízení Euro 7 pro těžká vozidla. Cílem je umožnit výrobcům soustředit se investice na dekarbonizaci těžké nákladní a osobní dopravy v souladu s klimatickými cíli a cíli EU v oblasti emisí CO_2, a zároveň zajistit, aby Komise pokračovala v přípravě nezbytných prováděcích aktů, které průmyslu poskytnou právní jistotu a dostatečnou dobu na přípravu.

Pozměňovací návrh 191
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)

Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 3 – bod 3 m a (nový)

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v čl. 14 odst. 3 se vkládá nové písmeno, které zní:
	„ma) v souvislosti s vozidly poháněnými výhradně způsobilými palivy (VEEF) monitorování paliva a systému upozornění na palivo;“

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Článek 14 stanoví postupy a zkoušky. Pozměňovací návrhy týkající se článku 14 představují nezbytné technické úpravy, jejichž cílem je zahrnout vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy a související systém monitorování paliva a systém upozornění na palivo pro tato vozidla .

Pozměňovací návrh 192
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 4 – návětí

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) článek 14 se mění takto:
	„b) v odstavci 4 se návětí nahrazuje tímto:
4. Komise ***přijímá*** prováděcí akty pro schvalování typu z hlediska emisí, ověření shodnosti v provozu a shodnosti výroby a dozor nad trhem, v nichž stanoví:	4. Komise ***může přijmout*** prováděcí akty pro schvalování typu z hlediska emisí, ověření shodnosti v provozu a shodnosti výroby a dozor nad trhem, v nichž stanoví:

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Cílem těchto pozměňovacích návrhů je zavést pětileté moratorium na uplatňování emisní nařízení Euro 7 pro těžká vozidla. Cílem je umožnit výrobcům soustředit se investice na dekarbonizaci těžké nákladní a osobní dopravy v souladu s klimatickými cíli a cíli EU v oblasti emisí CO_2, a zároveň zajistit, aby Komise pokračovala v přípravě nezbytných prováděcích aktů, které průmyslu poskytnou právní jistotu a dostatečnou dobu na přípravu.

Pozměňovací návrh 193
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 4 – písm. b

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v čl. 14 odst. 4 se písmeno b) nahrazuje tímto:
b) metody stanovení emisí CO2, spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu motorového vozidla;	metody stanovení emisí CO2, spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu motorového vozidla, ***včetně každoročního přezkumu a aktualizace koeficientu využití elektrického pohonu za účelem odstranění rozdílu mezi emisemi CO_2 při schvalování typu a emisemi CO_2 v reálném provozu na základě údajů získaných ze zařízení OBFCM***;

Or. en

(32024R1257)

Pozměňovací návrh 194
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Heléne Fritzon, Laura Ballarín Cereza, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 4 – písm. b

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v čl. 14 odst. 4 se písmeno b) nahrazuje tímto:
b) metody stanovení emisí CO2, spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu motorového vozidla;	b) metody stanovení emisí CO2, spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu motorového vozidla, ***včetně každoroční aktualizace koeficientu využití elektrického pohonu (utility factor) používaného k odhadu emisí CO_2 z vozidel OVC-HEV tak, aby odrážel podíl jízdy na elektrický pohon v reálném provozu na základě údajů získaných ze zařízení OBFCM***;

Or. en

(32024R1257)

Pozměňovací návrh 195
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 4 – písm. j

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
j) metody, požadavky a zkoušky, včetně prahových hodnot pro shodu, pro zajištění výkonnosti zařízení OBFCM, systémů OBD a OBM a snímačů těchto zařízení a systémů a pro předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy mimo vozidlo, a to i za účelem monitorování shody typů vozidel;	***vypouští se***

Or. en

Odůvodnění

Point (j) empowers the Commission to regulate the off-board transmission of OBFCM data,

data linked to the vehicle identification number and therefore constituting personal data, without providing a sufficient legal basis in primary law for mass collection of driving behaviour from private vehicles. The original rationale for this data collection, namely the inadequacy of laboratory emission tests exposed in 2015, has been rendered obsolete by the introduction of RDE testing and WLTP. Deleting this empowerment removes a disproportionate and unjustified intrusion into the private property of citizens and ensures that any future decision to introduce vehicle-level surveillance for emission compliance purposes is taken by the co-legislators under the ordinary legislative procedure, not delegated to the Commission.

Pozměňovací návrh 196
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 4 – písm. j

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
j) metody, požadavky a zkoušky, včetně prahových hodnot pro shodu, pro zajištění výkonnosti zařízení OBFCM, systémů OBD a OBM a snímačů těchto zařízení a systémů a pro předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy mimo vozidlo, a to i za účelem monitorování shody typů vozidel;	j) metody, požadavky a zkoušky, včetně prahových hodnot pro shodu, pro zajištění výkonnosti zařízení OBFCM, systémů OBD a OBM a snímačů těchto zařízení a systémů a pro předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy mimo vozidlo, a to i za účelem monitorování shody typů vozidel; ***a při současném zajištění toho, aby toto monitorování odráželo správné fungování systémů regulace emisí za všech běžných a rozumně předvídatelných provozních podmínek, včetně nízkých teplot***;

Or. en

Pozměňovací návrh 197
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 4 – písm. j

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
j) metody, požadavky a zkoušky, včetně prahových hodnot pro shodu, pro zajištění výkonnosti zařízení OBFCM, systémů OBD a OBM a snímačů těchto zařízení a systémů a pro předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy mimo vozidlo, a to i za účelem monitorování shody typů vozidel;	j) metody, požadavky a zkoušky, včetně prahových hodnot pro shodu, pro zajištění výkonnosti ***a bezpečnosti*** zařízení OBFCM, systémů OBD a OBM a snímačů těchto zařízení a systémů a pro ***bezpečné*** předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy mimo vozidlo, a to i za účelem monitorování shody typů vozidel;“

Or. en

Pozměňovací návrh 198
Merja Kyllönen, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	jb) 1a) v článku 14 se vkládá nový odstavec 4a, který zní:
	4a. Komise přijme s ohledem na čl. 4 odst. 1a prováděcí akty a akty v přenesené pravomoci, které:
	a) stanoví závazná technická kritéria pro rovnocennou výkonnost z hlediska emisí;
	b) stanoví měřitelné prahové hodnoty provozní dostupnosti, včetně maximálně přípustné doby výpadku;
	c) stanoví harmonizované podmínky pro schvalování úprav, a to i u vozidel a strojů, které jsou již v provozu; a
	d) zajistí jednotné uplatňování u těžkých vozidel a nesilničních pojízdných strojů bez rozdílů mezi členskými státy.
	Tyto akty vychází výhradně z objektivních, měřitelných a ověřitelných parametrů

a neumožní subjektivní posouzení souladu.

Komise zajistí, aby tyto prováděcí akty a akty v přenesené pravomoci byly plně v souladu s nařízením (EU) 2016/1628 a nezaváděly žádné další administrativní požadavky nad rámec těch, které jsou nezbytně nutné pro ověření dodržování mezních hodnot emisí a prahových hodnot provozní dostupnosti. Požadavky přijaté podle tohoto bodu neumožní žádné výjimky, odchylky ani přechodné pozastavení povinností týkajících se dodržování mezních hodnot emisí při provozním využívání.

Or. en

Pozměňovací návrh 199
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 4 – písm. b

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1a) v čl. 14 odst. 4 se písmeno b) nahrazuje tímto:
b) metody stanovení emisí CO_2, spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu motorového vozidla;	b) metody stanovení emisí CO_2, spotřeby paliva a elektrické energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu motorového vozidla; ***a od roku 2030 každoroční přezkum a aktualizaci koeficientu využití elektrického pohonu tak, aby byl pro každého výrobce vozidel stanoven samostatný koeficient využití elektrického pohonu. Koeficient využití elektrického pohonu specifický pro každého výrobce vozidel zajistí, aby emise CO_2 uvedené ve schválení typu co nejvěrněji odrážely emise CO_2 vozidel typu OVC-HEV daného výrobce v reálném provozu, a to podle údajů EHP***

/ SVS z palubních měřičů spotřeby paliva (OBFCM);

Or. en

(32024R1257)

Pozměňovací návrh 200
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 b (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 4 – písm. j

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	bod j) se nahrazuje tímto:
j) metody, opatření, požadavky a zkoušky, včetně prahových hodnot pro shodu, pro zajištění výkonnosti zařízení OBFCM, systémů OBD a OBM a snímačů těchto zařízení a systémů, jakož i předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy mimo vozidlo***;***	j) metody, opatření, požadavky a zkoušky, včetně prahových hodnot pro shodu, pro zajištění výkonnosti zařízení OBFCM, systémů OBD a OBM a snímačů těchto zařízení a systémů, jakož i předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy mimo vozidlo ***za účelem monitorování shody typů vozidel.***
	Tyto metody, požadavky a zkoušky musí zajistit, aby monitorování přesně odráželo správné fungování systémů pro regulaci emisí za všech běžných a rozumně předvídatelných provozních podmínek, včetně podmínek vedoucích ke krystalizaci nebo zamrznutí činidla.
	Výrobci musí zajistit, aby systémy regulace emisí využívající činidla, včetně systémů selektivní katalytické redukce, byly navrženy, kalibrovány a monitorovány tak, aby byla zajištěna shoda s platnými mezními hodnotami emisí za všech běžných a rozumně předvídatelných provozních podmínek.
	Výrobci musí zajistit, aby strategie monitorování a pobídek účinně zabraňovaly provozu vozidla v případech, kdy systém regulace emisí požadavky

stanovené v tomto bodě nesplňuje.

Pokud podmínky vedoucí ke krystalizaci nebo zamrznutí činidla zhoršují nebo by mohly zhoršit výkon systému, musí být povoleny úpravy systémů regulace emisí, včetně použití alternativních činidel, za předpokladu, že:

i) je zajištěna rovnocenná výkonnost z hlediska emisí;

ii) nedojde ke zvýšení emisí regulovaných znečišťujících látek v reálném provozu; a

iii) je zajištěno trvalé dodržování platných mezních hodnot emisí.

Komise musí v souladu s tímto odstavcem přijmout prováděcí nebo akty v přenesené pravomoci, jimiž se stanoví:

a) podmínky, za kterých lze takové úpravy povolit; b) objektivní, měřitelná a ověřitelná kritéria pro prokázání rovnocenné výkonnosti z hlediska emisí; a

c) postupy pro schvalování těchto úprav, a to i v případě vozidel, která jsou již v provozu.

Tyto akty musí zajistit, aby požadavky stanovené podle tohoto bodu nekladly nepřiměřenou administrativní zátěž a nevyžadovaly opětovnou certifikaci, pokud to není nezbytně nutné k ověření dodržování mezních hodnot emisí.

Při přijímání těchto aktů musí Komise zajistit, aby byly v příslušných případech v souladu s regulačním rámcem platným pro nesilniční pojízdné stroje, zejména s nařízením (EU) 2016/1628.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Evidence from several regions of the Union demonstrates that emission control systems relying on reagents, in particular SCR systems using AdBlue, do not function reliably under conditions leading to reagent crystallisation or freezing. This results in increased real-world emissions despite compliance with regulatory test requirements. The amendments introduced

in Article 4(1)(j) establish clear, binding and enforceable requirements addressing those shortcomings by defining obligations for manufacturers and the Commission regarding monitoring, system design and permitted adaptations. These measures ensure effective emission control under all foreseeable operating conditions, while avoiding disproportionate administrative and economic burdens and supporting the uptake of newer, lower-emission vehicles, thereby contributing to the achievement of the Union's environmental and climate objectives.

Pozměňovací návrh 201
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 f (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 4 – bod 4 f a (nový)

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1f) v čl. 14 odst. 4 se vkládá nové písmeno fa), které zní:
	„fa) metody k zajištění a ověření shody monitorování paliva a systému upozornění na palivo pro vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy (VEEF);“

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Článek 14 stanoví postupy a zkoušky. Pozměňovací návrhy týkající se článku 14 představují nezbytné technické úpravy, jejichž cílem je zahrnout vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy a související systém monitorování paliva a systém upozornění na palivo pro tato vozidla .

Pozměňovací návrh 202
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 g (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 6

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1g) v článku 14 se odstavec 6 nahrazuje tímto:
6. Každý prováděcí akt podle odstavců 3 a 4 se vztahuje na jeden nebo více prvků uvedených v odst. 3 písm. a) až ***m***) v kombinaci s jedním nebo více prvky uvedenými v odst. 4 písm. a) až ***v***).	6. Každý prováděcí akt podle odstavců 3 a 4 se vztahuje na jeden nebo více prvků uvedených v odst. 3 písm. a) až ***n***) v kombinaci s jedním nebo více prvky uvedenými v odst. 4 písm. a) až ***w***).

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Článek 14 stanoví postupy a zkoušky. Pozměňovací návrhy týkající se článku 14 představují nezbytné technické úpravy, jejichž cílem je zahrnout vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy a související systém monitorování paliva a systém upozornění na palivo pro tato vozidla .

Pozměňovací návrh 203
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 k (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 4 – bod 4 v a (nový)

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1k) v čl. 14 odst. 4 se vkládá nové písmeno va), které zní:
	„va) další metody pro schválení typu vozidel OVC-HEV s konstrukcí sériového hybridního pohonu kategorie M2, N2, M3 nebo N3.“

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Pověření Komise k vypracování návrhu na schválení zařízení pro prodloužení dojezdové vzdálenosti.

Pozměňovací návrh 204
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 4 – písm. v a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1a) v čl. 14 odst. 4 se doplňuje nové písmeno va), které zní:
	va) další metody pro schválení typu vozidel OVC-HEV s konstrukcí sériového hybridního pohonu kategorie M_2, N_2, M_3 nebo N_3.“

Or. en

Pozměňovací návrh 205
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 9

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1a) v čl. 14 odst. 9 se návětí nahrazuje tímto:
9. Do 29. ***listopadu 2026*** přijme Komise pro vozidla kategorií M2, M3, N2 a N3 podle odst. 3 písm. b) a c) a jejich motory, jakož i pro přípojná vozidla kategorií O3 a O4 prováděcí akty:	9. Do 29. ***května 2027*** přijme Komise pro vozidla kategorií M2, M3, N2 a N3 podle odst. 3 písm. b) a c) a jejich motory, jakož i pro přípojná vozidla kategorií O3 a O4 prováděcí akty:

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Cílem těchto pozměňovacích návrhů je zavést pětileté moratorium na uplatňování emisní nařízení Euro 7 pro těžká vozidla. Cílem je umožnit výrobcům soustředit se investice na dekarbonizaci těžké nákladní a osobní dopravy v souladu s klimatickými cíli a cíli EU v oblasti emisí CO_2, a zároveň zajistit, aby Komise pokračovala v přípravě nezbytných prováděcích aktů, které průmyslu poskytnou právní jistotu a dostatečnou dobu na přípravu.

Pozměňovací návrh 206
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 14 – odst. 2 – pododstavec 1

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1a) v čl. 14 odst. 2 se pododstavec 1 nahrazuje tímto:
Zkoušky k prokázání souladu s požadavky tohoto nařízení provádějí výrobci a vnitrostátní orgány v souladu s přílohou V. Zkoušky k prokázání souladu s požadavky tohoto nařízení může provádět Komise a uznané třetí strany v souladu s přílohou V. ***Pokud je zkouška uvedená v tabulkách 1, 3, 5, 7, 9 a 11 přílohy V označena jako volitelná, může schvalovací orgán požádat o její provedení.***	Zkoušky k prokázání souladu s požadavky tohoto nařízení provádějí výrobci a vnitrostátní orgány v souladu s přílohou V. Zkoušky k prokázání souladu s požadavky tohoto nařízení může provádět Komise a uznané třetí strany v souladu s přílohou V.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Současné znění předpisů ponechává nejistotu ohledně toho, zda orgány provádějící schválení typu mohou od výrobců vyžadovat provedení volitelných zkoušek shodnosti v provozu uvedených v tabulkách 1, 3, 5, 7, 9 a 11 přílohy V. Takové vyjasnění by zajistilo právní jistotu, zjednodušilo provádění, zlepšilo předvídatelnost nákladů a zvýšilo jistotu při plánování.

Pozměňovací návrh 207
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 15 – odst. 1 – písm. c a čl. 15 – odst. 2 – písm. a

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1a) článek 15 se mění takto:
	a) v odstavci 1 se písmeno c) nahrazuje tímto:
c) ve vhodných případech stanovením mezních hodnot emisí formaldehydu z vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 v tabulce 2 přílohy I v návaznosti na přezkum v souladu s čl. 18 odst. 6 a na jeho základě;	c) ve vhodných případech stanovením mezních hodnot emisí formaldehydu z vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 ***poháněných problematickými palivy*** v tabulce 2 přílohy I v návaznosti na přezkum v souladu s čl. 18 odst. 6 a na jeho základě;
	b) v odstavci 2 se písmeno a) nahrazuje tímto:
a) stanovením mezních hodnot emisí částic z brzd uvedených v příloze I v souladu s nejmodernějšími technologiemi a případně na základě činnosti Světového fóra Organizace spojených národů (OSN) pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (dále jen „fórum WP.29 OSN“), a to v relevantních případech i včetně změny tabulek 5, 6, 7 a 8 přílohy I stanovením různých mezních hodnot nebo kritérií v závislosti na kategoriích vozidel a technologiích hnacího ústrojí;	***a) změnou přílohy I nebo*** stanovením mezních hodnot emisí částic z brzd uvedených v příloze I v souladu s nejmodernějšími technologiemi a případně na základě činnosti Světového fóra Organizace spojených národů (OSN) pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (dále jen „fórum WP.29 OSN“), a to v relevantních případech i včetně změny tabulek 5, 6, 7 a 8 přílohy I stanovením různých mezních hodnot nebo kritérií v závislosti na kategoriích vozidel a technologiích hnacího ústrojí ***a případně po 1. lednu 2035 povolením odlišných mezních hodnot emisí částic z brzd pro rozdílné technologie hnacího ústrojí***;

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Cílem těchto pozměňovacích návrhů je zavést pětileté moratorium na uplatňování emisní nařízení Euro 7 pro těžká vozidla. Cílem je umožnit výrobcům soustředit se investice na dekarbonizaci těžké nákladní a osobní dopravy v souladu s klimatickými cíli a cíli EU v oblasti emisí CO_2, a zároveň zajistit, aby Komise pokračovala v přípravě nezbytných prováděcích aktů, které průmyslu poskytnou právní jistotu a dostatečnou dobu na přípravu.

Pozměňovací návrh 208
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 2 b (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 15 – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	2b) v čl. 15 odst. 2 se pododstavec 2 nahrazuje tímto:
Odchylně od prvního pododstavce tohoto odstavce Komise v případě, že fórum WP.29 OSN nepřijme před uplynutím příslušné lhůty uvedené v odstavci 3 tohoto článku jednotná ustanovení, přijme v souladu s činností fóra WP.29 OSN a případně na jejím základě a s přihlédnutím k technickému pokroku akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 za účelem změny tohoto nařízení stanovením mezních hodnot oděru pro typy pneumatik uvedené v příloze I, a to do 1. července 2027 pro pneumatiky třídy C1, do 1. dubna 2029 pro pneumatiky třídy C2 a do 1. dubna ***2031*** pro pneumatiky třídy C3.	Odchylně od prvního pododstavce tohoto odstavce Komise v případě, že fórum WP.29 OSN nepřijme před uplynutím příslušné lhůty uvedené v odstavci 3 tohoto článku jednotná ustanovení, přijme v souladu s činností fóra WP.29 OSN a případně na jejím základě a s přihlédnutím k technickému pokroku akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 za účelem změny tohoto nařízení stanovením mezních hodnot oděru pro typy pneumatik uvedené v příloze I, a to do 1. července 2027 pro pneumatiky třídy C_1, do 1. dubna 2029 pro pneumatiky třídy C_2 a do 1. dubna ***2033*** pro pneumatiky třídy C_3.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Cílem tohoto pozměňovacího návrhu je zajistit realistický harmonogram zavádění pro pneumatiky třídy C3 prodloužením lhůt stanovených v čl. 11 odst. 6 a čl. 15 odst. 2 a 3 nařízení (EU) 2024/1257 o dva roky. Práce na pneumatikách třídy C1 ukázaly, jak složité je připravit zkušební metody, mezní hodnoty výkonnosti a ustanovení o rovnocennosti. Jelikož podobné práce na pneumatikách třídy C3 již kvůli těmto problémům čelí zpožděním, není již současný časový plán považován za reálný a měl by být odpovídajícím způsobem upraven.

Pozměňovací návrh 209
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 2 f (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 15 – odst. 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	2f) v čl. 15 se odst. 2 nahrazuje tímto:
2. ***Pokud byly návrh předpisu OSN či celosvětového technického předpisu nebo změna předpisu OSN či celosvětového technického předpisu přijaty a bez zbytečného odkladu po tomto přijetí nebo případně na základě zpráv předložených Evropskému parlamentu a Radě v souladu s čl. 18 odst. 4 a odst. 5 s přihlédnutím k technickému pokroku přijme Komise akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16, kterými se toto nařízení mění takto:***	2. ***změnou přílohy I nebo*** stanovením mezních hodnot emisí částic z brzd uvedených v příloze I v souladu s nejmodernějšími technologiemi a případně na základě činnosti Světového fóra Organizace spojených národů (OSN) pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (dále jen „fórum WP.29 OSN“), a to v relevantních případech i včetně změny tabulek 5, 6, 7 a 8 přílohy I stanovením různých mezních hodnot nebo kritérií v závislosti na kategoriích vozidel a technologiích hnacího ústrojí ***a případně po 1. lednu 2035 povolením odlišných mezních hodnot emisí částic z brzd pro rozdílné technologie hnacího ústrojí***;

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Nařízení (EU) 2024/1257 zavádí mezní hodnoty emisí částic z brzd. Aby se zohlednily budoucí úpravy norem pro emise CO_2 a zajistilo se, že tyto limity budou platit pro všechny technologie hnacího ústrojí, které zůstanou na trhu i po roce 2035, včetně vozidel se spalovacím motorem a hybridních vozidel, měla by být pravomoc Komise podle článku 16 rozšířena tak, aby umožňovala změny nebo aktualizace mezních hodnot emisí částic z brzd v příloze I v souladu s technologickým vývojem napříč všemi kategoriemi vozidel.

Pozměňovací návrh 210
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 b (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 15 – odst. 2 – pododstavec 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1b) v čl. 15 odst. 2 se pododstavec 2 nahrazuje tímto:
Odchylně od prvního pododstavce tohoto odstavce Komise v případě, že fórum WP.29 OSN nepřijme před uplynutím příslušné lhůty uvedené v odstavci 3 tohoto článku jednotná ustanovení, přijme v souladu s činností fóra WP.29 OSN a případně na jejím základě a s přihlédnutím k technickému pokroku akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 za účelem změny tohoto nařízení stanovením mezních hodnot oděru pro typy pneumatik uvedené v příloze I, a to do 1. července 2027 pro pneumatiky třídy C1, do 1. dubna 2029 pro pneumatiky třídy C2 a do 1. dubna ***2031*** pro pneumatiky třídy C3.	Odchylně od prvního pododstavce tohoto odstavce Komise v případě, že fórum WP.29 OSN nepřijme před uplynutím příslušné lhůty uvedené v odstavci 3 tohoto článku jednotná ustanovení, přijme v souladu s činností fóra WP.29 OSN a případně na jejím základě a s přihlédnutím k technickému pokroku akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 za účelem změny tohoto nařízení stanovením mezních hodnot oděru pro typy pneumatik uvedené v příloze I, a to do 1. července 2027 pro pneumatiky třídy C_1, do 1. dubna 2029 pro pneumatiky třídy C_2 a do 1. dubna ***2033*** pro pneumatiky třídy C_3.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Cílem tohoto pozměňovacího návrhu je zajistit realistický harmonogram zavádění pro pneumatiky třídy C3 prodloužením lhůt stanovených v čl. 11 odst. 6 a čl. 15 odst. 2 a 3 nařízení (EU) 2024/1257 o dva roky. Práce na pneumatikách třídy C1 ukázaly, jak složité je připravit zkušební metody, mezní hodnoty výkonnosti a ustanovení o rovnocennosti. Jelikož podobné práce na pneumatikách třídy C3 již kvůli těmto problémům čelí zpožděním, není již současný časový plán považován za reálný a měl by být odpovídajícím způsobem upraven.

Pozměňovací návrh 211
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 2 c (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 15 – odst. 3

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	2c) v článku 15 se odstavec 3 nahrazuje tímto:
3. Pokud fórum WP.29 OSN nepřijme jednotná ustanovení do 1. července 2026 pro pneumatiky třídy C_1, do 1. dubna 2028 pro pneumatiky třídy C_2 a do 1. dubna ***2030*** pro pneumatiky třídy C_3, vypracuje Komise metodu pro měření oděru pneumatik a vymezí mezní hodnoty oděru pro pneumatiky na základě současných nejmodernějších metod.	3. Pokud fórum WP.29 OSN nepřijme jednotná ustanovení do 1. července 2026 pro pneumatiky třídy C_1, do 1. dubna 2028 pro pneumatiky třídy C_2 a do 1. dubna ***2032*** pro pneumatiky třídy C_3, vypracuje Komise metodu pro měření oděru pneumatik a vymezí mezní hodnoty oděru pro pneumatiky na základě současných nejmodernějších metod.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Cílem tohoto pozměňovacího návrhu je zajistit realistický harmonogram zavádění pro pneumatiky třídy C3 prodloužením lhůt stanovených v čl. 11 odst. 6 a čl. 15 odst. 2 a 3 nařízení (EU) 2024/1257 o dva roky. Práce na pneumatikách třídy C1 ukázaly, jak složité je připravit zkušební metody, mezní hodnoty výkonnosti a ustanovení o rovnocennosti. Jelikož podobné práce na pneumatikách třídy C3 již kvůli těmto problémům čelí zpožděním, není již současný časový plán považován za reálný a měl by být odpovídajícím způsobem upraven.

Pozměňovací návrh 212
Kateřina Konečná

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 d (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 18 – odst. 4

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1d) v článku 18 se odstavec 4 nahrazuje tímto:
4. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o životnosti baterií, v níž přezkoumá aktuální stav techniky jako základ pro přezkum minimálních výkonnostních požadavků, za účelem přijetí aktů	4. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o životnosti baterií, v níž přezkoumá aktuální stav techniky jako základ pro přezkum ***pro různé kategorie vozidel uvedené v tabulkách 3, 4 a 5 přílohy II***

v přenesené pravomoci uvedených v čl. 15 odst. 2 písm. c).	***tohoto nařízení hlavních a prodloužených dob životnosti a energetické výkonnosti a*** minimálních výkonnostních požadavků, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 15 odst. 2 písm. c).

Or. en

(32024R1257)

Pozměňovací návrh 213
Jana Nagyová

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 d (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 18 – odst. 5

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1d) v článku 18 se odstavec 5 nahrazuje tímto:
5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5, 6**,** 7 ***a 8*** přílohy I.	5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5, 6 ***a*** 7 přílohy I.
	Do 31. prosince 2029 přijme Komise akt v přenesené pravomoci ve smyslu čl. 15 odst. 2 písm. a) týkající se úrovně mezních hodnot emisí z brzd u vozidel kategorie M_2, N_2, M_3 a N_3 uvedených v tabulce 8 přílohy I.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh souvisí se změnou tabulky 8 přílohy I, pokud jde o mezní hodnoty emisí částic z brzd u vozidel kategorií M2, N2, M3 a N3 platných od roku 2035.

Pozměňovací návrh 214
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 d (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 18 – odst. 5

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1d) v článku 18 se odstavec 5 nahrazuje tímto:
5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5, 6**,** 7 ***a 8*** přílohy I.	5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5, 6 ***a*** 7 přílohy I. ***Do 31. prosince 2029 přijme Komise akt v přenesené pravomoci ve smyslu čl. 15 odst. 2 písm. a) týkající se úrovně mezních hodnot emisí z brzd u vozidel kategorie M_2, N_2, M_3 a N_3 uvedených v tabulce 8 přílohy I.***

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh souvisí se změnou tabulky 8 přílohy I, pokud jde o mezní hodnoty emisí částic z brzd u vozidel kategorií M2, N2, M3 a N3 platných od roku 2035.

Pozměňovací návrh 215
Kateřina Konečná

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 e (nový)

Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 18 – odst. 5

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1e) v článku 18 se odstavec 5 nahrazuje tímto:
5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5, 6**,** 7 ***a 8*** přílohy I.	5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5, 6 ***a*** 7 přílohy I. ***Do 31. prosince 2029 přijme Komise akt v přenesené pravomoci ve smyslu čl. 15 odst. 2 písm. a) týkající se úrovně mezních hodnot emisí z brzd u vozidel kategorie M_2, N_2, M_3 a N_3 uvedených v tabulce 8 přílohy I.***

Or. en

(32024R1257)

Pozměňovací návrh 216
Jana Nagyová

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 e (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 18 – odst. 4

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1e) v článku 18 se odstavec 4 nahrazuje tímto:
4. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o životnosti baterií, v níž přezkoumá aktuální stav techniky jako základ pro přezkum minimálních výkonnostních požadavků, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 15 odst. 2 písm. c).	4. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o životnosti baterií, v níž přezkoumá aktuální stav techniky jako základ pro přezkum ***pro různé kategorie vozidel uvedené v tabulkách 3, 4 a 5 přílohy II tohoto nařízení hlavních a prodloužených dob životnosti a energetické výkonnosti a*** minimálních výkonnostních požadavků,

	za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 15 odst. 2 písm. c).

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Změna tabulky 3 přílohy II týkající se minimálních výkonnostních požadavků baterií pro těžká vozidla ponechává otevřenou možnost přezkumu vhodných kritérií pro vzdálenost/čas a energetické výkonnosti, jakož i minimálních požadavků na výkonnost. Tento pozměňovací návrh pouze zajišťuje, aby tyto nevyřešené otázky byly součástí přezkumu Komise plánovaného na konec roku 2027.

Pozměňovací návrh 217
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 18 – odst. 4 – pododstavec 1

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1a) v čl. 18 odst. 4 se pododstavec 1 nahrazuje tímto:
Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o životnosti baterií, v níž přezkoumá aktuální stav techniky jako základ pro přezkum minimálních výkonnostních požadavků, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 15 odst. 2 písm. c).	Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o životnosti baterií, v níž přezkoumá aktuální stav techniky jako základ pro přezkum ***pro různé kategorie vozidel uvedené v tabulkách 3, 4 a 5 přílohy II tohoto nařízení hlavních a prodloužených dob životnosti a energetické výkonnosti a*** minimálních výkonnostních požadavků, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 15 odst. 2 písm. c).

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Změna nařízení tabulky 3 přílohy II nařízení (EU) 2024/1257 ponechává k dalšímu posouzení

otázku kritéria vzdálenosti, času a energetické výkonnosti, jakož i souvisejících minimálních požadavků na výkon u baterií pro těžká vozidla. Tím se pouze zajistí, že tyto dosud nevyřešené technické otázky budou zahrnuty do přezkumu Komise plánovaného na konec roku 2027.

Pozměňovací návrh 218
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 e (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 18 – odst. 4

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1e) v článku 18 se odstavec 4 nahrazuje tímto:
4. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o životnosti baterií, v níž přezkoumá aktuální stav techniky jako základ pro přezkum minimálních výkonnostních požadavků, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 15 odst. 2 písm. c).	4. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o životnosti baterií, v níž přezkoumá aktuální stav techniky jako základ pro přezkum ***pro různé kategorie vozidel uvedené v tabulkách 3, 4 a 5 přílohy II tohoto nařízení hlavních a prodloužených dob životnosti a energetické výkonnosti a*** minimálních výkonnostních požadavků, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 15 odst. 2 písm. c).

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Změna tabulky 3 přílohy II týkající se minimálních výkonnostních požadavků baterií pro těžká vozidla ponechává otevřenou možnost přezkumu vhodných kritérií pro vzdálenost/čas a energetické výkonnosti, jakož i minimálních požadavků na výkonnost. Tento pozměňovací návrh zajišťuje, aby tyto nevyřešené otázky byly součástí plánovaného přezkumu tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 219
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 b (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 18 – odst. 5

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1b) v článku 18 se odstavec 5 nahrazuje tímto:
5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5, 6, 7 a 8 přílohy I.	5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5, 6, 7 a 7 přílohy I. ***Do 31. prosince 2029 přijme Komise akt v přenesené pravomoci ve smyslu čl. 15 odst. 2 písm. a) týkající se úrovně mezních hodnot emisí z brzd u vozidel kategorie M2, N2, M3 a N3 uvedených v tabulce 8 přílohy I.***

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Tyto pozměňovací návrhy se týkají mezních hodnot emisí z brzd u těžkých a lehkých užitkových vozidel. Jelikož cíl snížení emisí CO_2 o 90 % umožňuje, aby vozidla se spalovacím motorem a hybridní vozidla zůstala na trhu i po roce 2035, je nutné navrhované mezní hodnoty emisí částic z brzd přepracovat tak, aby zohledňovaly různé technologie hnacího ústrojí, a nikoli pouze plug-in elektrická vozidla. Kromě toho musí budoucí mezní hodnoty pro těžká vozidla zohlednit dopady jízdy ve městech a v příměstských oblastech v kontextu rychlého nárůstu počtu elektrifikovaných vozových parků, a to na základě analýzy nákladů a přínosů, v souladu s revizí nařízení (EU) 2024/1257.

Pozměňovací návrh 220
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 b (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 18 – odst. 5

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1b) v článku 18 se odstavec 5 nahrazuje tímto:
5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5, 6**,** 7 ***a 8*** přílohy I.	5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5, 6 ***a*** 7 přílohy I. ***Do 31. prosince 2029 přijme Komise akt v přenesené pravomoci ve smyslu čl. 15 odst. 2 písm. a) týkající se úrovně mezních hodnot emisí z brzd u vozidel kategorie M_2, N_2, M_3 a N_3 uvedených v tabulce 8 přílohy I.***

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh souvisí se změnou tabulky 8 přílohy I nařízení (EU) 2024/1257, pokud jde o mezní hodnoty emisí částic z brzd u vozidel kategorií M2, N2, M3 a N3 platných od roku 2035.

Pozměňovací návrh 221
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 18 – odst. 6 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1a) v článku 18 se vkládá nový odstavec 6a, který zní:
	„6a. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž posoudí, zda mezní hodnoty emisí stanovené v příloze I jsou i nadále

vhodné pro zachování vysoké úrovně ochrany životního prostředí a zdraví, a to s přihlédnutím k dopadu nejnovějších změn nařízení (EU) 2019/631 na kvalitu ovzduší.“

Or. en

Pozměňovací návrh 222
Nikola Minchev, Svenja Hahn, Andreas Glück

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 18 – odst. 5

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1a) čl. 18 odst. 5 se nahrazuje tímto:
5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5**,** 6, 7 a 8 přílohy I.	5. Do 31. prosince 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o emisích částic z brzd, v níž přezkoumá metody měření a aktuální stav techniky, za účelem přijetí aktů v přenesené pravomoci podle čl. 15 odst. 2 písm. a) ohledně výše mezních hodnot emisí druhé úrovně uvedených v tabulkách 5 ***a*** 6 přílohy I. ***Do 31. prosince 2029 přijme Komise akt v přenesené pravomoci uvedený v čl. 15 odst. 2 písm. a) týkající se mezních hodnot emisí částic z brzd podle technologie hnacího ústrojí pro vozidla kategorií uvedených v tabulkách*** 7 a 8 ***přílohy I.***

Or. en

(Nařízení (EU) 2024/1257)

Pozměňovací návrh 223
Kateřina Konečná

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 b (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Článek 20

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1b) článek 20 se mění takto:
	a) v odstavci 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:
	„Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července 2036.“
	b) v odstavci 2 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:
	„Nařízení (EU) č. 582/2011 a (EU) 2017/2400, jakož i prováděcí nařízení (EU) 2022/1362 se zrušují s účinkem ode dne 1. července 2036.“

Or. en

(32024R1257)

Pozměňovací návrh 224
Kateřina Konečná

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 c (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 21 – pododstavec 3 a 5

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1c) článek 21 se mění takto:
	a) třetí pododstavec se nahrazuje tímto:
Použije se od 29. května ***2028*** u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2029*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů	Použije se od 29. května ***2033*** u nových typů vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2034*** u nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků

a samostatných technických celků pro tato vozidla.	pro tato vozidla.
	b) pododstavec 5 se nahrazuje tímto:
Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M1 a N1 vyrobených malými výrobci a od 1. července ***2031*** u vozidel kategorií M2, M3, N2 ***a*** N3 vyrobených malými výrobci.	Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M_1 a N_1 vyrobených malými výrobci a od 1. července ***2036*** u vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 ***nebo*** N_3***, O_3 a O_4***vyrobených malými výrobci.

Or. en

(32024R1257)

Pozměňovací návrh 225
Zala Tomašič, Massimiliano Salini, Flavio Tosi

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 21 – odst. 3 a 5

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1a) článek 21 se mění takto:
	a) třetí pododstavec se nahrazuje tímto:
Použije se od 29. května ***2028*** u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2***,*** N3, O3 ***nebo*** O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2029*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2***,*** N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.	Použije se od 29. května ***2033*** u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2 ***nebo*** N3, O3 ***a*** O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2034*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2 ***nebo*** N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.
	b) pododstavec 5 se nahrazuje tímto:
Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M1 a N1 vyrobených malými výrobci a od 1. července ***2031*** u vozidel kategorií M2, M3, N2 ***a*** N3 vyrobených malými výrobci.	Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M1 a N1 vyrobených malými výrobci a od 1. července 2031 u vozidel kategorií M2, M3, N2***,*** N3***, O3 a O4*** vyrobených malými výrobci.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh poskytuje delší dobu na přípravu na zavedení požadavků Euro 7 pro těžká užitková vozidla, aby se v tomto odvětví usnadnil efektivní přechod. Výrobci těžkých vozidel současně investují značné prostředky do zajištění souladu s novými požadavky týkajícími se emisí i do vývoje a zavádění technologií s nízkými a nulovými emisemi. Prodloužení doby na přípravu by podpořilo investice do cílů v oblasti dekarbonizace a zároveň zajistilo dostatečnou přípravu na zavedení opatření a zachovalo předvídatelnost regulačního rámce.

Pozměňovací návrh 226
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 e (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 21 – odst. 3 a 5

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1a) článek 21 se mění takto:
	a) třetí pododstavec se nahrazuje tímto:
Použije se od 29. května ***2028*** u nových typů vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2029*** u nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.	Použije se od 29. května ***2033*** u nových typů vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2034*** u nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.
	b) pododstavec 5 se nahrazuje tímto:
Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M_1 a N_1 vyrobených malými výrobci a od 1. července ***2031*** u vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 ***a*** N_3 vyrobených malými výrobci.	Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M_1 a N_1 vyrobených malými výrobci a od 1. července ***2031*** u vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 ***nebo*** N_3***,*** O_3 ***a*** O_4vyrobených malými výrobci.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Významné investice potřebné pro vývoj normy Euro 7 je třeba vyvážit širšími prioritami odvětví těžkých vozidel v EU, včetně přechodu na nové technologie vozidel. Stávající politiky EU již poskytují silné pobídky pro využívání těžkých vozidel s nulovými emisemi a podporují pokrok směrem k dlouhodobým regulačním cílům. Pětileté pozastavení zavádění normy Euro 7, stanovené v nařízení (EU) 2024/1257, by umožnilo efektivní nasměrování investic a zároveň podpořilo dodržování budoucích požadavků EU.

Pozměňovací návrh 227
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 c (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 21 – pododstavec 3

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1c) v článku 21 se odstavec 3 nahrazuje tímto:
Použije se od 29. ***května 2028*** u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. ***května 2029*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.	Použije se od 29. ***listopadu 2029*** u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. ***listopadu 2030*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Cílem těchto pozměňovacích návrhů je zavést pětileté moratorium na uplatňování emisní nařízení Euro 7 pro těžká vozidla. Cílem je umožnit výrobcům soustředit se investice na dekarbonizaci těžké nákladní a osobní dopravy v souladu s klimatickými cíli a cíli EU

v oblasti emisí CO_2, a zároveň zajistit, aby Komise pokračovala v přípravě nezbytných prováděcích aktů, které průmyslu poskytnou právní jistotu a dostatečnou dobu na přípravu.

Pozměňovací návrh 228
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 d (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 21 – odst. 3

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1d) v článku 21 se odstavec 3 nahrazuje tímto:
Použije se od 29. května ***2028*** u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2***,*** N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2029*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2***,*** N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.	Použije se od 29. května ***2030*** u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2 ***nebo*** N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2031*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2 ***nebo*** N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Dvouletý odklad uplatňování požadavků normy Euro 7 pro těžká vozidla.

Pozměňovací návrh 229
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 c (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 20 – odst. 1 – pododstavec 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1c) v čl. 20 odst. 1 se pododstavec 2 nahrazuje tímto:
Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2031***.	Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2033***.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Dvouletý odklad uplatňování požadavků normy Euro 7 pro těžká vozidla.

Pozměňovací návrh 230
Jana Nagyová

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 c (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Článek 20

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1c) článek 20 se nahrazuje tímto:
1. Nařízení (ES) č. 715/2007 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července 2030.	1. Nařízení (ES) č. 715/2007 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července 2030.
Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2031***.	Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2036***.
Odkazy na nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VI tohoto nařízení.	Odkazy na nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VI tohoto nařízení.
2. Nařízení (EU) 2017/1151 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července 2030.	2. Nařízení (EU) 2017/1151 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července 2030.
Nařízení (EU) č. 582/2011 a (EU) 2017/2400, jakož i prováděcí nařízení (EU) 2022/1362 se zrušují s účinkem ode dne 1. července ***2031***.	Nařízení (EU) č. 582/2011 a (EU) 2017/2400, jakož i prováděcí nařízení (EU) 2022/1362 se zrušují s účinkem ode dne 1. července ***2036***.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Konzistentnost regulace s ohledem na výše uvedenou změnu.

Pozměňovací návrh 231
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 c (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 20 – odst. 1 a 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1c) v článku 20 se odstavce 1 a 2 nahrazují tímto:
1. Nařízení (ES) č. 715/2007 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července 2030.	1. Nařízení (ES) č. 715/2007 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července 2030.
Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2031***.	Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2036***.
Odkazy na nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VI tohoto nařízení.	Odkazy na nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VI tohoto nařízení.
2. Nařízení (EU) 2017/1151 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července 2030.	2. Nařízení (EU) 2017/1151 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července 2030.
Nařízení (EU) č. 582/2011 a (EU) 2017/2400, jakož i prováděcí nařízení (EU) 2022/1362 se zrušují s účinkem ode dne 1. července ***2031***.	Nařízení (EU) č. 582/2011 a (EU) 2017/2400, jakož i prováděcí nařízení (EU) 2022/1362 se zrušují s účinkem ode dne 1. července ***2036***.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Konzistentnost regulace s ohlede na pětileté moratorium na normu Euro 7.

Pozměňovací návrh 232
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 e (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 21 – pododstavec 5

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1e) v článku 21 se odstavec 5 nahrazuje tímto:
Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M1 a N1 vyrobených malými výrobci a od 1. července ***2031*** u vozidel kategorií M2, M3, N2 ***a*** N3 vyrobených malými výrobci.	Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M1 a N1 vyrobených malými výrobci a od 1. července ***2033*** u vozidel kategorií M2, M3, N2 ***nebo*** N3***, O3 a O4*** vyrobených malými výrobci.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Dvouletý odklad uplatňování požadavků normy Euro 7 pro těžká vozidla.

Pozměňovací návrh 233
Kateřina Konečná

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 f (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Článek 21

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1f) článek 21 se nahrazuje tímto:
Článek 21	***„Článek 21***
Vstup v platnost a použitelnost	***Vstup v platnost a použitelnost***
Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.	Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.
Použije se od 29. listopadu 2026 u nových typů vozidel kategorií M1 a N1	Použije se od 29. listopadu 2026 u nových typů vozidel kategorií M_1 a N_1

a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M1 nebo N1, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. listopadu 2027 u nových vozidel kategorií M1 a N1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.	a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M_1 nebo N_1, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. listopadu 2027 u nových vozidel kategorií M_1 a N_1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.
Použije se od 29. května ***2028*** u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2029*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.	Použije se od 29. května ***2033*** u nových typů vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2034*** u nových vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3, O_3 a O_4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.
Použije se od 1. července 2028 u nových typů pneumatik třídy C1, od 1. dubna 2030 u nových typů pneumatik třídy C2 a od 1. dubna 2032 u nových typů pneumatik třídy C3.	Použije se od 1. července 2028 u nových typů pneumatik třídy C_1, od 1. dubna 2030 u nových typů pneumatik třídy C_2 a od 1. dubna 2032 u nových typů pneumatik třídy C_3.
	Mezní hodnoty emisí z brzd se uplatní od 29. května 2034 pro registraci, prodej nebo uvedení do provozu vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3 a od 1. července 2036 pro registraci, prodej nebo uvedení do provozu vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3 vyrobených malými výrobci.
Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M1 a N1 vyrobených malými výrobci a od 1. července 2031 u vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 vyrobených malými výrobci.	Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M_1 a N_1 vyrobených malými výrobci a od 1. července 2031 u vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3, vyrobených malými výrobci.
Ustanovení čl. 11 odst. 3 se však použije ode dne 28. května 2024.	Ustanovení čl. 11 odst. 3 se však použije ode dne 28. května 2024.

Or. en

(32024R1257)

Pozměňovací návrh 234
Jana Nagyová

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 f (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Článek 21

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1f) článek 21 se nahrazuje tímto:
Článek 21	„Článek 21
Vstup v platnost a použitelnost	Vstup v platnost a použitelnost
Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.	Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.
Použije se od 29. listopadu 2026 u nových typů vozidel kategorií M1 a N1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M1 nebo N1, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. listopadu 2027 u nových vozidel kategorií M1 a N1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.	Použije se od 29. listopadu 2026 u nových typů vozidel kategorií M1 a N1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M1 nebo N1, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. listopadu 2027 u nových vozidel kategorií M1 a N1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.
Použije se od 29. května ***2028*** u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2029*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.	Použije se od 29. května ***2033*** u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2034*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.
Použije se od 1. července 2028 u nových typů pneumatik třídy C1, od 1. dubna 2030 u nových typů pneumatik třídy C2 a od 1. dubna 2032 u nových typů pneumatik třídy C3.	Použije se od 1. července 2028 u nových typů pneumatik třídy C1, od 1. dubna 2030 u nových typů pneumatik třídy C2 a od 1. dubna 2032 u nových typů pneumatik třídy C3.
	Mezní hodnoty emisí z brzd se uplatní od 29. května 2034 pro registraci, prodej

	nebo uvedení do provozu vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 a od 1. července 2036 pro registraci, prodej nebo uvedení do provozu vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 vyrobených malými výrobci.
Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M1 a N1 vyrobených malými výrobci a od 1. července 2031 u vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 vyrobených malými výrobci.	Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M1 a N1 vyrobených malými výrobci a od 1. července 2031 u vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 vyrobených malými výrobci.
Ustanovení čl. 11 odst. 3 se však použije ode dne 28. května 2024.	Ustanovení čl. 11 odst. 3 se však použije ode dne 28. května 2024.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Mezní hodnoty emisí z brzd – viz odůvodnění k pozměňovacímu návrhu k tabulce 6, 7 a 8 přílohy I nařízení (EU) 2024/1257 níže.

Pozměňovací návrh 235
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 f (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Článek 21

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1f) článek 21 se nahrazuje tímto:
Článek 21	„Článek 21
Vstup v platnost	Vstup v platnost
Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.	Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.
Použije se od 29. listopadu 2026 u nových typů vozidel kategorií M1 a N1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M1 nebo N1, kterým bylo uděleno schválení typu	Použije se od 29. listopadu 2026 u nových typů vozidel kategorií M1 a N1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M1 nebo N1, kterým bylo uděleno schválení typu

podle tohoto nařízení, a od 29. listopadu 2027 u nových vozidel kategorií M1 a N1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.	podle tohoto nařízení, a od 29. listopadu 2027 u nových vozidel kategorií M1 a N1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.
Použije se od 29. května ***2028*** u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2029*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.	Použije se od 29. května ***2033*** u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2034*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.
Použije se od 1. července 2028 u nových typů pneumatik třídy C1, od 1. dubna 2030 u nových typů pneumatik třídy C2 a od 1. dubna 2032 u nových typů pneumatik třídy C3.	Použije se od 1. července 2028 u nových typů pneumatik třídy C1, od 1. dubna 2030 u nových typů pneumatik třídy C2 a od 1. dubna 2032 u nových typů pneumatik třídy C3.
	Mezní hodnoty emisí z brzd se uplatní od 29. května 2034 pro registraci, prodej nebo uvedení do provozu vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 a od 1. července 2036 pro registraci, prodej nebo uvedení do provozu vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 vyrobených malými výrobci.
Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M1 a N1 vyrobených malými výrobci a od 1. července 2031 u vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 vyrobených malými výrobci.	Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M1 a N1 vyrobených malými výrobci a od 1. července 2031 u vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 vyrobených malými výrobci.
Ustanovení čl. 11 odst. 3 se však použije ode dne 28. května 2024.	Ustanovení čl. 11 odst. 3 se však použije ode dne 28. května 2024.“

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Konzistentnost regulace s ohledem na pětileté moratorium na normu Euro 7. Mezní hodnoty emisí z brzd – viz odůvodnění k pozměňovacímu návrhu k tabulce 6, 7 a 8 přílohy I.

Pozměňovací návrh 236
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 c (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Článek 21

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1c) článek 21 se nahrazuje tímto:
Článek 21	Článek 21
Vstup v platnost a použitelnost	Vstup v platnost a použitelnost
Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.	Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.
Použije se od 29. listopadu 2026 u nových typů vozidel kategorií M1 a N1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M1 nebo N1, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. listopadu 2027 u nových vozidel kategorií M1 a N1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.	Použije se od 29. listopadu 2026 u nových typů vozidel kategorií M1 a N1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M1 nebo N1, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. listopadu 2027 u nových vozidel kategorií M1 a N1 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.
Použije se od 29. května 2028 u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2029*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.	Použije se od 29. května 2033 u nových typů vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků určených pro vozidla kategorie M2, M3, N2, N3, O3 nebo O4, kterým bylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení, a od 29. května ***2024*** u nových vozidel kategorií M2, M3, N2, N3, O3 a O4 a u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků pro tato vozidla.
Použije se od 1. července 2028 u nových typů pneumatik třídy C1, od 1. dubna 2030 u nových typů pneumatik třídy C2 a od 1. dubna 2032 u nových typů pneumatik třídy C3.	Použije se od 1. července 2028 u nových typů pneumatik třídy C1, od 1. dubna 2030 u nových typů pneumatik třídy C2 a od 1. dubna 2032 u nových typů pneumatik třídy C3.

	Mezní hodnoty emisí z brzd se uplatní od 29. května 2034 pro registraci, prodej nebo uvedení do provozu vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 a od 1. července 2036 pro registraci, prodej nebo uvedení do provozu vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 vyrobených malými výrobci.
Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M1 a N1 vyrobených malými výrobci a od 1. července 2031 u vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 vyrobených malými výrobci.	Použije se od 1. července 2030 u vozidel kategorií M1 a N1 vyrobených malými výrobci a od 1. července 2031 u vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 vyrobených malými výrobci. ***Ustanovení čl. 11 odst. 3 se však použije ode dne 28. května 2024.***

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Tyto pozměňovací návrhy se týkají mezních hodnot emisí z brzd u těžkých a lehkých užitkových vozidel. Jelikož cíl snížení emisí CO_2 o 90 % umožňuje, aby vozidla se spalovacím motorem a hybridní vozidla zůstala na trhu i po roce 2035, je nutné navrhované mezní hodnoty emisí částic z brzd přepracovat tak, aby zohledňovaly různé technologie hnacího ústrojí, a nikoli pouze plug-in elektrická vozidla. Kromě toho musí budoucí mezní hodnoty pro těžká vozidla zohlednit dopady jízdy ve městech a v příměstských oblastech v kontextu rychlého nárůstu počtu elektrifikovaných vozových parků, a to na základě analýzy nákladů a přínosů, v souladu s revizí nařízení (EU) 2024/1257.

Pozměňovací návrh 237
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 c (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 21 – odst. 4 a (nový)

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1c) v článku 21 se doplňuje nový odstavec 4, který zní:
	„Mezní hodnoty emisí z brzd se uplatní od 29. května 2034 pro registraci, prodej nebo uvedení do provozu vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3 a od 1. července 2036 pro

registraci, prodej nebo uvedení do provozu vozidel kategorií M_2, M_3, N_2 a N_3 vyrobených malými výrobci.“

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

The development of the new HDV brake cycle under the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) Global Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (GRPE) Particle Measurement Programme (PMP) is delayed, making implementation by 2030 unrealistic given the safety-critical nature of heavy-duty brake systems and the need for sufficient testing experience. This amendment therefore shifts the focus to a review by end-2029 to establish justified limits applicable from 2034/2035, based on technical feasibility, cost-benefit analysis and the growing use of electrified HDVs in urban operations.

Pozměňovací návrh 238
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 1 f (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 20 – odst. 2 – pododstavec 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1f) v čl. 20 odst. 2 se pododstavec 2 nahrazuje tímto:
Nařízení (EU) č. 582/2011 a (EU) 2017/2400, jakož i prováděcí nařízení (EU) 2022/1362 se zrušují s účinkem ode dne 1. července ***2031***.	Nařízení (EU) č. 582/2011 a (EU) 2017/2400, jakož i prováděcí nařízení (EU) 2022/1362 se zrušují s účinkem ode dne 1. července ***2033***.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Dvouletý odklad uplatňování požadavků normy Euro 7 pro těžká vozidla.

Pozměňovací návrh 239
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 2 d (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 20 – odst. 1 – pododstavec 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	2d) čl. 20 odst. 1 se pododstavec 2 nahrazuje tímto:
Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2031***.	Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2036***.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Sladění s pozměňovacími návrhy předloženými k článku 10 nařízení (EU) 2024/1257.

Pozměňovací návrh 240
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 2 e (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 20 – odst. 2 – pododstavec 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	2e) v čl. 20 odst. 2 se pododstavec 2 nahrazuje tímto:
Nařízení (EU) č. 582/2011 a (EU) 2017/2400, jakož i prováděcí nařízení (EU) 2022/1362 se zrušují s účinkem ode dne 1. července ***2031***.	Nařízení (EU) č. 582/2011 a (EU) 2017/2400, jakož i prováděcí nařízení (EU) 2022/1362 se zrušují s účinkem ode dne 1. července ***2036***.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Sladění s pozměňovacími návrhy předloženými k článku 10 nařízení (EU) 2024/1257.

Pozměňovací návrh 241
Zala Tomašič, Massimiliano Salini, Flavio Tosi

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 20 – odst. 1 a 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	článek 20 se mění takto:
	a) v odstavci 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:
1. Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2031***.	1. Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července ***2036***.
	b) v odstavci 2 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:
2. Nařízení (EU) č. 582/2011 a (EU) 2017/2400, jakož i prováděcí nařízení (EU) 2022/1362 se zrušují s účinkem ode dne 1. července ***2031***.	2. Nařízení (EU) č. 582/2011 a (EU) 2017/2400, jakož i prováděcí nařízení (EU) 2022/1362 se zrušují s účinkem ode dne 1. července ***2036***.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh poskytuje delší dobu na přípravu na zavedení požadavků Euro 7 pro těžká užitková vozidla, aby se v tomto odvětví usnadnil efektivní přechod. Výrobci těžkých vozidel současně investují značné prostředky do zajištění souladu s novými požadavky týkajícími se emisí i do vývoje a zavádění technologií s nízkými a nulovými emisemi. Prodloužení doby na přípravu by podpořilo investice do cílů v oblasti dekarbonizace a zároveň zajistilo dostatečnou přípravu na zavedení opatření a zachovalo předvídatelnost regulačního rámce.

Pozměňovací návrh 242
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 2 a (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Příloha I

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	2a) Tabulky 6, 7 a 8 přílohy I se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Tyto pozměňovací návrhy se týkají mezních hodnot emisí z brzd u těžkých a lehkých užitkových vozidel. Jelikož cíl snížení emisí CO_2 o 90 % umožňuje, aby vozidla se spalovacím motorem a hybridní vozidla zůstala na trhu i po roce 2035, je nutné navrhované mezní hodnoty emisí částic z brzd přepracovat tak, aby zohledňovaly různé technologie hnacího ústrojí, a nikoli pouze plug-in elektrická vozidla. Kromě toho musí budoucí mezní hodnoty pro těžká vozidla zohlednit dopady jízdy ve městech a v příměstských oblastech v kontextu rychlého nárůstu počtu elektrifikovaných vozových parků, a to na základě analýzy nákladů a přínosů, v souladu s revizí nařízení (EU) 2024/1257.

Pozměňovací návrh 243
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 2 a (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Příloha I

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	2a) příloha I se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Or. en

(32024R1257)

Pozměňovací návrh 244
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 2
Nařízení (EU) 2024/1257
Příloha V

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2) příloha V se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.	2) ***tabulka 1 přílohy III a*** příloha V se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Or. en

Odůvodnění

Sladění s pozměňovacími návrhy předloženými k článku 10 nařízení (EU) 2024/1257.

Pozměňovací návrh 245
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 2
Nařízení (EU) 2024/1257
Příloha V

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2) příloha V se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.	2) ***tabulka 1 přílohy III a*** příloha V se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Or. en

Odůvodnění

Konzistentnost regulace s ohledem na změnu tabulky 1 přílohy III – viz pozměňovací návrh týkající se pozastavení koeficientu využití elektrického pohonu.

Pozměňovací návrh 246
Jana Nagyová

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 2

Nařízení (EU) 2024/1257
Příloha V

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2) příloha V se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.	2) tabulka 1 přílohy III a příloha V se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Or. en

Odůvodnění

Konzistentnost regulace s ohledem na výše uvedenou změnu.

Pozměňovací návrh 247
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 2
Nařízení (EU) 2024/1257
Příloha V

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2) ***příloha*** V se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.	2) ***přílohy I*** a V se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Or. en

Pozměňovací návrh 248
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod 2
Nařízení (EU) 2024/1257
Příloha V

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2) ***příloha*** V se mění ***v souladu s přílohou*** I tohoto nařízení.	2) ***přílohy I*** a V se mění***, jak stanoví příloha*** I tohoto nařízení.

Or. en

Pozměňovací návrh 249
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Článek 4 a (nový)
Nařízení (ES) č. 1071/2009
Čl. 1 – odst. 4 – písm. a

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	Článek 4a
	Změna nařízení (ES) č. 1071/2009
	v čl. 1 se odst. 4 se písmeno a) mění takto:
a) podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny ***, které vykonávají výhradně vnitrostátní dopravu ve svém členském státě usazení***;	a) podniky, které vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně motorovými vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž největší přípustná hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny***, a vozidel s nulovými emisemi, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 3,5 tuny, avšak nepřesahuje 4,25 tuny. Členské státy však mohou pro všechny nebo některé kategorie silniční dopravy tuto hranici snížit***;

Or. en

(02009R1071-20220221)

Odůvodnění

Osvobození dodávkových vozidel s nulovými emisemi o hmotnosti mezi 3,5 a 4,25 tuny od požadavků na licence Společenství pro silniční nákladní dopravu.

Pozměňovací návrh 250
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Článek 4 a (nový)
Nařízení (EU) 2017/1151
Příloha XXI

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 4a
	Nařízení (EU) 2017/1151 se mění takto:
	příloha XXI se mění v souladu s přílohou III tohoto nařízení.

Or. en

(32017R1151)

Pozměňovací návrh 251
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Článek 4 a (nový)
Nařízení (EU) 2017/1151
Příloha XXI – dodatek 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 4a
	Nařízení (EU) 2017/1151 se mění takto:
	dodatek 5 přílohy XXI se mění v souladu s přílohou Ia (nová) tohoto nařízení.

Or. en

(32017R1151)

Odůvodnění

Sladění se změnou dodatku 5 přílohy XXI podle nařízení 2017/1151.

Pozměňovací návrh 252
Jana Nagyová

Návrh nařízení
Článek 4 a (nový)
Nařízení (EU) 2017/1151
Příloha XXI – dodatek 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 4a
	Nařízení (EU) 2017/1151 se mění takto:
	dodatek 5 přílohy XXI se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Or. en

(32017R1151)

Odůvodnění

Konzistentnost regulace s ohledem na výše uvedenou změnu.

Pozměňovací návrh 253
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova, Viktória Ferenc

Návrh nařízení
Článek 4 a (nový)
Nařízení (EU) 2017/1151
Příloha XXI – dodatek 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 4a
	Nařízení (EU) 2017/1151 se mění takto:
	dodatek 5 přílohy XXI se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Or. en

(32017R1151)

Odůvodnění

Konzistentnost regulace s ohledem na změnu týkající se parametru DNEC pro výpočet koeficientu využití elektrického pohonu.

Pozměňovací návrh 254
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič,

Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Článek 4 b (nový)
Směrnice (EU) 2019/1161
Čl. 5 – odst. 2 a (nový)

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	Článek 4b
	V článku 5 se vkládá nový odstavec 2a, který zní:
	2a. Pro účely výpočtu minimálních cílů pro zadávání veřejných zakázek zahrnují vozidla kategorií N1 vozidla s nulovými emisemi, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny.

Or. en*(32019L1161)*

Odůvodnění

Změna směrnice o ekologických vozidlech tak, aby elektrická vozidla třídy N2 (celková hmotnost vozidla ≤ 4,25 t, která lze řídit s řidičským průkazem skupiny B) byla zahrnuta do cílů pro zadávání veřejných zakázek na ekologická lehká užitková vozidla při nahrazování srovnatelných vozidel třídy N1.

Pozměňovací návrh 255
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Norbert Lins, Oliver Schenk, Angelika Niebler, Christian Doleschal

Návrh nařízení
Článek 4 a (nový)
Směrnice (EU) 2025/2205
Čl. 29 – odst. 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	Článek 4a
	Změna směrnice (EU) 2025/2205
	Čl. 29 odst. 2 směrnice (EU) 2025/2205 se mění takto:
2. Členské státy do ***26. listopadu 2027*** přijmou a zveřejní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s čl. 9 odst. 2 písm. j)	2. Členské státy do ***31. prosince 2026*** přijmou a zveřejní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s čl. 9 odst. 2 písm. j)

a k). Neprodleně o nich uvědomí Komisi.	a k). Neprodleně o nich uvědomí Komisi.
Použijí tyto předpisy ode dne ***26. listopadu 2027***.	Použijí tyto předpisy ode dne ***31. prosince 2026***.

Or. en

(32025L2205)

Odůvodnění

Zkrácení lhůty pro provedení směrnice, aby členské státy mohly začít uplatňovat nová pravidla pro řidičské průkazy u vozidel poháněných alternativním palivem do hmotnosti 4,25 tuny. Tento pozměňovací návrh by posunul termín na 31. prosince 2026 namísto listopadu 2027.

Pozměňovací návrh 256
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Katri Kulmuni, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Návrh nařízení
Článek 4 a (nový)
Směrnice (EU) 2025/2205
Čl. 29 – odst. 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	Článek 4a
	Změna směrnice (EU) 2025/2205
	Čl. 29 odst. 2 směrnice (EU) 2025/2205 se mění takto:
2. Členské státy do 26. listopadu 2027 přijmou a zveřejní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s čl. 9 odst. 2 písm. j) a k). Neprodleně o nich uvědomí Komisi.	2. Členské státy do 26. listopadu 2027 přijmou a zveřejní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s čl. 9 odst. 2 písm. j) a k).
Použijí tyto předpisy ***ode*** dne 26. listopadu 2027.	***Neprodleně o nich uvědomí Komisi.*** Použijí tyto předpisy ***do*** dne 26. listopadu 2027.

Or. en

(32025L2205)

Odůvodnění

Za účelem urychlení zavádění vozidel poháněných alternativními palivy a zabránění dalším zbytečným zpožděním vyplývajícím z termínů uplatňování, by měly mít členské státy možnost, jakmile přijmou a zveřejní nezbytná vnitrostátní opatření, uplatnit flexibilitu stanovenou v čl. 9 odst. 2 písm. j) a k), která umožňuje držitelům řidičských průkazů skupiny B řídit taková vozidla s maximální přípustnou hmotností do 4,25 tuny.

Pozměňovací návrh 257
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Článek 4 b (nový)
Směrnice (EU) 2025/2205
Čl. 29 – odst. 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	Článek 4b
	v článku 29 se odstavec 2 se nahrazuje tímto:
Členské státy do ***26. listopadu 2027*** přijmou a zveřejní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s čl. 9 odst. 2 písm. j) a k). Neprodleně o nich uvědomí Komisi. Použijí tyto předpisy ***ode*** dne 26. listopadu 2027.	Členské státy do ***31. prosince 2026*** přijmou a zveřejní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s čl. 9 odst. 2 písm. j) a k). Neprodleně o nich uvědomí Komisi. Použijí tyto předpisy ***do*** dne 31. prosince 2026.

Or. en

(32025L2205)

Odůvodnění

Za účelem urychlení zavádění vozidel poháněných alternativními palivy a zabránění dalším zbytečným zpožděním vyplývajícím z termínů uplatňování, by členským státům mělo být dovoleno povolit držitelům řidičského průkazu skupiny B řídit vozidla s nejvyšší přípustnou hmotností do 4,25 tuny.

Pozměňovací návrh 258
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Článek 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 5a
	Rámec pro původ v Unii nezávislý na hnacím ústrojí
	1. Do šesti měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě návrh samostatného legislativního aktu, kterým se stanoví kritéria pro určení toho, zda se motorové vozidlo pro účely regulačních opatření a systémů pobídek podle práva Unie považuje za vozidlo s původem v Unii. Tento návrh musí vycházet z metodiky celého životního cyklu, která zohledňuje celkovou uhlíkovou intenzitu použitého nosiče energie po celou dobu životnosti vozidla, a musí být uplatňován technologicky neutrálním způsobem na všechny kategorie vozidel a typy pohonu, včetně vozidel poháněných obnovitelnými palivy nebiologického původu a biopalivy ve smyslu směrnice (EU) 2018/2001. Spolunormotvůrci stanoví kritéria v rámci běžného legislativního postupu.
	2. Návrh uvedený v odstavci 1 zajistí, aby byly geografický rozsah původu v Unii a obsah rovnocenný původu v Unii a příslušné prahové hodnoty stanoveny Evropským parlamentem a Radou a byly v souladu se závazky Unie v rámci Světové obchodní organizace a s články 34 a 110 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Or. en

Odůvodnění

Členské státy vynakládají značné veřejné prostředky na pobídky pro nákup vozidel, avšak pro neelektrické hnací ústrojí neexistuje na úrovni Unie žádný rámec. Tento pozměňovací návrh ukládá Komisi povinnost předložit návrh samostatného legislativního aktu, který členským státům poskytne praktický a technologicky neutrální nástroj k nasměrování podpory na evropskou dodavatelskou základnu, přičemž hodnocení bude probíhat podle metodiky celého životního cyklu. O rozsahu působnosti a prahových hodnotách rozhodnou spolunormotvůrci, nerozhodnou se prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci. Díky zahrnuté kontrole souladu s pravidly WTO a Smlouvou podle odstavce 2 zůstává jakékoli výsledné opatření v souladu

s právními předpisy.

Pozměňovací návrh 259
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Článek 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 5a
	Ustanovení o přezkumu
	Do [dva roky ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] a poté každé dva roky předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž vyhodnotí dopad opatření zavedených tímto nařízením. Zpráva zejména posoudí dopady nařízení na bezpečnost silničního provozu; cenovou dostupnost a rozšíření vozidel s nulovými emisemi; provozní situace a modely nasazení lehkých užitkových vozidel s nulovými emisemi, zejména vozidel, jejichž hmotnost přesahuje 3,5 tuny kvůli hmotnosti baterie. Posouzení vychází z dostupných vědeckých poznatků, údajů o trhu a konzultací se zúčastněnými stranami, včetně vstupů od organizací pro bezpečnost silničního provozu a od organizací spotřebitelů.
	Pokud zpráva poukáže na závažné negativní dopady, aniž by byly prokázány odpovídající přínosy z hlediska cenové dostupnosti nebo rozšíření vozidel s nulovými emisemi, předloží Komise v případě potřeby legislativní návrhy.

Or. en

Pozměňovací návrh 260
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Článek 5 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 5b
	Kybernetická bezpečnost připojených vozidel
	1. Do 18 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost Komise posoudí potřebu vytvoření evropského rámce pro kybernetickou bezpečnost připojených vozidel, zejména s ohledem na rizika vyplývající z jejich trvalého a obousměrného připojení k dobíjecí infrastruktuře a k elektrizační soustavě podle tohoto nařízení. Toto posouzení vychází z přístupu založeného na riziku, který je součástí souboru nástrojů pro kybernetickou bezpečnost sítí 5G, a z koordinovaného posouzení rizik u propojených a automatizovaných vozidel provedeného v rámci směrnice (EU) 2022/2555 a zabývá se zejména:
	a) možností členských států omezit přístup vysoce rizikových dodavatelů ke klíčovým funkcím nebo je z nich vyloučit na základě koordinovaného posouzení rizik, nikoli však na základě vyloučení z důvodu země původu;
	b) zacházením s bezdrátovými aktualizacemi softwaru, funkcí vzdáleného přístupu a nepřetržité komunikace se servery umístěnými ve třetích zemích;
	c) ochranou kritických případů použití, jako je například blízkost obranných zařízení, kritické vnitrostátní infrastruktury a vozových parků veřejné správy.
	2. Posouzení uvedené v odstavci 1 předá Evropskému parlamentu a Radě a případně ho doplní legislativním návrhem.

Or. en

Odůvodnění

Připojená vozidla vyvolávají stejné otázky ohledně bezpečnosti jako zařízení v oblasti telekomunikací a energetické infrastruktury, avšak neexistuje pro ně žádný specifický rámec. Toto zmocnění respektuje právo Komise na podání návrhu tím, že vyžaduje posouzení a předložení návrhu pouze v případě, že je to vhodné. Vychází z osvědčeného souboru nástrojů pro 5G a ze stávajícího koordinovaného posouzení rizik připojených vozidel v rámci NIS2 a zajišťuje, aby členské státy mohly chránit kritické případy použití prostřednictvím posouzení rizik, nikoli plošnými zákazy podle původu.

Pozměňovací návrh 261
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Článek 5 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 5c
	Přístup k údajům generovaným vozidlem
	1. Do 18 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě legislativní návrh, kterým se stanoví odvětvový rámec pro přístup k údajům generovaným vozidly a pro jejich sdílení, který doplní horizontální pravidla stanovená v nařízení (EU) 2023/2854.
	2. Návrh uvedený v odstavci 1 se bude zabývat zejména přístupovými právy samostatných provozovatelů, opraváren, pojišťoven, provozovatelů vozových parků, poskytovatelů služeb mobility a orgánů veřejné správy, podmínkami sdílení údajů a rozdělením odpovědnosti a rizik mezi výrobce, provozovatele a řidiče, a to i v případě vysoce automatizovaných vozidel.

Or. en

Odůvodnění

Přístup k údajům generovaným vozidly je již více než deset let nevyřešenou otázkou. Akt

o datech a jeho pokyny týkající se údajů o vozidlech ze září 2025 stanoví obecný rámec, avšak neobsahuje rámec specifický pro automobilový průmysl, a dlouho avizovaný odvětvový návrh nebyl dosud předložen. To vyžaduje, aby Komise tento rámec vypracovala a stanovila v něm přístupová práva pro opravárny, pojišťovny a provozovatele vozových parků, podmínky sdílení údajů a odpovědnost za automatizovaná vozidla, a to v rámci specializovaného rámce, nikoli v rozptýlených právních aktech.

Pozměňovací návrh 262
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Článek 5 d (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 5d
	Zpráva o duplicitních požadavcích na testování, monitorování a podávání zpráv
	1. Do 12 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž určí požadavky rámce pro schvalování typu a emisí platného pro motorová vozidla, zejména podle nařízení (EU) 2024/1257, u nichž laboratorní zkoušky, měření emisí v reálném provozu, sledování shodnosti v provozu, palubní monitorování a podávání zpráv podle rámce pro CO_2, zcela nebo zčásti pokrývají stejnou oblast.
	2. Zpráva posoudí u každého zjištěného překrývání možnosti zjednodušení, aniž by došlo ke snížení environmentálních nebo bezpečnostních vlastností vozidel, a bude-li to vhodné, bude doplněna legislativním návrhem.

Or. en

Odůvodnění

Toto nařízení správně ruší zkoušky, které se překrývají s jinými požadavky: laboratorní zkouška při nízkých teplotách, která je součástí zkoušky emisí v reálném provozu, zkoušky v náročných provozních podmínkách přesunuté na úroveň kategorie a předpisy o hluku, které zdvojují předpisy EHK OSN. Stejná struktura se zachovává i v dalších částech rámce Euro 7, kde se částečně překrývají laboratorní zkoušky, zkoušky v reálných jízdních podmínkách,

zkoušky v reálném v provozu a palubní monitorování. Zpráva, která tyto překryvy mapuje, spolunormotvůrcům umožní předpisy zjednodušit na základě podložených údajů, aniž by došlo ke snížení environmentálních nebo bezpečnostních standardů.

Pozměňovací návrh 263
Maria Grapini

Návrh nařízení
Čl. 6 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Prohlášení o shodě pro nová vozidla vyrobená po [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost] a schválená před 1. ***červencem*** 2028 v souladu s nařízením (EU) č. 540/2014 zůstávají v platnosti pro účely článků 48 a 49 nařízení (EU) 2018/858.	Prohlášení o shodě pro nová vozidla vyrobená po [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost] a schválená před 1. ***lednem*** 2028 v souladu s nařízením (EU) č. 540/2014 zůstávají v platnosti pro účely článků 48 a 49 nařízení (EU) 2018/858.

Or. ro

Pozměňovací návrh 264
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli
Návrh nařízení
Čl. 7 – odst. 2 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Použije se ode dne ***[dvacátého dne po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie]. Články 3 se však použijí*** ode dne ... [datum ***provedení v návrhu, kterým se mění*** směrnice ***92/6***]	Použije se ode dne ***vstupu v platnost, s výjimkou článku 3, který*** se ***použije*** ode dne … [datum provedení ***změny*** směrnice ***uvedené v dokumentu COM 2025/0424 (COD)***]**.**

Or. en

Pozměňovací návrh 265
Andreas Schwab, Markus Ferber, Andrea Wechsler, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal
Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1

Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2.4. ***Malé*** elektrické vozidlo:	2.4. ***Vysoce účinné*** elektrické vozidlo:

Or. en

Pozměňovací návrh 266
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch
Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2.4. Malé ***elektrické*** vozidlo:	2.4. Malé vozidlo ***s nízkými emisemi***:

Or. en

Pozměňovací návrh 267
Volker Schnurrbusch

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2.4. ***Malé elektrické*** vozidlo:	2.4. Vozidlo ***s nízkými emisemi***:

Or. en

Pozměňovací návrh 268
Andreas Schwab, Markus Ferber, Andrea Wechsler, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1

Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož ***délka nepřesahuje 4,2 metru***.	***Vysoce účinným*** elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož ***kombinovaná spotřeba elektrické energie, stanovená v souladu s nařízením Komise (EU) 2017/1151, nepřesahuje následující maximální hodnoty (EC_max), vyjádřené v Wh/km a stanovené na základě zkušební hmotnosti (TM) vozidla:*** ***— pro vozidla se zkušební hmotností do 2143 kg: 150 Wh/km;*** ***— pro vozidla se zkušební hmotností vyšší než 2143 kg a do 3000 kg se prahové hodnoty energetické účinnosti rovnají (0,07 × TM) Wh/km;*** ***— pro vozidel s zkušební hmotností přesahující 3000 kg: 210 Wh/km***. ***Zkušební hmotnost se stanoví v souladu s nařízením (EU) 2017/1151.***

Or. en

Pozměňovací návrh 269
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Malým ***elektrickým*** vozidlem se rozumí ***výhradně elektrické*** vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož délka nepřesahuje 4,2 metru.	Malým vozidlem ***s nízkými emisemi*** se rozumí vozidlo zařazené do kategorie M_1, ***které splňuje podmínky pro zařazení mezi vozidla s nulovými a nízkými emisemi ve smyslu čl. 3 odst. 1, písm. m) nařízení (EU) 2019/631, včetně vozidel poháněných obnovitelnými palivy ve smyslu čl. 2 bodu 22a) směrnice (EU) 2018/2001, bez ohledu na typ pohonu,***

a vyrobená v Unii, jak je stanoveno v souladu s kritérii, která budou určena legislativním aktem přijatým v rámci řádného legislativního postupu.

Or. en

Odůvodnění

The Commission limits the sub-category to pure electric vehicles up to 4.2 m, excluding plug-in hybrids, range-extenders and hydrogen vehicles with equivalent CO2 performance, and setting a length that is too tight for most affordable family models. Anchoring eligibility to the zero- and low-emission threshold of Article 3(1)(m) of Regulation (EU) 2019/631 (0–50 g CO2/km, WLTP) keeps the measure technology-neutral and verifiable. Without a Union-origin criterion, the EU would in practice incentivise a vehicle class that is currently produced predominantly outside the Union, strengthening foreign industries and weakening our industrial base.

Pozměňovací návrh 270
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M_1, ***jehož*** délka nepřesahuje 4,2 metru.	***2.4.1. Mezi malá vozidla s nulovými emisemi patří*** výhradně ***elektrická vozidla, vozidla poháněná vodíkovými palivovými články a vozidla se spalovacím motorem nebo hybridní vozidla poháněná výhradně palivem s neutrální uhlíkovou stopou zařazená*** do kategorie M_1, ***jejichž*** délka nepřesahuje 4,2 metru ***nebo do kategorie N1, jejichž délka nepřesahuje 5,0 metrů***.

Or. en

Odůvodnění

Tento pozměňovací rozšiřuje definici podkategorie „malých vozidel“ na všechny technologie s nulovými emisemi, včetně vozidel poháněných vodíkovými palivovými články a vozidel s palivem s neutrální uhlíkovou stopou, a to v souladu se zásadou technologické neutrality.

Zahrnuje také lehká užitková vozidla třídy N1, čímž zajišťuje jednotné zacházení s úzce souvisejícími kategoriemi vozidel a zabraňuje narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu.

Pozměňovací návrh 271
Yvan Verougstraete

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož délka nepřesahuje ***4,2*** metru.	Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož délka nepřesahuje ***4,3*** metru. ***Malým městským elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M1, jehož délka nepřesahuje 4,1 metru.***

Or. en

Pozměňovací návrh 272
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož délka nepřesahuje ***4,2*** metru.	Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož délka nepřesahuje ***4,1*** metru ***a spotřeba elektrické energie nepřesahuje 150wh/km***.

Or. en

Odůvodnění

Podporovat by se měla pouze malá úsporná elektrická vozidla, aby byla spotřebitelům

zaručena nízká spotřeba energie a nízké náklady na dobíjení.

Pozměňovací návrh 273
Daniel Buda

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M1, jehož délka nepřesahuje ***4,2*** metru.	Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M1, jehož délka nepřesahuje ***4,22*** metru.

Or. ro

Pozměňovací návrh 274
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Stine Bosse

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož délka nepřesahuje ***4,2*** metru.	Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož délka nepřesahuje ***4,1*** metru.

Or. en

(Nařízení (EU) 2019/613)

Odůvodnění

This definition is linked to the proposed super-credits for small battery electric vehicles (BEVs) made in EU in the ongoing revision of the CO2 standards (Regulation (EU) 2019/613). The Commission proposes these small EU-made BEVs to count 1.3 towards manufactures CO2 targets - with the aim of incentivising the uptake of affordable small BEVs. It can be expected that similar benefits and rules will be granted to the M1 category in future

EU legislation to favour small cars. However, 4.2 metres is rather a medium sized car. Around 25% all BEVs sold in the EU in 2030 are expected to be below 4.2 metres (all A-segment BEVs, 75% of B-segment sales and 2% of C-segment). By reducing the criteria to 4.1, it will be ensured that the M1 category actually covers small cars and hence have the intended effect in the legislation.

Pozměňovací návrh 275
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož délka nepřesahuje ***4,2*** metru.	Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož délka nepřesahuje ***4,1*** metru.

Or. en

Pozměňovací návrh 276
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož délka nepřesahuje ***4,2*** metru.	Malým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož délka nepřesahuje ***4,1*** metru.

Or. en

Pozměňovací návrh 277
Volker Schnurrbusch

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Malým elektrickým vozidlem se rozumí ***výhradně elektrické*** vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož délka nepřesahuje 4,2 metru.	Vozidlem ***s nízkými emisemi*** se rozumí vozidlo zařazené do kategorie M_1, jehož délka nepřesahuje 4,2 metru.

Or. en

Pozměňovací návrh 278
Andreas Schwab, Markus Ferber, Andrea Wechsler, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
V případě této podkategorie vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla (M1) připojí písmeno „E“.“;	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 279
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
V případě této podkategorie vozidel se	V případě této podkategorie vozidel se

k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla (M1) připojí písmeno „***E***“.	k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla (M1 ***a N1***) připojí písmeno „***ZE***“.

Or. en

Pozměňovací návrh 280
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
V případě této podkategorie vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla (M1) připojí ***písmeno*** „***E***“.	V případě této podkategorie vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla (M1) připojí ***písmena*** „***LE***“.

Or. en

Pozměňovací návrh 281
Valérie Devaux, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha II

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	2.4.1a. Do 1. ledna 2031 musí nové i stávající typy vozidel v této podkategorii splňovat požadavky na schválení typu stanovené v tomto nařízení, které budou platné ke dni 31. prosince 2025. Doplnění ustanovení přílohy II, která se začnou uplatňovat od 1. ledna 2026 nebo později, nebudou pro schválení typu celých vozidel v dané podkategorii závazná.

Or. en

Pozměňovací návrh 282
Andreas Schwab, Markus Ferber, Adina Vălean, Massimiliano Salini, Engin Eroglu, Zala Tomašič, Oliver Schenk, Jens Gieseke, Angelika Niebler, Marion Walsmann, Andrea Wechsler, Norbert Lins, Christian Doleschal

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4.1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	2.4.1a. Malým užitkovým elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie N1, jehož délka nepřesahuje 5 metrů.
	V případě této podkategorie vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla (N1) připojí písmeno „E“.

Or. en

Odůvodnění

Tuto třídu vozidel by bylo vhodné zavést, protože rozšíření malých dodávkových vozidel s nulovými emisemi na trhu je stále ještě omezenější než u malých elektrických vozidel. Propojení nové třídy se zavedením superkreditů podle nařízení o normách pro emise CO_2 pro osobní a dodávková vozidla by pomohlo motivovat k jejich uvádění na trh. Odpovídající pozměňovací návrhy byly předloženy v návrhu zprávy výboru ENVI k nařízení 2025/0420 o výkonnostních normách pro emise CO_2 pro nová lehká užitková vozidla a o označování vozidel, což podporuje zavedení superkreditů pro tuto třídu vozidel.

Pozměňovací návrh 283
Jens Gieseke

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	2.4a. Vysoce účinné elektrické vozidlo
	2.4a.1. Vysoce účinným elektrickým vozidlem se rozumí výhradně elektrické vozidlo zařazené do kategorie M1, jehož

kombinovaná spotřeba elektrické energie, stanovená v souladu s nařízením Komise (EU) 2017/1151, nepřesahuje následující maximální hodnoty (EC_max), vyjádřené v Wh/km a stanovené na základě zkušební hmotnosti (TM) vozidla:

— pro vozidla se zkušební hmotností do 2143 kg: 150 Wh/km;

— pro vozidla se zkušební hmotností vyšší než 2143 kg a do 3000 kg se prahové hodnoty energetické účinnosti rovnají (0,07 × TM) Wh/km;

— pro vozidel s zkušební hmotností přesahující 3000 kg: 210 Wh/km.

Zkušební hmotnost se stanoví v souladu s nařízením (EU) 2017/1151.

Or. en

Odůvodnění

Vysoce účinná elektrická vozidla pomáhají spotřebitelům snižovat provozní náklady, snižují celkovou poptávku po energii a zmírňují zátěž na elektrizační soustavy. Aby se podpořil vývoj energeticky úsporných vozidel, měl by být zaveden nový superkredit.

Pozměňovací návrh 284
Andreas Schwab, Markus Ferber, Adina Vălean, Massimiliano Salini, Engin Eroglu, Zala Tomašič, Oliver Schenk, Jens Gieseke, Angelika Niebler, Marion Walsmann, Andrea Wechsler, Norbert Lins, Christian Doleschal

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2 – podbod 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1a) V příloze I části A se za bod 2.4 doplňuje bod 2.4a (nový), který zní:
	„2.4a (nový) Vozidlo poháněné výhradně způsobilými palivy (VEEF)“
	2.4a.1. Vozidlem poháněným výhradně způsobilými palivy se rozumí vozidlo kategorie M nebo N se spalovacím

motorem nebo hybridním motorem, jehož spalovací motor je poháněn výhradně způsobilými obnovitelnými palivy, jak jsou definována v nařízení 2019/631 a jeho revizích.

V případě těchto podkategorie vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla (M a N) připojí písmeno EEF.

Or. en

Odůvodnění

Odpovídající pozměňovací návrh týkající se nové třídy vozidel „Vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy neboli VEEF“ byl předložen v návrhu zprávy výboru ENVI k nařízení 2025/0420 o výkonnostních normách pro emise CO_2 pro nová lehká užitková vozidla a o označování vozidel, jakož i v návrzích stanovisek výborů TRAN a ITRE.

Pozměňovací návrh 285
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Návrh nařízení
Příloha II – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2018/858
Příloha I – část A – bod 2.4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1a) V příloze I části A se za bod 2.4 doplňuje bod 2.4a, který zní:
	2.4a „Vozidlo poháněné výhradně způsobilými palivy“ (VEEF)
	2.4a.1. Vozidlem poháněným výhradně způsobilými palivy se rozumí vozidlo kategorie M nebo N se spalovacím motorem nebo hybridním motorem se spalovacím motorem nebo hybridní vozidlo, které je poháněno výhradně způsobilými obnovitelnými palivy.
	V případě těchto podkategorie vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla (M a N) připojí písmeno EEF.

Or. en

Odůvodnění

Zatímco M1ZF a N1ZF jsou dočasné podkategorie, které souvisejí s konkrétními cíli navrhovaného nařízení o emisích CO_2 z lehkých vozidel (superkredity), MEEF a NEEF připravují půdu pro stabilní zakotvení této kategorie v právních předpisech o schválení typu vozidel. Vytvoření této podkategorie přinese nové perspektivy jak pro automobilový průmysl, tak pro petrochemický průmysl.