Evropský parlament
2024-2029

Výbor pro životní prostředí, klima a bezpečnost potravin,
Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů
Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2025/0422(COD)

26.6.2026

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY 1 - 170

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 kterým se zrušuje 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 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(1) ***Zpráva Maria Draghiho z roku 2024 o budoucnosti evropské*** konkurenceschopnosti[3] ***zdůraznila, že počet a složitost pravidel hrozí omezením manévrovacího prostoru pro*** podniky ***v Unii a brání jim zůstat konkurenceschopné***. ***Podrobná analýza*** nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] a (EU) 2024/1257[7] ***rovněž poukázala na*** nadměrnou administrativní zátěž a náklady spojené s požadavky, které jsou v nich stanoveny. ***Na základě těchto zjištění je vhodné*** zjednodušit některé povinnosti výrobců a příslušných orgánů stanovené v právních předpisech týkajících se automobilového průmyslu a snížit zbytečnou zátěž a náklady podniků a orgánů, aniž by byla ohrožena ochrana životního prostředí a bezpečnostní vlastnosti vozidel.	(1) ***V dokumentu „Politické směry pro příští Evropskou komisi 2024−2029“ nastínila předsedkyně von der Leyenová novou vizi udržitelné prosperity a*** konkurenceschopnosti ***Evropy, jež zahrnuje i Dohodu o čistém průmyslu, která má podporovat*** podniky ***a vytvářet pro ně vhodné podmínky, aby mohly dosáhnout našich společných cílů***. ***Na základě výměny názorů, k níž došlo v rámci strategického dialogu o budoucnosti automobilového průmyslu, a průzkumu, který zaslala více než 130 zúčastněným stranám, Komise určila devět změn*** nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] a (EU) 2024/1257[7]***, které mohou snížit*** nadměrnou administrativní zátěž a náklady spojené s požadavky, které jsou v nich stanoveny. ***Tyto změny mají*** zjednodušit některé povinnosti výrobců a příslušných orgánů stanovené v právních předpisech týkajících se automobilového průmyslu a snížit zbytečnou zátěž a náklady podniků a orgánů, aniž by byla ohrožena ochrana životního prostředí a bezpečnostní vlastnosti vozidel***, ani bezpečnost účastníků silničního provozu včetně těch zranitelných, jako jsou chodci a cyklisté***.
3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=cs	3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=cs
4 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení	4 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení

nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu

nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu

a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (Úř. věst. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (Úř. věst. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(1) Zpráva Maria Draghiho z roku 2024 o budoucnosti evropské konkurenceschopnosti[3] zdůraznila, že počet a složitost pravidel hrozí omezením manévrovacího prostoru pro podniky v Unii a brání jim zůstat konkurenceschopné. Podrobná analýza nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] a (EU) 2024/1257[7] rovněž poukázala na ***nadměrnou*** administrativní ***zátěž a*** náklady spojené s požadavky, které jsou v nich stanoveny. Na základě těchto zjištění je vhodné zjednodušit některé povinnosti výrobců a příslušných orgánů stanovené v právních předpisech týkajících se automobilového průmyslu ***a snížit zbytečnou zátěž a náklady podniků a orgánů***, aniž by byla ohrožena ochrana životního prostředí a bezpečnostní vlastnosti vozidel.	(1) Zpráva Maria Draghiho z roku 2024 o budoucnosti evropské konkurenceschopnosti[3] zdůraznila, že počet a složitost pravidel hrozí omezením manévrovacího prostoru pro podniky v Unii a brání jim zůstat konkurenceschopné. Podrobná analýza nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] a (EU) 2024/1257[7] rovněž poukázala na ***potřebu opětovně posoudit*** administrativní ***postupy s cílem snížit*** náklady spojené s požadavky, které jsou v nich stanoveny. Na základě těchto zjištění je vhodné zjednodušit některé povinnosti výrobců a příslušných orgánů stanovené v právních předpisech týkajících se automobilového průmyslu, aniž by byla ohrožena ochrana životního prostředí a bezpečnostní vlastnosti vozidel ***a jejich cestujících, včetně zranitelných účastníků silničního provozu, ani bezpečné pracovní podmínky řidičů***.
3	3

https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=cs

[4] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=cs

[4] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (Úř. věst. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (Úř. věst. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 3
Philippe Olivier

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(1) Zpráva Maria Draghiho z roku 2024 o budoucnosti evropské konkurenceschopnosti[3] zdůraznila, že počet a složitost pravidel hrozí omezením manévrovacího prostoru pro podniky v Unii a brání jim zůstat konkurenceschopné. Podrobná analýza nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] a (EU) 2024/1257[7] rovněž poukázala na nadměrnou administrativní zátěž a náklady spojené s požadavky, které jsou v nich stanoveny. Na základě těchto zjištění je vhodné zjednodušit některé povinnosti výrobců a příslušných orgánů stanovené v právních předpisech týkajících se automobilového průmyslu a snížit zbytečnou zátěž a náklady podniků a orgánů, aniž by byla ohrožena ochrana životního prostředí a bezpečnostní	(1) Zpráva Maria Draghiho z roku 2024 o budoucnosti evropské konkurenceschopnosti[3] zdůraznila, že počet a složitost pravidel hrozí omezením manévrovacího prostoru pro podniky v Unii a brání jim zůstat konkurenceschopné. Podrobná analýza nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] a (EU) 2024/1257[7] rovněž poukázala na nadměrnou administrativní zátěž a náklady spojené s požadavky, které jsou v nich stanoveny. Na základě těchto zjištění ***a za účelem zachování konkurenceschopnosti evropských výrobců vozidel*** je vhodné zjednodušit některé povinnosti výrobců a příslušných orgánů stanovené v právních předpisech týkajících se automobilového průmyslu a snížit zbytečnou zátěž a náklady podniků

vlastnosti vozidel.

a orgánů, aniž by byla ohrožena ochrana životního prostředí a bezpečnostní vlastnosti vozidel.

---

[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=cs.

[4] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č.

---

[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=cs.

[4] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č.

130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (Úř. věst. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (Úř. věst. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Odůvodnění

Le seuil assoupli des 10% de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Pozměňovací návrh 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(1a) Ačkoli lze některé požadavky zjednodušit, aby se předešlo zbytečné zátěži a nákladům pro podniky a orgány, je třeba připomenout, že přijetím přísných

	a do budoucna orientovaných bezpečnostních požadavků se EU stává tvůrcem norem, což má na automobilové odvětví a jeho konkurenceschopnost pozitivní dopad, neboť to posiluje dobré jméno jejích značek z hlediska bezpečnosti a výrazně ovlivňuje mezinárodní diskusi o normalizaci, zejména v rámci EHK OSN. Tuto skutečnost je třeba zohlednit také při projednávání dalších zjednodušení a výjimek ze stávajících požadavků.

Or. en

Pozměňovací návrh 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl[8] ***vyzval k*** balíčku opatření ke zjednodušení právních předpisů pro automobilový průmysl***, které zlepší*** soudržnost a provázanost mezi různými právními požadavky.	(2) Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl[8] ***uznal, že stávající regulační rámec zajišťuje předvídatelnost a napomáhá dosažení našich společných cílů veřejné politiky, a zároveň volal po*** balíčku opatření ke zjednodušení právních předpisů pro automobilový průmysl ***s cílem zlepšit*** soudržnost a provázanost mezi různými právními požadavky.
[8] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl (COM(2025) 95 final).	[8] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl (COM(2025) 95 final).

Or. en

Pozměňovací návrh 6
Maria Grapini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl[8] vyzval k balíčku opatření ke zjednodušení právních předpisů pro automobilový průmysl, které zlepší soudržnost a provázanost mezi různými právními požadavky.	(2) Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl[8] vyzval k balíčku opatření ke zjednodušení právních předpisů pro automobilový průmysl, které zlepší soudržnost a provázanost mezi různými právními požadavky ***a sníží administrativní zátěž***.
[8] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl (COM(2025) 95 final).	[8] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl (COM(2025) 95 final).

Or. ro

Pozměňovací návrh 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(2a) Rychlé tempo technologického vývoje automatizovaného systému řízení a potřeba harmonizovaného regulačního rámce vyžadují aktualizaci a zjednodušení stávajícího rámce pro schvalování typu. Aby byly možné investice ve velkém měřítku, měly by být za určitých podmínek zvýšeny prahové hodnoty pro malé série, které omezují objemy výroby vozidel vybavených automatizovanými systémy řízení, a postupy schvalování typu by měly být přizpůsobivější a odstupňované tak, aby zohledňovaly technologický vývoj.

Plně automatizovaná vozidla generují provozní údaje týkající se bezpečnosti nezbytné pro úplné schválení typu, pouze při nasazení v reálném provozu. Je proto vhodné vytvořit v rámci stávajícího rámce pro malé série specifické prozatímní schválení typu uznávané v celé Unii, které umožní testování a komerční předběžné nasazení automatizovaných vozidel v rámci definované oblasti provozního návrhu, s povinným monitorováním během provozu a s omezenou dobou platnosti. Kromě toho, s cílem snížit překážky vstupu na trh pro inovátory zaměřené na software a podpořit konkurenceschopný evropský ekosystém v oblasti technologií automatizovaného řízení, měl by být stávající postup vícestupňového schválení typu upraven tak, aby umožňoval nezávislou certifikaci základního vozidla jako vozidla připraveného pro automatizovaný systém řízení (ADS[1a]), čímž by se potvrdilo, že jeho hardwarové prvky splňují stanovené minimální požadavky, takže následující fáze schvalování by se mohla týkat pouze integrace softwaru automatizovaného systému řízení.

[1a] Definice podle čl. 2 odst. 1 prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1426

Or. en

Pozměňovací návrh 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(2b) Absence harmonizovaných pravidel pro testování a zavádění automatizovaných systémů řízení na veřejných komunikacích vedla

k roztříštěnému regulačnímu prostředí v jednotlivých členských státech, což zvyšuje náklady provozovatelů a brání rozšíření těchto systémů. Na úrovni Unie by proto měly být stanoveny harmonizované minimální požadavky s cílem zajistit, aby v případě, že bylo testování nebo nasazení automatizovaného nebo plně automatizovaného vozidla povoleno jedním členským státem, nebo v případě přeshraničních testovacích zařízení, která jsou nezbytná pro získávání provozních údajů potřebných pro plné nasazení a přijetí veřejností, bylo toto povolení uznáno na celém území Unie. V zájmu zajištění bezpečnosti a dohledu by takové vzájemné uznávání testování a nasazení mělo být podporováno a koordinováno prostřednictvím harmonizovaného mechanismu pro shromažďování a předávání provozních údajů, který by spravovala Komise nebo určený orgán Unie. Kromě toho může dobře zacílené a koordinované veřejné financování působit jako katalyzátor soukromých investic, snižovat technologická rizika, posilovat důvěru investorů a vytvářet podmínky, za nichž lze soukromý kapitál nasadit v komerčně významném měřítku. Pro maximalizaci tohoto pákového efektu je nezbytné soustředit veřejné prostředky Unie a členských států na omezený počet vysoce perspektivních, rozsáhlých a přeshraničních iniciativ, které integrují autonomní technologie a systémy řízení, a to mimo jiné prostřednictvím nástrojů, jako jsou program „Horizont Evropa“, Nástroj pro propojení Evropy a další budoucí programy víceletého finančního rámce.

Or. en

Pozměňovací návrh 9
Philippe Olivier

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) Toto nařízení se přijímá za účelem vytvoření a fungování vnitřního trhu, přičemž však zjednodušení a zefektivnění technických požadavků pro motorová vozidla, zkušebních postupů a pravidel pro schvalování typu podporuje i širší cíl Unie***, kterým je podpora postupné integrace kandidátských zemí do trhu Unie***. Podporou sbližování právních předpisů, sladěním s předpisy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) a soudržným prováděním acquis Unie toto nařízení přispívá ke snížení technických překážek obchodu, posílení integrovaných evropských hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu a zvýšení odolnosti a konkurenceschopnosti evropského automobilového ekosystému, aniž by byla dotčena autonomie ***unijního práva*** nebo rozhodování.	(4) Toto nařízení se přijímá za účelem vytvoření a fungování vnitřního trhu, přičemž však zjednodušení a zefektivnění technických požadavků pro motorová vozidla, zkušebních postupů a pravidel pro schvalování typu podporuje i širší cíl Unie. Podporou sbližování právních předpisů, sladěním s předpisy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) a soudržným prováděním acquis Unie toto nařízení přispívá ke snížení technických překážek obchodu, posílení integrovaných evropských hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu a zvýšení odolnosti a konkurenceschopnosti evropského automobilového ekosystému, aniž by byla dotčena autonomie nebo rozhodování ***členských států***.

Or. fr

Odůvodnění

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Pozměňovací návrh 10
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(4a) Dodržení stávajícího harmonogramu pro korekci koeficientu využití elektrického pohonu (utility factor, UF) v listopadu 2026 a v listopadu 2027 je nezbytné k zajištění toho, aby předpisy týkající se emisí CO_2, zdanění vozidel a informování spotřebitelů přesně odrážely skutečný provozní výkon plug-in hybridních vozidel (PHEV) na silnici. Avšak i po těchto korekcích ukazují údaje z reálného provozu, že vozidla PHEV spotřebovávají benzín a vypouštějí 1,7 až 2krát více CO_2 než naznačují oficiální údaje. Proto by měl být od roku 2030 koeficient využití elektrického pohonu u nových vozidel typu PHEV aktualizován podle nejnovějších údajů z palubního monitorování spotřeby paliva (OBFCM). Od tohoto roku by měl být koeficient využití elektrického pohonu každoročně aktualizován s použitím hodnot specifických pro jednotlivé výrobce, které vycházejí z výkonnosti každého z nich odvozené z údajů OBFCM.

Or. en

Pozměňovací návrh 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) V zájmu zlepšení pracovních podmínek řidičů, bezpečnosti silničního provozu a spravedlivé hospodářské soutěže nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014[9] vyžadují namontování tachografu v nákladních vozidlech s hmotností nad 3,5	(5) V zájmu zlepšení pracovních podmínek řidičů, ***posílení*** bezpečnosti silničního provozu a ***větší*** spravedlivé hospodářské soutěže nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014[9] vyžadují namontování tachografu v nákladních vozidlech

tuny. Čl. 3 odst. 2 nařízení (EU) č. 165/2014 však umožňuje členským státům vyjmout z tohoto požadavku vozidla uvedená v čl. 13 odst. 1 a 3 nařízení (ES) č. 561/2006.	s hmotností nad 3,5 tuny***, jakožto klíčového nástroje pro vymáhání dodržování doby řízení a doby odpočinku***. Čl. 3 odst. 2 nařízení (EU) č. 165/2014 však umožňuje členským státům vyjmout z tohoto požadavku vozidla uvedená v čl. 13 odst. 1 a 3 nařízení (ES) č. 561/2006 ***za předpokladu, že tyto výjimky neohrozí cíle článku 1 tohoto nařízení, konkrétně harmonizovat podmínky hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, zlepšit pracovní podmínky a bezpečnost silničního provozu a podporovat posílené postupy monitorování a vymáhání ze strany členských států, jakož i lepší pracovní praxi v silniční dopravě***.
[9] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).	[9] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Vzhledem k hmotnosti baterie mohou bateriová elektrická lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny, a proto se na ně vztahují požadavky stanovené v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014, i když mají totéž	(6) Vzhledem k hmotnosti baterie mohou bateriová elektrická lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny, a proto se na ně vztahují požadavky stanovené v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014, i když mají totéž

užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se uvedená nařízení nevztahují. ***Dodržování požadavků stanovených v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 představuje pro provozovatele vozidel a řidiče značnou zátěž a zpomaluje růst počtu bateriových elektrických lehkých užitkových vozidel***.	užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se uvedená nařízení nevztahují. ***Užitková vozidla s hmotností nad 3,5 tuny však i nadále představují vážné bezpečnostní riziko kvůli své hmotnosti a možnému dopadu při srážce s ostatními účastníky silničního provozu. Zavedení povinného používání tachografů u těchto vozidel může přispět ke snížení těchto rizik, zejména tím, že zabrání nehodám způsobeným únavou a podpoří spravedlivé pracovní podmínky. Navíc, ačkoli některé elektrické dodávky v současné době váží více než 3,5 tuny, existuje velký potenciál pro snížení jejich hmotnosti díky rozvoji konstrukce baterií a využití lehkých materiálů. Je proto nutné motivovat k rychlejšímu přechodu na lehčí elektrické dodávky, které uživatelům přinesou i další výhody v podobě vyšší energetické účinnosti, a tím i nižších nákladů na dobíjení, širší společenské přínosy v podobě menšího zatížení silniční infrastruktury a přínosy pro bezpečnost silničního provozu v podobě menších následků dopravních nehod.***

Or. en

Pozměňovací návrh 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) ***Vzhledem k hmotnosti baterie mohou bateriová elektrická lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny, a proto se na ně vztahují požadavky stanovené v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014, i když mají totéž užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se uvedená nařízení nevztahují.***	(6) ***Prahová hodnota 3,5 tuny, nad kterou se uplatňují pravidla týkající se tachografů, byla stanovena ještě před rozsáhlým zavedením povinných bezpečnostních a emisních zařízení, jimiž jsou dnes lehká užitková vozidla vybavena. Tato zařízení mohou snížit užitečné zatížení a mohou mít za následek, že moderní dodávky s různým hnacím***

Dodržování požadavků stanovených v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 představuje pro provozovatele vozidel a řidiče značnou zátěž a zpomaluje růst počtu bateriových elektrických lehkých užitkových vozidel.

ústrojím tuto prahovou hodnotu překročí, i když plní stejné úkoly v rámci vnitrostátní přepravy jako lehčí vozidla. Unie navíc ve směrnici (EU) 2025/2205 uznala jako vhodný limit pro tuto třídu vozidel 4,25 tuny, díky čemuž mohou tato vozidla řídit držitelé řidičského průkazu skupiny B. Je proto vhodné sjednotit příslušné limity v tomto nařízení a zároveň zachovat prostor členských států pro uvážení při rozhodování o vnitrostátní přepravě.

Or. en

Pozměňovací návrh 14
Volker Schnurrbusch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Vzhledem k hmotnosti ***baterie mohou bateriová elektrická lehká užitková vozidla přesáhnout*** hmotnost 3,5 tuny, a proto se na ně vztahují požadavky stanovené v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014***, i když mají totéž užitečné zatížení a použití jako*** lehká užitková vozidla ***se spalovacím motorem, na která se uvedená nařízení nevztahují. Dodržování požadavků stanovených v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 představuje pro provozovatele vozidel a řidiče značnou zátěž a zpomaluje růst počtu bateriových elektrických lehkých užitkových vozidel.***	(6) Vzhledem k hmotnosti ***stávajících povinných zabezpečovacích zařízení v lehkých užitkových vozidlech se stává, že přesáhnou*** hmotnost 3,5 tuny, a proto se na ně vztahují požadavky stanovené v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014. ***Bez ohledu na typ pohonu by se režim pro těžká nákladní vozidla měl vztahovat pouze na*** lehká užitková vozidla ***o hmotnosti nad 4,25 tuny.***

Or. en

Pozměňovací návrh 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) ***Vzhledem k hmotnosti baterie mohou bateriová elektrická*** lehká užitková vozidla ***přesáhnout hmotnost 3,5 tuny, a proto se na ně vztahují požadavky stanovené v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014***, i když ***mají totéž užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se uvedená nařízení nevztahují***. ***Dodržování požadavků stanovených v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 představuje pro provozovatele*** vozidel ***a řidiče značnou zátěž a zpomaluje růst počtu bateriových elektrických lehkých užitkových vozidel***.	(6) ***Prahová hodnota 3,5 tuny, nad kterou se uplatňují předpisy týkající se tachografů, byla stanovena ještě před zavedením povinných bezpečnostních a emisních zařízení, kterým jsou dnes vybavena všechna*** lehká užitková vozidla***, což výrazně snižuje užitečné zatížení a způsobuje, že moderní dodávky se všemi hnacími ústrojími tuto prahovou hodnotu překračují***, i když ***plní stejné vnitrostátní úkoly jako lehčí vozidla***. ***Unie navíc ve směrnici (EU) 2025/2205 již uznala jako vhodný limit pro tuto třídu*** vozidel ***4,25 tuny, díky čemuž mohou tato vozidla řídit držitelé řidičského průkazu skupiny B***. ***Je nelogické zachovávat pro tachograf prahovou hodnotu 3,5 tuny, od níž Unie jinde již fakticky upustila, a toto nařízení by mělo tyto limity sjednotit.***

Or. en

Pozměňovací návrh 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) Vzhledem k hmotnosti baterie mohou bateriová elektrická lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny, a proto se na ně vztahují požadavky stanovené v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014, i když mají totéž užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se uvedená nařízení nevztahují. Dodržování požadavků stanovených	(6) Vzhledem k hmotnosti baterie mohou bateriová elektrická lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny, a proto se na ně vztahují požadavky stanovené v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014, i když mají totéž užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se uvedená nařízení nevztahují. Dodržování požadavků stanovených

v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 ***představuje pro provozovatele vozidel a řidiče značnou zátěž a zpomaluje růst*** počtu bateriových elektrických lehkých užitkových vozidel.	v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 ***může vést k dalším požadavkům a přispět ke zpomalení růstu*** počtu bateriových elektrických lehkých užitkových vozidel.

Or. en

Pozměňovací návrh 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) S cílem snížit zbytečné náklady výrobců a provozovatelů vozidel, z nichž mnohé jsou malými a středními podniky, by měl být zrušen požadavek namontovat tachograf v bateriových elektrických lehkých užitkových vozidlech s hmotností nižší než 4,25 tuny.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) S cílem snížit zbytečné náklady výrobců a provozovatelů vozidel, z nichž mnohé jsou malými a středními podniky, by měl být zrušen požadavek namontovat tachograf v bateriových elektrických lehkých užitkových vozidlech s hmotností nižší než 4,25 tuny.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) ***S cílem snížit zbytečné náklady výrobců a provozovatelů vozidel, z nichž mnohé jsou malými a středními podniky, by měl být zrušen požadavek namontovat tachograf v bateriových elektrických lehkých užitkových vozidlech s hmotností nižší než 4,25 tuny***.	(7) ***Lehká užitková vozidla v rozmezí 3,5 až 4,25 tuny využívají převážně malé a střední podniky a živnostníci k přepravě nářadí a materiálů v rámci vnitrostátní dopravy. Povinnosti související s tachografem s sebou přinášejí opakující se administrativní náklady a náklady na zařízení, které jsou pro tento druh činnosti nepřiměřené. Je proto vhodné udělit výjimku pro všechna vozidla v tomto hmotnostním rozmezí používaná k přepravě zboží, pokud se přeprava neprovádí za úplatu, ale na vlastní účet společnosti nebo řidiče, a pokud řízení nepředstavuje hlavní činnost osoby řídící vozidlo, a to bez ohledu na typ pohonu, tak aby se výjimka řídila funkcí a hmotností vozidla a ne jeho hnacím ústrojím a nedocházelo k svévolnému znevýhodňování konvenčních nebo hybridních vozidel vykonávajících stejné úkoly.***

Or. en

Pozměňovací návrh 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) S cílem snížit zbytečné náklady výrobců a provozovatelů vozidel, z nichž mnohé jsou malými a středními podniky,	(7) S cílem snížit zbytečné náklady výrobců a provozovatelů vozidel, z nichž mnohé jsou malými a středními podniky,

by ***měl být zrušen*** požadavek namontovat tachograf v ***bateriových*** elektrických lehkých užitkových vozidlech s hmotností nižší než 4,25 tuny.	***měly*** by ***členské státy moci zrušit*** požadavek namontovat tachograf v elektrických lehkých užitkových vozidlech s ***maximální přípustnou*** hmotností ***vyšší než 3,5 tuny, ale*** nižší než 4,25 tuny***, bez ohledu na typ pohonu, pokud jsou tato vozidla používána výlučně v vnitrostátní dopravě***.

Or. en

Odůvodnění

Taková výjimka by měla snížit nepřiměřenou administrativní zátěž pro malé a střední podniky a živnostníky, aniž by to mělo dopad na stávající vnitrostátní dopravní předpisy, pravomoci v oblasti vymáhání práva a předpisy o pracovní době.

Pozměňovací návrh 21
Philippe Olivier

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) S cílem snížit zbytečné náklady výrobců a provozovatelů vozidel, z nichž mnohé jsou malými a středními podniky, by měl být zrušen požadavek namontovat tachograf v bateriových elektrických lehkých užitkových vozidlech s hmotností nižší než 4,25 tuny.	(7) S cílem snížit zbytečné náklady výrobců a provozovatelů vozidel, z nichž mnohé jsou malými a středními podniky, by měl být zrušen požadavek namontovat tachograf v bateriových elektrických lehkých užitkových vozidlech s hmotností nižší než 4,25 tuny ***na vnitrostátní úrovni, ale měl by se uplatňovat, je-li tento typ vozidel užívaný v rámci mezinárodní přepravy zboží***.

Or. fr

Odůvodnění

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays

d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Pozměňovací návrh 22
Volker Schnurrbusch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) S cílem snížit zbytečné náklady výrobců a provozovatelů vozidel, z nichž mnohé jsou malými a středními podniky, by měl být zrušen požadavek namontovat tachograf ***v bateriových*** elektrických lehkých užitkových vozidlech s hmotností nižší než 4,25 tuny.	(7) S cílem snížit zbytečné náklady výrobců a provozovatelů vozidel, z nichž mnohé jsou malými a středními podniky, by měl být zrušen požadavek namontovat tachograf ***ve všech*** elektrických lehkých užitkových vozidlech s hmotností nižší než 4,25 tuny.

Or. en

Pozměňovací návrh 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(7a) Inteligentní tachografy mohou přispět ke zvýšení provozní efektivity dopravců nejen jako klíčový nástroj pro prosazování pravidel EU týkajících se dob řízení a dob odpočinku, ale také jako bezpečný a spolehlivý zdroj údajů, který umožní efektivnější logistiku a řízení vozového parku, včetně lepšího plánování, monitorování a alokace zdrojů.

Or. en

Pozměňovací návrh 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(7b) Vzhledem k tomu, že úloha tachografů jakožto klíčového nástroje pro prosazování pravidel Unie týkajících se dob řízení a dob odpočinku, což podporuje jednotné prosazování předpisů, spravedlivou soutěž a ochranu pracovníků v silniční dopravě v celé Unii, závisí na interoperabilitě mezi tachografy a zařízením a systémy používanými donucovacími orgány.

Or. en

Pozměňovací návrh 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Jelikož je na členských státech, aby rozhodly, zda tuto výjimku uplatní, měla by se výjimka vztahovat pouze na elektrická lehká užitková vozidla používaná výhradně ve vnitrostátní dopravě.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon,

Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Jelikož je na členských státech, aby rozhodly, zda tuto výjimku uplatní, měla by se výjimka vztahovat pouze na elektrická lehká užitková vozidla používaná výhradně ve vnitrostátní dopravě.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Jelikož je na členských státech, aby rozhodly, zda tuto výjimku uplatní, měla by se výjimka vztahovat pouze na ***elektrická*** lehká užitková vozidla používaná výhradně ve vnitrostátní dopravě.	(8) Jelikož je na členských státech, aby rozhodly, zda tuto výjimku uplatní, měla by se výjimka vztahovat pouze na lehká užitková vozidla používaná výhradně ve vnitrostátní dopravě. ***Tato výjimka se týká pouze povinnosti vést záznamy a odstraňuje zdvojenou administrativní zátěž pro provozovatele, zejména pro malé a střední podniky a živnostníky. Nemá vliv na omezení pracovní doby podle směrnice 2002/15/ES ani na požadavky týkající se tachografů platné pro mezinárodní přepravu a kabotáž uskutečňovanou vozidly s hmotností nad 2,5 tuny podle nařízení (EU) 2020/1054. Tato výjimka rovněž nemá vliv na vnitrostátní pravidla silničního provozu ani na pravomoci v oblasti vymáhání.***

Or. en

Pozměňovací návrh 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Jelikož je na členských státech, aby rozhodly, zda tuto výjimku uplatní, měla by se výjimka vztahovat pouze na ***elektrická lehká užitková*** vozidla používaná výhradně ve vnitrostátní dopravě.	(8) Jelikož je na členských státech, aby rozhodly, zda tuto výjimku uplatní, měla by se výjimka vztahovat pouze na vozidla používaná výhradně ve vnitrostátní dopravě. ***Tato výjimka se týká pouze povinnosti zaznamenávat údaje a v žádném případě neoslabuje ochranu řidičů. Omezení pracovní doby podle směrnice 2002/15/ES se i nadále v plném rozsahu vztahují na všechny dotčené řidiče a na mezinárodní přepravu a kabotáž uskutečňovanou vozidly o hmotnosti nad 2,5 tuny se i nadále vztahují požadavky na tachografy stanovené v nařízení (EU) 2020/1054. Tato výjimka tak odstraňuje zdvojenou administrativní zátěž, aniž by došlo ke snížení stávajících sociálních záruk či záruk v oblasti bezpečnosti silničního provozu.***

Or. en

Pozměňovací návrh 29
Volker Schnurrbusch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Jelikož je na členských státech, aby rozhodly, zda tuto výjimku uplatní, měla by se výjimka vztahovat pouze na ***elektrická lehká užitková*** vozidla používaná výhradně ve vnitrostátní dopravě.	(8) Jelikož je na členských státech, aby rozhodly, zda tuto výjimku uplatní, měla by se výjimka vztahovat pouze na vozidla používaná výhradně ve vnitrostátní dopravě. ***Tato výjimka se týká pouze povinnosti zaznamenávat údaje a v žádném případě neoslabuje ochranu***

řidičů. Omezení pracovní doby podle směrnice 2002/15/ES se i nadále v plném rozsahu vztahují na všechny dotčené řidiče a na mezinárodní přepravu a kabotáž uskutečňovanou vozidly o hmotnosti nad 2,5 tuny se i nadále vztahují požadavky na tachografy stanovené v nařízení (EU) 2020/1054. Tato výjimka tak odstraňuje zdvojenou administrativní zátěž, aniž by došlo ke snížení stávajících sociálních záruk či záruk v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Or. en

Pozměňovací návrh 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) ***Jelikož je na členských státech, aby rozhodly, zda tuto výjimku uplatní***, měla by se výjimka vztahovat pouze na ***elektrická*** lehká užitková vozidla používaná ***výhradně*** ve vnitrostátní dopravě.	(8) ***Aby bylo zajištěno účinné fungování jednotného trhu a usnadněn přeshraniční provoz vozidel s nulovými emisemi kategorie N2 s maximální přípustnou hmotností vyšší než 3,5 tuny, ale nižší než 4,25 tuny***, měla by se výjimka vztahovat na lehká užitková vozidla ***s nulovými emisemi kategorie N2 o hmotnosti mezi 3,5 a 4,25 tuny nehledě na to, zda jsou*** používaná ve vnitrostátní ***nebo přeshraniční*** dopravě.

Or. en

Odůvodnění

Stávající právní předpisy EU elektrická lehká užitková vozidla (3,5–4,25 tuny) znevýhodňují, protože kvůli hmotnosti baterií pro ně platí požadavky na tachograf a omezovač rychlosti, kterým se srovnatelné dodávky poháněné fosilními palivy uniknou. Tato nerovnost brání zavádění technologií s nulovými emisemi v malých a středních podnicích, omezuje konkurenceschopnost výrobců a ohrožuje klimatické cíle EU. S cílem tento problém řešit

a podpořit ekologičtější dopravu, se v textu navrhuje výjimka pro tato vozidla s nulovými emisemi kategorie N2 od povinného používání těchto zařízení a zrušení přísných regionálních dopravní omezení.

Pozměňovací návrh 31
Maria Grapini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Jelikož je na členských státech, aby rozhodly, zda tuto výjimku uplatní, měla by se výjimka vztahovat ***pouze*** na elektrická lehká užitková vozidla používaná výhradně ve vnitrostátní dopravě.	(8) Jelikož je na členských státech, aby rozhodly, zda tuto výjimku uplatní, měla by se výjimka vztahovat na elektrická lehká užitková vozidla používaná výhradně ve vnitrostátní ***a jiné než vnitrostátní*** dopravě.

Or. ro

Pozměňovací návrh 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Za účelem snížení zátěže, kterou montáž a použití tachografu představuje pro neprofesionální řidiče, kteří řídí velké obytné automobily pro neobchodní účely, a dopad, který to může mít na poptávku po těchto vozidlech, by vnitrostátní orgány měly mít možnost vyjmout tato vozidla a činnosti z působnosti pravidel týkajících se doby řízení a odpočinku a použití tachografu za předpokladu, že nebudou ohroženy cíle uvedené v článku 1 uvedeného nařízení.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 33
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
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Za účelem snížení zátěže, kterou montáž a použití tachografu představuje pro neprofesionální řidiče, kteří řídí velké obytné automobily pro neobchodní účely, a dopad, který to může mít na poptávku po těchto vozidlech, by vnitrostátní orgány měly mít možnost vyjmout tato vozidla a činnosti z působnosti pravidel týkajících se doby řízení a odpočinku a použití tachografu za předpokladu, že nebudou ohroženy cíle uvedené v článku 1 uvedeného nařízení.	(9) Za účelem snížení zátěže, kterou ***pravidla pro dobu řízení a dobu odpočinku, jakož i*** montáž a použití tachografu představuje pro neprofesionální řidiče, kteří řídí velké obytné automobily pro neobchodní účely, a dopad, který to může mít na poptávku po těchto vozidlech, by vnitrostátní orgány měly mít možnost vyjmout tato vozidla a činnosti z působnosti pravidel týkajících se doby řízení a odpočinku a použití tachografu za předpokladu, že nebudou ohroženy cíle uvedené v článku 1 uvedeného nařízení.

Or. en

Pozměňovací návrh 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Za účelem ***snížení zátěže, kterou*** montáž a použití tachografu ***představuje*** pro neprofesionální řidiče, kteří řídí velké obytné automobily pro neobchodní účely, a dopad, který to může mít na poptávku po těchto vozidlech, by vnitrostátní orgány měly mít možnost vyjmout tato vozidla a činnosti z působnosti pravidel týkajících se doby řízení a odpočinku a použití tachografu za předpokladu, že nebudou ohroženy cíle uvedené v článku 1	(9) Za účelem ***za účelem zajištění právní jasnosti, pokud jde o*** montáž a použití tachografu pro neprofesionální řidiče, kteří řídí velké obytné automobily pro neobchodní účely, a dopad, který to může mít na poptávku po těchto vozidlech, by vnitrostátní orgány měly mít možnost vyjmout tato vozidla a činnosti z působnosti pravidel týkajících se doby řízení a odpočinku a použití tachografu za předpokladu, že nebudou ohroženy cíle

uvedeného nařízení.

uvedené v článku 1 uvedeného nařízení.

Or. en

Pozměňovací návrh 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 umožňuje schvalování typu motorových vozidel, pokud jde o hladinu akustického tlaku a akustické varovné systémy vozidel, buď prostřednictvím nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014[10], nebo prostřednictvím předpisů OSN, včetně předpisů EHK OSN č. 138[11], č. 51[12]a č. 59[13]. Tento paralelní systém může způsobit roztříštěnost trhu. Nařízení (EU) č. 540/2014 se navíc stalo zastaralým kvůli tomu, že v něm oproti výše uvedeným třem předpisům EHK OSN nebyly provedeny aktualizace. V zájmu zajištění soudržného rámce a plného souladu s předpisy OSN by mělo být nařízení (EU) č. 540/2014 zrušeno a příloha II nařízení (EU) 2018/858 by měla být změněna tak, aby umožňovala pouze soulad s příslušnými předpisy OSN.	(10) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 umožňuje schvalování typu motorových vozidel, pokud jde o hladinu akustického tlaku a akustické varovné systémy vozidel, buď prostřednictvím nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014[10], nebo prostřednictvím předpisů OSN, včetně předpisů EHK OSN č. 138[11], č. 51[12]a č. 59[13]. Tento paralelní systém může způsobit roztříštěnost trhu. Nařízení (EU) č. 540/2014 se navíc stalo zastaralým kvůli tomu, že v něm oproti výše uvedeným třem předpisům EHK OSN nebyly provedeny aktualizace. V zájmu zajištění soudržného rámce a plného souladu s předpisy OSN by mělo být nařízení (EU) č. 540/2014 zrušeno a příloha II nařízení (EU) 2018/858 by měla být změněna tak, aby umožňovala pouze soulad s příslušnými předpisy OSN. ***Toto uvedení do souladu by nemělo vést ke snížení úrovně ochrany před hlukem z dopravy, ani by nemělo bránit Unii v přijímání přísnějších požadavků, jsou-li nezbytné k ochraně veřejného zdraví, zranitelných účastníků silničního provozu a městského prostředí.***
[10] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014 ze dne 16. dubna 2014 o hladině akustického tlaku motorových vozidel a náhradních systémů tlumení	[10] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014 ze dne 16. dubna 2014 o hladině akustického tlaku motorových vozidel a náhradních systémů tlumení

hluku a o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnice 70/157/EHS (Úř. věst. L 158, 27.5.2014, s. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 138 – Jednotná ustanovení pro schvalování tichých silničních vozidel z hlediska jejich snížené slyšitelnosti [2017/71] (Úř. věst. L 9, 13.1.2017, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Předpis č. 51 Evropské hospodářské komise Spojených národů (EHK OSN) – Jednotná ustanovení o schvalování motorových vozidel, která mají nejméně čtyři kola, z hlediska jejich emisí hluku [2018/798] (Úř. věst. L 138, 4.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 59 – Jednotná ustanovení pro schvalování typu náhradních systémů tlumení hluku [2025/844] (Úř. věst. L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

hluku a o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnice 70/157/EHS (Úř. věst. L 158, 27.5.2014, s. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 138 – Jednotná ustanovení pro schvalování tichých silničních vozidel z hlediska jejich snížené slyšitelnosti [2017/71] (Úř. věst. L 9, 13.1.2017, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Předpis č. 51 Evropské hospodářské komise Spojených národů (EHK OSN) – Jednotná ustanovení o schvalování motorových vozidel, která mají nejméně čtyři kola, z hlediska jejich emisí hluku [2018/798] (Úř. věst. L 138, 4.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 59 – Jednotná ustanovení pro schvalování typu náhradních systémů tlumení hluku [2025/844] (Úř. věst. L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 36
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) Dostupnost a cenová dostupnost dobíjecí infrastruktury ve všech členských státech jsou klíčovými faktory, které ovlivňují rozšíření elektrických vozidel mezi evropskými občany a podniky, neboť významně ovlivňují nákupní rozhodnutí spotřebitelů. Investice do rozsáhlé

a interoperabilní dobíjecí infrastruktury jsou proto nezbytné k tomu, aby bylo možné širší zavádění bezemisní mobility a aby se zvýšilo využívání elektrického pohonu u plug-in hybridních vozidel, čímž se podpoří jejich zamýšlený přínos ke snižování emisí CO_2. Odpovídající dobíjecí infrastruktura v celé Unii je nezbytná pro zajištění pohodlí spotřebitelů, usnadnění přeshraniční mobility a podporu řádného fungování vnitřního trhu.

Or. en

Pozměňovací návrh 37
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) Vozidla vyrobená v souladu s právními požadavky platnými v době jejich výroby by neměla podléhat dodatečným omezením týkajícím se jejich registrace, prodeje nebo uvedení do provozu pouze z důvodu vstupu v platnost nových technických požadavků, což však nemá vliv na uplatňování ochranných opatření nebo nápravných opatření v případech, kdy vozidla představují vážné riziko pro bezpečnost nebo životní prostředí, ani by to nemělo bránit přijetí budoucích opatření na základě řádně odůvodněných důkazů.

Or. en

Odůvodnění

Aby se odstranila fragmentace trhu a administrativní zátěž vyplývající z neharmonizovaných vnitrostátních postupů pro udělování výjimek pro výběh série, jako jsou například různé mechanismy kvót nebo data ukončení, měl by se registrační rámec zjednodušit. Současné postupy znamenají zbytečnou byrokracii jak pro průmysl, tak pro příslušné vnitrostátní

orgány. Pokud tedy datum výroby vozidla předchází zavedení nového právního požadavku, mělo by jeho prohlášení o shodě zůstat platné, čímž by odpadla nutnost zdlouhavých postupů pro udělení výjimky pro výběh série.

Pozměňovací návrh 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k tomu, že se technologie bateriových elektrických vozidel rychle vyvíjí a počet elektrických vozidel na trhu roste, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni Unie je nezbytný, aby se zabránilo roztříštěnosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla, zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (kodex sítě pro připojení spotřeby zavedený nařízením Komise (EU) 2016/1388[14] a kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě zavedený nařízením Komise (EU) 2016/631[15]). V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení bateriových elektrických vozidel a umožnění interoperabilních služeb vozidlo–síť proto budou muset vozidla splňovat určité technické požadavky. Pro zajištění interoperability mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou by proto mělo ***být v*** nařízení (EU) 2018/858 ***obsaženo zmocnění Komise*** stanovit technické požadavky, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV)	(11) Vzhledem k tomu, že se technologie bateriových elektrických vozidel rychle vyvíjí a počet elektrických vozidel na trhu roste, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější ***a je nezbytným prvním krokem na podporu vývoje a instalace obousměrných dobíjecích stanic***. ***Baterie v elektromobilech zároveň nabízejí velký potenciál pro dočasné ukládání a navracení elektřiny z obnovitelných zdrojů do soustavy prostřednictvím obousměrného dobíjení v době, kdy ji podniky a domácnosti nepotřebují***. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni Unie je nezbytný, aby se zabránilo roztříštěnosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla, zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (kodex sítě pro připojení spotřeby zavedený nařízením Komise (EU) 2016/1388[14] a kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě zavedený nařízením Komise (EU) 2016/631[15]) ***či revidovaným rámcem pro měřicí přístroje (směrnice (EU) 2026/706[15a])***. ***Pro účely obousměrného dobíjení vyžaduje směrnice (EU)2018/2001[15b] (RED III) a článek 14 nařízení (EU)2023/1542[15c] (nařízení***

s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy.

o bateriích), aby vozidla zaznamenávala údaje a výrobci je museli poskytovat. V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení bateriových elektrických vozidel a umožnění interoperabilních služeb vozidlo–síť proto budou muset vozidla splňovat určité technické požadavky. Pro zajištění interoperability mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou by proto mělo nařízení (EU) 2018/858 ***zmocnit Komisi*** stanovit technické požadavky, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy, ***a zároveň zajistit soulad s požadavky směrnice RED III, nařízení o bateriích a nařízení o datech***[15d].

---

[14] Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne 14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne 14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15a] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2026/706 ze dne 11. března 2026, kterou se mění směrnice 2014/32/EU, pokud jde o měřicí systémy pro dobíjecí zařízení elektrických vozidel a výdejní stojany stlačeného plynu a elektroměry, plynoměry a měřidla tepelné energie (Úř. věst. L 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15b] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst.

L 328, 21.12.2018, s. 82–209, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15c] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1542 ze dne 12. července 2023 o bateriích a odpadních bateriích, o změně směrnice 2008/98/ES a nařízení (EU) 2019/1020 a o zrušení směrnice 2006/66/ES (Úř. věst. L 191, 28.7.2023, s. 1–117, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31)

[15d] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2854 ze dne 13. prosince 2023 o harmonizovaných pravidlech pro spravedlivý přístup k datům a jejich využívání a o změně nařízení (EU) 2017/2394 a směrnice (EU) 2020/1828 (nařízení o datech) (Úř. věst. L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k tomu, že ***se technologie bateriových elektrických vozidel rychle vyvíjí a*** počet elektrických vozidel na trhu roste, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni Unie je nezbytný, aby se zabránilo roztříštěnosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla,	(11) Vzhledem k tomu, že počet elektrických vozidel na trhu roste, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni Unie je nezbytný, aby se zabránilo roztříštěnosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla, zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (kodex sítě pro

zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (kodex sítě pro připojení spotřeby zavedený nařízením Komise (EU) 2016/1388[14] a kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě zavedený nařízením Komise (EU) 2016/631[15]). V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení bateriových elektrických vozidel a umožnění ***interoperabilních služeb vozidlo–síť*** proto budou muset vozidla splňovat určité technické požadavky. Pro zajištění interoperability mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou by proto mělo být v nařízení (EU) 2018/858 obsaženo zmocnění Komise stanovit technické požadavky, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy.

[14] Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne

připojení spotřeby zavedený nařízením Komise (EU) 2016/1388[14] a kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě zavedený nařízením Komise (EU) 2016/631[15]). V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení bateriových elektrických vozidel a umožnění ***interoperabilního inteligentního dobíjení*** proto budou muset vozidla splňovat určité technické požadavky. Pro zajištění interoperability mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou by proto mělo být v nařízení (EU) 2018/858 obsaženo zmocnění Komise stanovit technické požadavky, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy. ***Toto zmocnění by se mělo omezovat na fyzické připojení a komunikační protokol pro jednosměrné inteligentní dobíjení – tedy na to, jaká zástrčka, jaký kabel a jaký komunikační formát – a mělo se zakládat na normách, které již Unie zvolila podle nařízení (EU) 2023/1804, zejména na kombinovaném dobíjecím systému a, v případě těžkých užitkových vozidel, na megawattovém dobíjecím systému. Jakékoli zapojení do služeb vozidlo–síť nebo do služeb obousměrného přenosu energie by mělo zůstat dobrovolné a mělo by vyžadovat výslovný a odvolatelný souhlas majitele vozidla; toto zmocnění by nemělo vést k tomu, že by majitelům vozidel vznikly nepřímé povinnosti sdílet údaje nebo se účastnit schémat vyvažování soustavy.***

[14] Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne

14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k tomu, že se technologie bateriových elektrických vozidel rychle vyvíjí a počet elektrických vozidel na trhu roste, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni Unie je nezbytný, aby se zabránilo roztříštěnosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla, zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (kodex sítě pro připojení spotřeby zavedený nařízením Komise (EU) 2016/1388[14] a kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě zavedený nařízením Komise (EU) 2016/631[15]). V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení bateriových elektrických vozidel a umožnění interoperabilních služeb vozidlo–síť proto budou muset vozidla splňovat určité technické požadavky. Pro zajištění interoperability ***mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou by proto mělo být v nařízení (EU) 2018/858 obsaženo zmocnění*** Komise ***stanovit*** technické požadavky, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel	(11) Vzhledem k tomu, že se technologie bateriových elektrických vozidel rychle vyvíjí a počet elektrických vozidel na trhu roste, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni Unie je nezbytný, aby se zabránilo roztříštěnosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla, zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (kodex sítě pro připojení spotřeby zavedený nařízením Komise (EU) 2016/1388[14] a kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě zavedený nařízením Komise (EU) 2016/631[15]). V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení bateriových elektrických vozidel a umožnění interoperabilních služeb vozidlo–síť proto budou muset vozidla splňovat určité technické požadavky. Pro zajištění ***této*** interoperability by Komise ***měla přijmout akt v přenesené pravomoci, který stanoví*** technické požadavky, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV)

(PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy.

s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy. ***Akt v přenesené pravomoci by měl rovněž vymezit označení vozidlo–síť, které bude obsaženo v prohlášení o shodě vozidel, a také odpovídající metodiku pro ověřování souladu. S cílem zajistit včasný a soudržný rámec Unie by akt v přenesené pravomoci měl být přijat ve lhůtě stanovené v nařízení (EU) 2018/858.***

---

[14] Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne 14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne 14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 41
Volker Schnurrbusch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k tomu, že se technologie bateriových elektrických vozidel rychle vyvíjí a počet elektrických vozidel na trhu roste, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni Unie je nezbytný, aby se zabránilo roztříštěnosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla,	(11) Vzhledem k tomu, že se technologie bateriových elektrických vozidel rychle vyvíjí a počet elektrických vozidel na trhu roste, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni Unie je nezbytný, aby se zabránilo roztříštěnosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla,

zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (kodex sítě pro připojení spotřeby zavedený nařízením Komise (EU) 2016/1388[14] a kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě zavedený nařízením Komise (EU) 2016/631[15]). V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení bateriových elektrických vozidel a umožnění interoperabilních služeb vozidlo–síť proto budou muset vozidla splňovat určité technické požadavky. Pro zajištění interoperability mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou by proto mělo být v nařízení (EU) 2018/858 obsaženo zmocnění Komise stanovit technické požadavky, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy.	zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (kodex sítě pro připojení spotřeby zavedený nařízením Komise (EU) 2016/1388[14] a kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě zavedený nařízením Komise (EU) 2016/631[15]). V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení bateriových elektrických vozidel a umožnění interoperabilních služeb vozidlo–síť proto budou muset vozidla splňovat určité technické požadavky. Pro zajištění interoperability mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou by proto mělo být v nařízení (EU) 2018/858 obsaženo zmocnění Komise stanovit technické požadavky, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy. ***Toto zmocnění by se mělo omezovat pouze na fyzické připojení a komunikační protokol.***
[14] Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne 14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne 14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).
	Or. en

Pozměňovací návrh 42
Maria Grapini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k tomu, že se technologie bateriových elektrických vozidel rychle vyvíjí a počet elektrických vozidel na trhu roste, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni Unie je nezbytný, aby se zabránilo roztříštěnosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla, zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (kodex sítě pro připojení spotřeby zavedený nařízením Komise (EU) 2016/1388[14] a kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě zavedený nařízením Komise (EU) 2016/631[15]). V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení bateriových elektrických vozidel a umožnění interoperabilních služeb vozidlo–síť proto budou muset vozidla splňovat určité technické požadavky. Pro zajištění interoperability mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou by proto mělo být v nařízení (EU) 2018/858 obsaženo zmocnění Komise stanovit technické požadavky, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy.	(11) Vzhledem k tomu, že se technologie bateriových elektrických vozidel rychle vyvíjí a počet elektrických vozidel na trhu roste, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni Unie je nezbytný, aby se zabránilo roztříštěnosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla, zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (kodex sítě pro připojení spotřeby zavedený nařízením Komise (EU) 2016/1388[14] a kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě zavedený nařízením Komise (EU) 2016/631[15]). ***Absence harmonizovaného přístupu by mohla vést k roztříštěnosti jednotného trhu a ke vzniku nerovných podmínek pro uživatele.*** V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení bateriových elektrických vozidel a umožnění interoperabilních služeb vozidlo–síť proto budou muset vozidla splňovat určité technické požadavky. Pro zajištění interoperability mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou by proto mělo být v nařízení (EU) 2018/858 obsaženo zmocnění Komise stanovit technické požadavky, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy.
[14] Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223,	[14] Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223,

18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne 14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne 14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Pozměňovací návrh 43
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Vzhledem k tomu, že se technologie bateriových elektrických vozidel rychle vyvíjí a počet elektrických vozidel na trhu roste, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni Unie je nezbytný, aby se zabránilo roztříštěnosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla, zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (kodex sítě pro připojení spotřeby zavedený nařízením Komise (EU) 2016/1388[14] a kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě zavedený nařízením Komise (EU) 2016/631[15]). V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení bateriových elektrických vozidel a umožnění interoperabilních služeb vozidlo–síť proto budou muset vozidla splňovat určité technické požadavky. Pro zajištění interoperability mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou by proto mělo být v nařízení	(11) Vzhledem k tomu, že se technologie bateriových elektrických vozidel rychle vyvíjí a počet elektrických vozidel na trhu roste, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni Unie je nezbytný, aby se zabránilo roztříštěnosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla, zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (kodex sítě pro připojení spotřeby zavedený nařízením Komise (EU) 2016/1388[14] a kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě zavedený nařízením Komise (EU) 2016/631[15]). V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení bateriových elektrických vozidel a umožnění interoperabilních služeb vozidlo–síť proto budou muset vozidla splňovat určité technické požadavky. Pro zajištění interoperability mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou by proto ***měl*** být v nařízení (EU)

(EU) 2018/858 ***obsaženo zmocnění*** Komise ***stanovit*** technické požadavky, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy.	2018/858 ***obsažen časově omezený požadavek, aby*** Komise ***stanovila*** technické požadavky, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy.
[14] Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne 14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne 14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(11a) Interoperabilita umožněná tímto nařízením zajišťuje trvalé a obousměrné připojení vozidel k dobíjecí infrastruktuře a elektrizační soustavě, čímž se kybernetická bezpečnost připojených vozidel stává nedílnou součástí bezpečnosti samotného energetického systému. Vozidla, která neustále komunikují s externími servery a přijímají bezdrátové aktualizace softwaru, vyvolávají z hlediska bezpečnosti stejné

otázky, jaké již byly řešeny v případě zařízení pro telekomunikace a energetické infrastruktury prostřednictvím souboru nástrojů pro kybernetickou bezpečnost sítí 5G, který členským státům umožňuje omezit přístup vysoce rizikových dodavatelů ke kritickým funkcím na základě koordinovaného posouzení rizik, nikoli na základě kategorického vyloučení z důvodu původu. Komise by proto měla posoudit potřebu vytvoření evropského rámce pro kybernetickou bezpečnost připojených vozidel vycházejícího z logiky založené na rizicích jako u uvedeného souboru nástrojů a v případě potřeby předložit návrh. Dokud takový rámec nebude zaveden, měly by mít členské státy pravomoc přijímat přiměřená opatření v případech, kdy to odůvodňují kritické okolnosti, jako je například blízkost obranných zařízení, kritické vnitrostátní infrastruktury nebo vozových parků veřejné správy.

Or. en

Pozměňovací návrh 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(11a) Zavedení dalších flexibilních požadavků na shodu podle výkonnostních norem pro emise CO_2 pro nové osobních automobily a pro lehká užitková vozidla [revize nařízení (EU) 2019/63] umožní další používání spalovacích motorů. Tyto flexibilní požadavky na shodu by neměly oslabovat cíle Unie v oblasti klimatu, kvality ovzduší a veřejného zdraví. V zájmu zachování soudržnosti mezi normami pro emise CO_2 a pravidly Unie pro schválení typu by Komise měla posoudit, zda nařízení (EU) 2024/1257

(rámec Euro 7) i nadále účinně podporuje přechod k mobilitě s nulovými emisemi, a to mimo jiné prostřednictvím přísných požadavků na emise znečišťujících látek, životnost baterií a výkonnost vozidel v reálném provozu. Pokud toto posouzení odhalí rizika, že regulační flexibilita by mohla zpomalit snižování emisí, prodloužit používání vozidel s vyššími emisemi nebo ohrozit cíl Unie v oblasti klimatické neutrality, měla by Komise zvážit přijetí vhodných legislativních opatření k posílení rámce nařízení Euro 7.

Or. en

(Nařízení (EU) 2019/63, nařízení (EU) 2024/1257)

Pozměňovací návrh 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Přechod k udržitelnější silniční dopravě ***je podněcován především růstem prodeje prémiových modelů elektrických vozidel. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu je však nutné, aby byla elektrická vozidla*** cenově ***dostupnější***. Cílená regulační opatření (delší ***přechodné*** období pro nové požadavky, cílené pobídky v normách pro emise ***CO2*** z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) ***výhody*** mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory ***přispět k lepší cenové dostupnosti malých elektrických*** vozidel. ***Rámec pro schvalování typu však v současné době neobsahuje právní definici malého elektrického vozidla***. Proto ***je vhodné zavést podkategorii ve stávající kategorii*** vozidel ***M1***.	(12) Přechod k udržitelnější silniční dopravě ***vyžaduje regulační rámce, které budou motivovat ke skutečnému snižování emisí a zároveň zachovají technologickou neutralitu, možnost volby pro spotřebitele a*** cenově ***dostupnou mobilitu***. Cílená regulační opatření (delší ***přechodná*** období pro nové požadavky, cílené pobídky v normách pro emise ***CO_2*** z vozidel), fiskální ***opatření*** (např. programy dotací) a nefiskální ***opatření*** (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory ***podpořit tržní využívání vysoce účinných*** vozidel ***s nulovými emisemi***. ***Při navrhování těchto opatření by měla být věnována větší pozornost objektivním kritériím souvisejícím s emisemi, včetně spotřeby energie, hmotnosti vozidla a technologické účinnosti. Malá velikost***

sama o sobě nemusí nutně znamenat nižší pořizovací nebo provozní náklady. Malá elektrická vozidla se používají převážně jako druhá auta, přičemž domácnosti s nižšími příjmy se obecně spoléhají na trh s ojetými vozy a často čelí omezenému přístupu k dobíjecí infrastruktuře, a mnoho domácností, zejména rodin, je v souvislosti se svými každodenními potřebami v oblasti mobility závislá na vozidlech, která nabízejí dostatečnou kapacitu pro cestující, zavazadlový prostor a dojezdovou vzdálenost, aby uspokojila jejich. Cíl cenově dostupné a udržitelné mobility by se proto ***neměl omezovat pouze na podporu menších vozidel, ale měl by, pokud dosahují vysoké úrovně energetické účinnosti, zahrnovat i větší rodinná vozidla. Regulační diferenciace by proto měla vycházet z objektivních a měřitelných parametrů týkajících se emisí, zejména z energetické účinnosti. Takový přístup by podpořil skutečné snižování emisí CO_2, podnítil technologicky neutrální inovace a posílil pobídky k neustálému zvyšování účinnosti ve všech segmentech*** vozidel. ***Naopak kritéria založená na délce vozidla mohou podněcovat k drobným úpravám rozměrů za účelem získání výhod z hlediska předpisů, aniž by však přímo odměňovala zlepšení technologické účinnosti a cenové dostupnosti.***

Or. en

Pozměňovací návrh 47
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
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Přechod k udržitelnější silniční	(12) Přechod k udržitelnější silniční

dopravě je podněcován především růstem prodeje prémiových modelů elektrických vozidel. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu je však nutné, aby byla ***elektrická*** vozidla cenově dostupnější. Cílená regulační opatření (delší přechodné období pro nové požadavky, cílené pobídky v normách pro emise CO2 z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory přispět k lepší cenové dostupnosti malých elektrických vozidel. Rámec pro schvalování typu však v současné době neobsahuje právní definici malého ***elektrického*** vozidla. Proto je vhodné zavést podkategorii ve ***stávající kategorii*** vozidel M1.

dopravě je podněcován především růstem prodeje prémiových modelů elektrických vozidel. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu ***při současné snaze o technologickou neutralitu*** je však nutné, aby byla ***osobní a lehká užitková vozidla s nulovými emisemi*** cenově dostupnější ***a rozšířila se škála technologií dostupných na trhu, a to podporou výhradně elektrických vozidel, vozidel s palivovými články a dalších vozidel na vodíkový pohon i vozidel se spalovacím motorem nebo hybridních vozidel, která jezdí výhradně na palivo s neutrální uhlíkovou stopou***. Cílená regulační opatření (delší přechodné období pro nové požadavky, cílené pobídky v normách pro emise CO2 z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory přispět k lepší cenové dostupnosti malých elektrických vozidel. ***Ačkoli je pojem „vozidla s nulovými emisemi“ zaveden nařízením (EU) 2019/631,*** rámec pro schvalování typu však v současné době neobsahuje právní definici malého vozidla ***s nulovými emisemi***. Proto je vhodné zavést ***novou*** podkategorii ve ***stávajících kategoriích*** vozidel M1 ***a N1***. ***Definice pojmu „malé vozidlo s nulovými emisemi“ jako podkategorie kategorií vozidel M1 a N1 v tomto nařízení souvisí s definicí vozidel s nulovými emisemi nebo s ustanoveními o superkreditech podle nařízení (EU) 2019/631 Evropského parlamentu a Rady či požadavky na nízké emise uhlíku v kontextu veřejných zakázek a programů veřejné podpory a případně s následnými změnami ustanovení o schválení typu. V případě legislativních změn v těchto oblastech by proto Komisi měla být svěřena pravomoc k tomu, aby tyto změny zohlednila v pravidlech pro schválení typu prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci.***

Pozměňovací návrh 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Přechod k udržitelnější silniční dopravě je podněcován především růstem prodeje prémiových modelů elektrických vozidel. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu je však nutné, aby byla elektrická vozidla cenově dostupnější. Cílená regulační opatření (***delší přechodné období pro nové požadavky,*** cílené pobídky v normách pro emise CO2 z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory přispět k lepší cenové dostupnosti malých elektrických vozidel. Rámec pro schvalování typu však v současné době neobsahuje právní definici malého elektrického vozidla. Proto je vhodné zavést podkategorii ve stávající kategorii vozidel M1.	(12) Přechod k udržitelnější silniční dopravě je podněcován především růstem prodeje prémiových modelů elektrických vozidel***, což zároveň přispělo k širšímu trendu směřujícímu k většímu počtu větších a těžších vozidel na silnicích***. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu***, rozšíření jeho dopadu a zajištění spravedlivé hospodářské soutěže na vnitřním trhu,*** je však nutné, aby byla elektrická vozidla ***pro spotřebitele*** cenově dostupnější. ***Opatření zaměřená na podporu menších a cenově dostupnějších elektrických vozidel by měla být v souladu s bezpečnostními cíli Unie, a to i pokud jde o ochranu cestujících a zranitelných účastníků silničního provozu.*** Cílená regulační opatření (cílené pobídky v normách pro emise CO2 z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory přispět k lepší cenové dostupnosti malých elektrických vozidel ***a posílit důvěru spotřebitelů***. ***V zájmu ochrany pracovních míst, odborných dovedností a průmyslové přidané hodnoty v rámci EU by měli být výrobci motivováni k investicím do malých elektrických vozidel, a to i upřednostňováním obsahu „Vyrobeno v EU“ ve veřejných zakázkách a při dekarbonizaci firemních vozových parků, jak stanoví nařízení (EU) XXXX/XXXX[15e] [návrh na vytvoření***

rámce opatření pro urychlení rozvoje průmyslových kapacit a dekarbonizace ve strategických odvětvích] („nařízení o akceleraci průmyslu“). Rámec pro schvalování typu však v současné době neobsahuje právní definici malého elektrického vozidla. Proto je vhodné zavést podkategorii ve stávající kategorii vozidel M1***, aby se vyjasnil regulační rámec, usnadnilo se provádění těchto opatření a zajistila se soudržnost vnitřního trhu***.

_____

[15e] ***Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) XXXX/XXXX ze dne [...], kterým se zřizuje rámec opatření pro akceleraci průmyslové kapacity a dekarbonizace ve strategických odvětvích a kterým se mění nařízení (EU) 2018/1724, (EU) 2024/1735 a (EU) 2024/3110 (Úř. věst. ...)***

Or. en

Pozměňovací návrh 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Přechod k udržitelnější silniční dopravě je podněcován především růstem prodeje prémiových modelů ***elektrických*** vozidel. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu je však nutné, aby byla ***elektrická*** vozidla ***cenově dostupnější***. Cílená regulační opatření (delší přechodné období pro nové požadavky, cílené pobídky v normách pro emise CO2 z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní	(12) Přechod k udržitelnější silniční dopravě je podněcován především růstem prodeje prémiových modelů vozidel. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu je však nutné, aby byla ***cenově dostupná*** vozidla ***s nízkými emisemi široce dostupná***. Cílená regulační opatření (delší přechodné období pro nové požadavky, cílené pobídky v normách pro emise CO2 z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní

podpory přispět k lepší cenové dostupnosti malých ***elektrických*** vozidel. Rámec pro schvalování typu ***však*** v současné době neobsahuje právní definici malého ***elektrického*** vozidla. ***Proto*** je vhodné zavést podkategorii ve stávající kategorii vozidel M1.

podpory přispět k lepší cenové dostupnosti malých vozidel ***s nízkými emisemi vyrobených v Unii***. ***Cíle cenové dostupnosti lze nejlépe dosáhnout tak, že se podkategorie vymezí na základě výkonnosti vozidla z hlediska emisí, nikoli na základě jedné konkrétní technologie pohonu. Způsobilá by proto měla být všechna vozidla, která se řadí 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, jako jsou biopaliva definovaná v čl. 2 bodu č. 33 uvedené směrnice a obnovitelná paliva nebiologického původu, jak jsou definována v čl. 2 bodě 36 uvedené směrnice, bez ohledu na typ jejich pohonu. Jelikož*** rámec pro schvalování typu v současné době neobsahuje právní definici malého vozidla***,*** je vhodné zavést podkategorii ve stávající kategorii vozidel M1. ***S cílem zajistit, aby výhody spojené s touto podkategorií podpořily evropský zpracovatelský průmysl, měla by být způsobilost podmíněna původem vozidla v Unii. Kritéria pro určení původu v Unii pro účely této podkategorie by měla být stanovena legislativním aktem přijatým řádným legislativním postupem v souladu s metodikou, která má být stanovena nařízením [nařízení o akceleraci průmyslu, 2026/0068(COD)].***

Or. en

Pozměňovací návrh 50
Volker Schnurrbusch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Přechod k udržitelnější silniční dopravě je podněcován především růstem	(12) Přechod k udržitelnější silniční dopravě je podněcován především růstem

prodeje prémiových modelů elektrických vozidel. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu je však nutné, aby byla ***elektrická*** vozidla cenově ***dostupnější***. Cílená regulační opatření (delší přechodné období pro nové požadavky, cílené pobídky v normách pro emise CO2 z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory přispět k lepší cenové dostupnosti malých elektrických vozidel. Rámec pro schvalování typu však v současné době neobsahuje právní definici malého elektrického vozidla. Proto je vhodné zavést podkategorii ve stávající kategorii vozidel M1.

prodeje prémiových modelů elektrických vozidel. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu je však nutné, aby byla vozidla ***s nízkými emisemi*** cenově ***dostupná a aby byla zajištěna technologická neutralita***. Cílená regulační opatření (delší přechodné období pro nové požadavky, cílené pobídky v normách pro emise CO2 z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory přispět k lepší cenové dostupnosti malých elektrických vozidel. Rámec pro schvalování typu však v současné době neobsahuje právní definici malého elektrického vozidla. Proto je vhodné zavést podkategorii ve stávající kategorii vozidel M1.

Or. en

Pozměňovací návrh 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Přechod k udržitelnější silniční dopravě je podněcován především růstem prodeje prémiových modelů elektrických vozidel. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu je však nutné, aby byla elektrická vozidla cenově dostupnější. Cílená regulační opatření (***delší přechodné období pro nové požadavky,*** cílené pobídky v normách pro emise CO2 z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory přispět k lepší cenové dostupnosti malých elektrických vozidel. Rámec pro schvalování typu však v současné době neobsahuje právní definici malého	(12) Přechod k udržitelnější silniční dopravě je podněcován především růstem prodeje prémiových modelů elektrických vozidel. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu je však nutné, aby byla elektrická vozidla cenově dostupnější. Cílená regulační opatření (cílené pobídky v normách pro emise CO2 z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory přispět k lepší cenové dostupnosti malých elektrických vozidel. Rámec pro schvalování typu však v současné době neobsahuje právní definici malého elektrického vozidla. Proto je vhodné

elektrického vozidla. Proto je vhodné zavést podkategorii ve stávající kategorii vozidel M1.

zavést podkategorii ve stávající kategorii vozidel M1.

Or. en

Pozměňovací návrh 52
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Přechod k udržitelnější silniční dopravě je podněcován především růstem prodeje prémiových modelů elektrických vozidel. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu je však nutné, aby byla elektrická vozidla cenově dostupnější. Cílená regulační opatření (***delší přechodné období pro nové požadavky,*** cílené pobídky v normách pro emise CO2 z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory přispět k lepší cenové dostupnosti malých elektrických vozidel. Rámec pro schvalování typu však v současné době neobsahuje právní definici malého elektrického vozidla. Proto je vhodné zavést podkategorii ve stávající kategorii vozidel M1.	(12) Přechod k udržitelnější silniční dopravě je podněcován především růstem prodeje prémiových modelů elektrických vozidel. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu je však nutné, aby byla elektrická vozidla cenově dostupnější. Cílená regulační opatření (cílené pobídky v normách pro emise CO2 z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory přispět k lepší cenové dostupnosti malých elektrických vozidel. Rámec pro schvalování typu však v současné době neobsahuje právní definici malého elektrického vozidla. Proto je vhodné zavést podkategorii ve stávající kategorii vozidel M1.

Or. en

Pozměňovací návrh 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Koeficient využití elektrického pohonu je předpoklad používaný v právních předpisech Unie k určení toho, jak dlouho je plug-in vozidlo s hybridním elektrickým pohonem poháněno elektřinou. Revize platná od roku 2027 podle nařízení Komise (EU) 2023/443 by tento předpoklad výrazně snížila, a tím zhoršila oficiální výkonnost z hlediska CO_2 plug-in hybridní elektrická vozidla. Tato revize však vychází z údajů o stávajícím vozovém parku a podmínkách dobíjení, ačkoli se očekává, že kapacita baterií, dostupnost dobíjení i chování uživatelů se budou i nadále vyvíjet. Pokud by se toto snížení uplatnilo bez aktualizovaných reprezentativních údajů z reálného provozu, hrozí, že plug-in hybridní elektrická vozidla budou vyloučena z kategorií vozidel s nulovými a nízkými emisemi, z programů veřejných zakázek a z vnitrostátních systémů pobídek, a to i v případech, kdy by jejich výkonnost v reálném provozu byla důvodem k tomu, aby byla i nadále způsobilá. Koeficient využití elektrického pohonu by proto měl i nadále vycházet z reprezentativních a aktuálních údajů a neměl by narušovat technologicky neutrální přístup k cenově dostupné mobilitě s nízkými emisemi.

Or. en

Pozměňovací návrh 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Zatímco celkové náklady na vlastnictví bateriového elektrického vozidla po celou dobu jeho životnosti jsou nižší než u vozidla se spalovacím motorem, zejména v důsledku nižších nákladů na údržbu a pohonné hmoty, vyšší kupní cena nového elektrického vozidla je pro spotřebitele často značnou překážkou. Vnitrostátní modely sociálního leasingu, zvláště jsou-li zaměřené na domácnosti s nízkými a středními příjmy, se ukázaly jako účinné při urychlování zavádění vozidel s nulovými emisemi a snižování závislosti na fosilních palivech a zmírňování dopadu cenových výkyvů. Členské státy by měly být vybízeny k tomu, aby vytvořily regulační rámec pro sociální leasing, zacílený zejména na domácnosti s nízkými a středními příjmy a zranitelné uživatele dopravy a zranitelné pracovníky v dopravě. Za tímto účelem se členské státy vybízejí, aby využívaly dostupné finanční prostředky EU, zejména Sociální klimatický fond zřízený nařízením (EU) 2023/955[15f]
	[15f] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/955 ze dne 10. května 2023, kterým se zřizuje Sociální klimatický fond a mění nařízení (EU) 2021/1060 (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 55
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
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Do předložení návrhu Komise týkajícího se CO_2 neutrálních paliv, jak je stanoveno v bodě 11 odůvodnění nařízení (EU) 2023/851, a s ohledem na probíhající jednání o jeho revizi se v tomto nařízení za CO_2 neutrální palivo považují všechna paliva definovaná ve směrnici o obnovitelných zdrojích energie (EU) 2018/2001, za předpokladu, že splňují kritéria udržitelnosti uvedená v této směrnici a souvisejících aktech v přenesené pravomoci, přičemž při výrobě paliva je vázáno stejné množství CO_2 z biomasy, z okolního ovzduší nebo z recyklovaných zdrojů s obsahem uhlíku jako se uvolní při spalování ve fázi užívání. Mezi tato paliva by měla patřit obnovitelná a/nebo syntetická paliva, jako jsou biopaliva, bioplyn, palivo z biomasy, obnovitelná kapalná a plynná paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu používaná v dopravě (RFNBO) nebo recyklované palivo s obsahem uhlíku (RCF), jakož i biopaliva vyráběná ze surovin uvedených v příloze IX nařízení 2018/2021.

Or. en

Pozměňovací návrh 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením mohou účinně přispět k dosažení cílů Unie v oblasti klimatu pouze, pokud budou jejich předepsané hodnoty emisí CO_2 odrážet jejich skutečnou výkonnost v reálném provozu. Koeficient využití elektrického

pohonu, který se používá k určení vážených emisí CO_2 těchto vozidel poder rámce pro schvalování typu, by proto měla Komise pravidelně posuzovat na základě údajů z reálného provozu, včetně údajů o skutečném podílu jízdy na elektrický pohon, spotřebě paliva, spotřebě elektřiny a chování při nabíjení. Pokud se ukáže, že hodnoty ze schválení typu neodrážejí výkonnost v reálném provozu, měla by Komise upravit příslušnou metodiku a případně použít korekční faktory s cílem zajistit ekologickou integritu a účinnost tohoto nařízení (EU) 2019/613.

Or. en

(Nařízení (EU) 2019/613)

Odůvodnění

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Pozměňovací návrh 57
Jens Gieseke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Zároveň mohou vysoce účinná elektrická vozidla významně přispívat k omezování spotřeby energie, ke snižování provozních nákladů pro spotřebitele a k omezování zátěže na elektrizační soustavy. S cílem podpořit vývoj a zavádění těchto vozidel na trh je vhodné zavést zvláštní kategorii pro vysoce účinná elektrická vozidla

a poskytnout cílené pobídky, a to i prostřednictvím mechanismu superkreditů podle norem pro emise CO_2. Rámec pro schvalování typu však v současné době neobsahuje právní definici vysoce účinného elektrického vozidla. Proto je vhodné zavést podkategorii ve stávající kategorii vozidel M1.

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 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Koeficient využití elektrického pohonu, který se používá ke stanovení oficiálních emisí CO_2 plug-in hybridních elektrických vozidel, byl nařízením Komise (EU) 2023/443 revidován ve dvou krocích, přičemž druhý platí od 1. ledna 2027. Od doby, kdy byla tato revize navržena, se u plug-in hybridních hnacích ústrojí výrazně zvýšila dojezdová vzdálenost na elektrický pohon i podíl jízdy na elektrický pohon v reálném provozu. Uplatnění kroku pro rok 2027 by proto vedlo k podhodnocení výkonnosti nejmodernějších vozidel a odradilo by od dalších investic do přechodné technologie, která zůstává důležitá díky své cenové dostupnosti a pro regiony s omezenou dobíjecí infrastrukturou. Je proto vhodné zachovat parametry koeficientu využití elektrického pohonu platné v letech 2025

a 2026.

Or. en

Pozměňovací návrh 59
Daniel Attard

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Při zavádění nové podkategorie vozidel M1E by měly být zohledněny specifické podmínky malých trhů a trhů s vozidly s pravostranným řízením, a to s cílem zajistit cenovou dostupnost, přístupnost trhu a přiměřené náklady na dodržování předpisů.

Or. en

Odůvodnění

S cílem zajistit, aby navrhovaná kategorie M1E byla komerčně životaschopná pro malé trhy a trhy s vozidly s pravostranným řízením.

Pozměňovací návrh 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Při rozhodování o dnech použitelnosti budoucích požadavků na motorová vozidla, které se týkají této nové podkategorie malých elektrických vozidel, by měl být zohledněn proporcionálně vyšší dopad na náklady na vývoj, který mohou mít nové požadavky na tato vozidla ve srovnání s těžšími a dražšími vozidly.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Při rozhodování o dnech použitelnosti budoucích požadavků na motorová vozidla, které se týkají této nové podkategorie malých elektrických vozidel, by měl být zohledněn proporcionálně vyšší dopad na náklady na vývoj, který mohou mít nové požadavky na tato vozidla ve srovnání s těžšími a dražšími vozidly.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Při rozhodování o dnech použitelnosti budoucích požadavků na motorová vozidla, které se týkají této nové podkategorie malých elektrických vozidel, by měl být zohledněn ***proporcionálně vyšší dopad na náklady na vývoj, který mohou mít nové požadavky na tato vozidla ve srovnání s těžšími a dražšími vozidly***.	(13) Při rozhodování o dnech použitelnosti budoucích požadavků na motorová vozidla, které se týkají této nové podkategorie malých elektrických vozidel, by měl být zohledněn ***určitý počet parametrů, aby se zajistilo, že tato vozidla budou koncovým uživatelům i ostatním účastníkům silničního provozu, zejména zranitelným účastníkům silničního provozu, jako jsou chodci a cyklisté, poskytovat maximální bezpečnost, jelikož tato vozidla jsou určena především k provozu v městských oblastech. Proto by u této nové podkategorie vozidel mělo být***

zajištěno alespoň splnění příslušných požadavků na osobní automobily kategorie M1 podle nařízení (EU) 2019/2144.

Or. en

Pozměňovací návrh 63
Maria Grapini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Při rozhodování o dnech použitelnosti budoucích požadavků na motorová vozidla, které se týkají této nové podkategorie malých elektrických vozidel, by měl být zohledněn proporcionálně vyšší dopad na náklady na vývoj, který mohou mít nové požadavky na tato vozidla ve srovnání s těžšími a dražšími vozidly.	(13) Při rozhodování o dnech použitelnosti budoucích požadavků na motorová vozidla, které se týkají této nové podkategorie malých elektrických vozidel, by měl být zohledněn proporcionálně vyšší dopad na náklady na vývoj, který mohou mít nové požadavky na tato vozidla ve srovnání s těžšími a dražšími vozidly. ***To je nezbytné, aby se zabránilo odrazování od vývoje a využívání malých elektrických vozidel.***

Or. ro

Pozměňovací návrh 64
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
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) Při rozhodování o dnech použitelnosti budoucích požadavků na motorová vozidla, které se týkají této nové podkategorie ***malých elektrických*** vozidel, by měl být zohledněn proporcionálně vyšší dopad na náklady na vývoj, který mohou	(13) Při rozhodování o dnech použitelnosti budoucích požadavků na motorová vozidla, které se týkají této nové podkategorie vozidel, by měl být zohledněn proporcionálně vyšší dopad na náklady na vývoj, který mohou mít nové

mít nové požadavky na tato vozidla ve srovnání s těžšími a dražšími vozidly.	požadavky na tato vozidla ve srovnání s těžšími a dražšími vozidly.

Or. en

Pozměňovací návrh 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(13a) Nařízení (EU) 2019/2144 bylo přijato v roce 2019 a mělo by být v roce 2027 přezkoumáno s cílem přizpůsobit jeho požadavky nejnovějšímu technologickému vývoji, který zajistí maximální bezpečnost účastníků silničního provozu, zejména těch nejzranitelnějších. V rámci činnosti EHK OSN, jejíž stranou je i EU, již probíhají některé aktualizace těchto požadavků s cílem přizpůsobit výkonnostní požadavky na vozidla. Tyto aktualizace, stejně jako případná nová bezpečnostní zařízení v rámci revize nařízení (EU) 2019/2144, by se s cílem zajistit bezpečnost silničního provozu a přispět se k dosažení cílů EU v této oblasti měly vztahovat na vozidla kategorie M1E. Kromě toho by měly zůstat beze změny současné požadavky stanovené nařízením (EU) 2019/2144.

Or. en

Pozměňovací návrh 66
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Jak bylo oznámeno v Průmyslovém	(14) Jak bylo oznámeno v Průmyslovém

akčním plánu pro evropský automobilový průmysl, Komise vydá doporučení Komise s možnostmi pobídkových programů, které se prokázaly jako účinné při podpoře širšího využívání vozidel s nulovými emisemi ***a které jsou*** v souladu s pravidly hospodářské soutěže. Doporučení členským státům pro fiskální (tj. dotace na nákup, osvobození od daně, osvobození od mýtného) a nefiskální (tj. přidělování parkovacích práv na základě velikosti, vyhrazená dobíjecí infrastruktura atd.) opatření by mohla být založena rovněž na nové podkategorii malých elektrických vozidel.

akčním plánu pro evropský automobilový průmysl, Komise vydá doporučení Komise s možnostmi pobídkových programů, které se prokázaly jako účinné při podpoře širšího využívání vozidel s nulovými emisemi. ***Tyto pobídky by měly být v souladu se strategickými cíli Unie, včetně posílení konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu, a zároveň být*** v souladu s pravidly hospodářské soutěže ***a neměly by vést k narušení fungování vnitřního trhu.*** Doporučení členským státům pro fiskální (tj. dotace na nákup, osvobození od daně, osvobození od mýtného) a nefiskální (tj. přidělování parkovacích práv na základě velikosti, vyhrazená dobíjecí infrastruktura atd.) opatření by mohla být založena rovněž na nové podkategorii malých elektrických vozidel. ***Taková opatření by měla zajistit, aby veřejná podpora účinně přispívala k posílení průmyslového ekosystému Unie.***

Or. en

Pozměňovací návrh 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(14a) Členské státy vynakládají značné prostředky na pobídky na vozidla, ale chybí společná definice, podle níž by mohly tuto podporu směřovat na vozidla, která představují evropskou přidanou hodnotu. Nařízení [nařízení o akceleraci průmyslu, 2026/0068(COD)] poprvé zavádí metodiku, která se pro určení toho, zda má vozidlo původ v Unii zakládá na součástech a dodavatelích, avšak tuto metodiku omezuje na elektrická vozidla a upřesňuje ji převážně prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci. Vozidla

vybavená spalovacím nebo hybridním hnacím ústrojím, včetně vozidel poháněných obnovitelnými palivy nebiologického původu, jak jsou definována v čl. 2 bodě 36 směrnice (EU) 2018/2001, nebo biopalivy definovanými v čl. 2 bodu č. 33 uvedené směrnice, která i nadále představují významný podíl podporovaných registrací, zůstávají mimo jakýkoli odpovídající rámec. S cílem poskytnout členským státům užitečný nástroj, kterým by posílily evropskou dodavatelskou základnu, pokud by se k tomu rozhodly, při současném zachování odpovědnosti spolunormotvůrců za rozsah těchto opatření, by Komise měla posoudit rozšíření této metodiky neutrálně z hlediska hnacího ústrojí a předložit návrh, který by měl být přijat řádným legislativního postupem, tak aby rozsah a prahové hodnoty jakéhokoli takového rámce odrážely záměrnou politickou volbu, a ne technické nastavení.

Or. en

Pozměňovací návrh 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(14a) Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV) mohou sehrát úlohu při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná u specifických případů použití i na dalších světových trzích. Vozidla OVC-HEV přispívají ke snižování emisí CO_2 ze silniční dopravy tím, že kombinují technologii spalovacích motorů s možnostmi elektrického pohonu

a zároveň nabízejí spotřebitelům praktickou a flexibilní možnost a představuje jim elektromobilitu. Emise CO_2 vozidel OVC-HEV ve smyslu nařízení (EU) 2024/1257 se vypočítávají pomocí koeficientu využití elektrického pohonu, který v roce 2025 zvýšil parametry najetých kilometrů při homologačních zkouškách a předpokládá další zpřísnění v roce 2027. Toto zpřísnění by vedlo k výraznému zvýšení hodnot CO2 při schvalování typu, čímž by se snížil příspěvek vozidel OVC-HEV k plnění cílů výrobců v oblasti snížení emisí CO_2. V zájmu zajištění regulační stability a zachování příspěvku vozidel OVC-HEV ke snižování emisí by měl být prostřednictvím změny nařízení (EU) 2024/1257 zachován stávající koeficient využití elektrického pohonu.

Or. en

Odůvodnění

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Pozměňovací návrh 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Vzhledem k hmotnosti baterie mohou bateriová elektrická lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny	(16) Vzhledem k hmotnosti baterie mohou bateriová elektrická lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny

a vztahuje se na ně povinnost být vybavena omezovači rychlosti, i když mají totéž užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se nařízení (EU) 2019/2144 nevztahuje. Tento požadavek způsobuje výrobcům vozidel a podnikům, které taková vozidla nakupují, ***zbytečné*** náklady, což zpomaluje ***růst*** počtu lehkých užitkových vozidel s nulovými emisemi. Je ***proto*** vhodné osvobodit vozidla ***s nulovými emisemi*** kategorie N2 s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny od povinnosti být vybavena omezovačem rychlosti.

a vztahuje se na ně povinnost být vybavena omezovači rychlosti ***kvůli spojitosti mezi vyšší hmotností vozidla a větší kolizní silou***, i když mají totéž užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se nařízení (EU) 2019/2144 nevztahuje. ***Hmotnost vozidla je důležitým parametrem pro bezpečnost silničního provozu.*** Tento požadavek způsobuje výrobcům vozidel a podnikům, které taková vozidla nakupují, ***dodatečné*** náklady, což zpomaluje ***rozšiřování*** počtu lehkých užitkových vozidel s nulovými emisemi. ***S cílem podpořit přechod na dopravu s nulovými emisemi a posílit konkurenceschopnost evropských podniků, zejména malých a středních,*** je vhodné osvobodit ***výhradně elektrická*** vozidla kategorie N2 s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny od povinnosti být vybavena omezovačem rychlosti***, pokud jsou zavedena vhodná opatření k zajištění bezpečnosti silničního provozu***. ***Tato výjimka by mohla být pravidelně přezkoumávána, aby bylo zajištěno, že zůstává přiměřená, bezpečná a v souladu s cíli v oblasti bezpečnosti a vnitřního trhu.***

Or. en

Pozměňovací návrh 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Vzhledem k hmotnosti baterie mohou bateriová elektrická lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny a vztahuje se na ně povinnost být vybavena omezovači rychlosti, i když mají totéž užitečné zatížení a použití jako lehká	(16) Vzhledem k hmotnosti baterie mohou bateriová elektrická lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny a vztahuje se na ně povinnost být vybavena omezovači rychlosti, i když mají totéž užitečné zatížení a použití jako lehká

užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se nařízení (EU) 2019/2144 nevztahuje. Tento požadavek způsobuje výrobcům vozidel a podnikům, které taková vozidla nakupují, zbytečné náklady, což zpomaluje růst počtu lehkých užitkových vozidel s nulovými emisemi. Je proto vhodné osvobodit vozidla s nulovými emisemi kategorie N2 s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny od povinnosti být vybavena omezovačem rychlosti.	užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se nařízení (EU) 2019/2144 nevztahuje. Tento požadavek způsobuje výrobcům vozidel a podnikům, které taková vozidla nakupují, zbytečné náklady, což zpomaluje růst počtu lehkých užitkových vozidel s nulovými emisemi. Je proto vhodné osvobodit vozidla s nulovými emisemi kategorie N2 s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny od povinnosti být vybavena omezovačem rychlosti. ***Jelikož však tato výjimka nebyla předmětem samostatného posouzení dopadů a očekává se, že energetická hustota baterií se bude v průběhu času zlepšovat, mělo by být v rámci hodnocení nařízení (EU) 2019/2144 posouzeno její další opodstatnění. Komise by proto měla vyhodnotit účinky výjimky na bezpečnost silničního provozu a technický vývoj a případně zvážit, zda je i nadále nezbytná maximální technicky přípustná prahová hodnota hmotnosti naloženého vozidla.***
	Or. en

Pozměňovací návrh 71
Volker Schnurrbusch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Vzhledem k hmotnosti ***baterie*** mohou ***bateriová elektrická*** lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny a vztahuje se na ně povinnost být vybavena omezovači rychlosti***, i když mají totéž užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se nařízení (EU) 2019/2144 nevztahuje***. ***Tento požadavek způsobuje výrobcům vozidel a podnikům, které taková vozidla nakupují, zbytečné náklady, což zpomaluje růst počtu lehkých***	(16) Vzhledem k hmotnosti ***moderních bezpečnostních systémů a dalších povinných prvků lehkých užitkových vozidel*** mohou lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny a vztahuje se na ně povinnost být vybavena omezovači rychlosti. Je proto vhodné osvobodit ***lehká užitková*** vozidla kategorie N2 s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny od povinnosti být vybavena omezovačem rychlosti.

užitkových vozidel s nulovými emisemi. Je proto vhodné osvobodit vozidla ***s nulovými emisemi*** kategorie N2 s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny od povinnosti být vybavena omezovačem rychlosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) ***Vzhledem k hmotnosti baterie mohou bateriová elektrická lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny a vztahuje se na ně povinnost být vybavena omezovači rychlosti, i když mají totéž užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se nařízení (EU) 2019/2144 nevztahuje. Tento požadavek způsobuje výrobcům vozidel a podnikům, které taková vozidla nakupují, zbytečné náklady, což zpomaluje růst počtu lehkých užitkových vozidel s nulovými emisemi. Je proto vhodné osvobodit*** vozidla ***s nulovými emisemi*** kategorie N2 s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny od povinnosti být vybavena omezovačem rychlosti.	(16) Vozidla kategorie N2 s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny ***spadají do této kategorie spíše kvůli hmotnosti povinného zařízení než kvůli nějakému vyššímu rizikovému profilu a mají stejné užitečné zatížení a účel použití jako lehčí lehká užitková vozidla, která nespadají do působnosti nařízení (EU) 2019/2144. Je proto vhodné osvobodit tato vozidla*** od povinnosti být vybavena omezovačem rychlosti***, a to bez ohledu na typ jejich pohonu***. ***Díky konzistentnímu zacházení s celým hmotnostním rozmezím mohou přepravci plně využít užitečné zatížení moderních dodávkových vozidel, čímž se sníží počet jízd potřebných k přepravě daného objemu zboží, a tím i emise na tunokilometr.***

Or. en

Pozměňovací návrh 73
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
Bod odůvodnění 16 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16a) Je důležité poskytnout členským státům, vnitrostátním orgánům a hospodářským subjektům dostatek času, aby se mohly připravit na použití nových pravidel zavedených nařízením (EU) 2024/1257 a prováděcími akty a akty v přenesené pravomoci přijatými na jeho základě. Vzhledem ke specifickým technickým výzvám spojeným s vývojem a zaváděním technologií s nulovými emisemi pro těžká užitková vozidla a přípojná vozidla je pro tyto kategorie vozidel vhodné stanovit delší lhůtu. Je proto vhodné déle odložit uplatňování ustanovení nařízení (EU) 2024/1257 na nová vozidla kategorií M2, M3, N2 nebo N3 a přípojná vozidla kategorií O3 nebo O4, aby mělo příslušné odvětví dostatek času na zavedení nových požadavků. Připomíná se, že u těžkých nákladních vozidel a přípojných vozidel může být datum použitelnosti odloženo, neboť přechod na vozidla s nulovými emisemi bude u těžkých nákladních vozidel delší. Data přijetí příslušných prováděcích aktů by měla být odpovídajícím způsobem změněna.

Or. en

Pozměňovací návrh 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16a) Děti ponechané bez dozoru ve vozidlech mohou být vystaveny závažným a rychle se vyvíjejícím rizikům, včetně

úpalu, podchlazení nebo jiných život ohrožujících situací. Několik členských států již přijalo opatření k řešení tohoto rizika, mimo jiné zavedením vnitrostátních povinností týkajících se zařízení upozorňujících na přítomnost dítěte nebo zařízení zabraňujících opuštění dítěte. Ačkoli tato opatření sledují legitimní a důležitý bezpečnostní cíl, rozdílné vnitrostátní požadavky mohou vést k roztříštěnosti vnitřního trhu a k rozdílné úrovni ochrany v rámci Unie. S ohledem na dostupnost technologií pro detekci přítomnosti dětí a jejich postupné začleňování do protokolů pro posuzování bezpečnosti vozidel je vhodné stanovit harmonizovaný požadavek Unie, aby vozidla kategorií M1 a N1 byla vybavena systémy schopnými detekovat nebo spolehlivě odvodit přítomnost dítěte ponechaného bez dozoru ve vozidle a včas vydat varování.

Or. en

Pozměňovací návrh 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16a) Systémy zapuštěných a zasouvatelných dveřních klik, zejména ty, které využívají elektrické ovládání, mohou představovat riziko v případě výpadku proudu, srážky, zamrznutí nebo nouzových situací, včetně požáru vozidla a ponoření do vody. Je nezbytné, aby výrobci vozidel kategorií M1 a N1 zajistili, aby bylo možné v těchto situacích tyto kliky použít, a zároveň umožnili rychlý zásah záchranných složek zavedením společné a snadno uplatnitelné

bezpečnostní normy.

Or. en

Pozměňovací návrh 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16a) Jelikož některá činidla mohou při nízkých teplotách zamrzat, mělo by být od výrobců vyžadováno, aby navrhli a zkonstruovali systému vstřikování činidla tak, aby odolávaly dlouhodobému používání, včetně provozu v chladných podmínkách, kdy může být činidlo vystaveno opakovaným cyklům zamrzání a rozmrazování. To zahrnuje přijetí opatření k zajištění vyhřívání nádrží na činidla a potrubí.

Or. en

Pozměňovací návrh 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16b) Údaje z palubního zařízení pro monitorování spotřeby paliva a energie (OBFCM) z reálného provozu hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) registrovaných v EU v období 2021 až 2023 ukazují, že skutečné emise CO_2 těchto vozidel byly v tomto období v průměru 3,5krát vyšší než hodnoty uvedené ve schválení typu. To je mnohem více než u konvenčních vozidel, což lze vysvětlit nesouladem mezi

koeficientem využití elektrického pohonu použitým při schválení typu a skutečnými vzorci dobíjení a jízd vozidla, což vede k vyšším emisím a vyšším nákladům na palivo pro spotřebitele. Analýza těchto údajů rovněž potvrzuje, že rozdíl emisí z reálného provozu se u těchto vozidel zvětšuje. Za účelem posílení ochrany spotřebitele a zajištění toho, aby s těmito vozidly ve srovnání s jinými technologiemi nezacházelo nespravedlivě, je nezbytné každoročně aktualizovat koeficient využití elektrického pohonu používaný k odhadu emisí CO_2 z vozidel OVC-HEV tak, aby odrážel podíl jízdy na elektrický pohon v reálném provozu na základě údajů získaných z OBFCM.

Or. en

Pozměňovací návrh 78
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16b) Technologie pro prodloužení dojezdové vzdálenosti nabízejí další možnosti pro dekarbonizaci těžkých užitkových vozidel, avšak v prováděcích aktech přijatých podle právních předpisů Euro 6 nejsou v současné době dostatečně zohledněny. Stávající právní rámec zejména neumožňuje schválení typu motorů lehkých vozidel, které jsou určeny k použití jako prodlužovače dojezdové vzdálenosti v těžkých vozidlech. V zájmu snížení regulační zátěže a nákladů pro výrobce je vhodné přijmout prováděcí akty, které umožní používání a schválení typu těchto motorů pro použití v těžkých užitkových vozidlech.

Or. en

Pozměňovací návrh 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. ***Vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C) již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (***od –7 °C do 38 °C***). Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V*** nařízení (EU) 2024/1257 vhodné ***odstranit tento požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř, neboť toto odstranění neporuší environmentální standardy zajištěné zkouškou emisí v reálném provozu***.	(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. ***Ačkoli předpisy pro emise v reálném provozu stanoví pro účely zkoušek povolená teplotní rozmezí*** od –7 °C do 38 °C***, tato rozmezí nepředstavují závazné zkušební podmínky, a proto neexistuje požadavek na provedení zkoušky emisí v reálném provozu při −7 °C a shoda s předpisy při této teplotě tak zůstává spíše teoretická než prokázaná. Naopak při laboratorní zkoušce za nízkých teplot jsou vozidla vystavena standardizovaným a kontrolovaným podmínkám při −7 °C s využitím městského jízdního cyklu, což umožňuje opakovatelné a srovnatelné měření emisí při studeném startu. Emise při studeném startu představují kritickou fázi, během níž jsou emise oxidu uhelnatého (CO) a uhlovodíků (HC), zejména z benzínových vozidel, výrazně zvýšené v důsledku toho, že před zahřátím motoru funguje systém dodatečné úpravy výfukových neefektivně, a tvoří tak značnou část celkových emisí ve městech. Jelikož tyto emise nelze důsledně zachytit v rámci zkoušky emisí v reálném provozu, která podléhá reálným výkyvům v chování řidičů a dopravních podmínkách, obě tyto zkoušky se vzájemně doplňují a slouží odlišným účelům, a jejich souběžné provádění nepředstavuje zdvojení. Kromě toho, ačkoli byla do*** nařízení (EU) 2024/1257 ***povinnost provádět zkoušky při nízkých teplotách převzata z nařízení (ES)***

č.715/2007[16a], byly z něj omylem vynechány odpovídající mezní hodnoty emisí pro CO a HC. Je proto vhodné ***povinnost provádět laboratorní zkoušky při nízkých teplotách stanovenou v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 zachovat a znovu zavést mezní hodnoty emisí pro CO a HC, které nebudou méně přísné než hodnoty platné podle nařízení (ES) č. 715/2007, a to s cílem zohlednit původní záměr spolunormotvůrců a zachovat vysokou úroveň ochrany životního prostředí a veřejného zdraví***.

_____

[16a] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29. 6. 2007, s. 1–16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01)

Or. en

Pozměňovací návrh 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. ***Vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno***	(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné ***prohlásit*** požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř ***při schválení typu v příslušných případech za***

emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C) již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7 °C do 38 °C). Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné ***odstranit tento*** požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř***, neboť toto odstranění neporuší environmentální standardy zajištěné zkouškou emisí v reálném provozu***.

splněný.

Or. en

Odůvodnění

Nařízení Euro 7 do značné míry zachovává rámec nařízení Euro 6, včetně mezních hodnot emisí a testování WLTP / emisí v reálném provozu. Ačkoli je však zkouška při nízké teplotě (– 7 °C) typu 6 v seznamu stále uvedena, postup a mezní hodnoty byly vynechány, čímž vznikla povinnost provádět zkoušku, aniž by byly stanoveny normy. Tento pozměňovací návrh ruší pro schválení typu povinnou zkoušku typu 6 a zároveň zachovává mezní hodnoty podle nařízení Euro 6 pro nízké teploty, přičemž shoda se prokazuje prohlášením výrobce o shodě.

Pozměňovací návrh 81
Kateřina Konečná

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. ***Vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C) již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7***	(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné ***prohlásit*** požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř ***při schválení typu v příslušných případech za splněný***.

°C do 38 °C). Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné ***odstranit tento*** požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř***, neboť toto odstranění neporuší environmentální standardy zajištěné zkouškou emisí v reálném provozu***.

Or. en

Pozměňovací návrh 82
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. ***Vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C) již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7 °C do 38 °C).*** Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné ***odstranit tento*** požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř***, neboť toto odstranění neporuší environmentální standardy zajištěné zkouškou emisí v reálném provozu***.	(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné ***prohlásit*** požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř ***při schválení typu v příslušných případech za splněný***.

Or. en

Odůvodnění

Aby byla zachována vysoká úroveň ochrany životního prostředí a zároveň se zabránilo zbytečným fyzickým zkouškám, měla by být zachována zákonná povinnost dodržovat mezní hodnoty emisí při nízkých teplotách, a to prostřednictvím opětovného zavedení mezních hodnot emisí při nízkých teplotách podle nařízení Euro 6.

Pozměňovací návrh 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. ***Vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C) již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7 °C do 38 °C).*** Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné ***odstranit tento*** požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř***, neboť toto odstranění neporuší environmentální standardy zajištěné zkouškou emisí v reálném provozu***.	(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné ***prohlásit*** požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř ***při schválení typu v příslušných případech za splněný***.

Or. en

Odůvodnění

Cílem nařízení (EU) 2024/1257 (Euro 7) bylo zachovat pro emise lehkých vozidel rámec

nařízení Euro 6. Ačkoli je však zkouška při nízké teplotě podle typu 6 formálně stále „povinná“, příslušný postup a mezní hodnoty převzaty nebyly, což vytváří právní nejistotu. Souhrnný balíček pro automobilový průmysl ruší povinné zkoušky schválení typu 6. Tento pozměňovací návrh zajistí, aby bylo dodržování mezních hodnot pro nízké teploty podle nařízení Euro 6 i nadále vymahatelné prostřednictvím prohlášení výrobce a dozoru nad trhem.

Pozměňovací návrh 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. ***Vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C) již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7 °C do 38 °C).*** Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné ***odstranit tento*** požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř***, neboť toto odstranění neporuší environmentální standardy zajištěné zkouškou emisí v reálném provozu***.	(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné ***prohlásit*** požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř ***při schválení typu v příslušných případech za splněný***.

Or. en

Odůvodnění

Cílem nařízení (EU) 2024/1257 (Euro 7) bylo do značné míry zachovat rámec nařízení Euro 6. Ačkoli je však zkouška při nízkých teplotách nadále uvedena jako povinná, příslušný postup a mezní hodnoty emisí převzaty nebyly, čímž vznikla právní mezera. Návrh souhrnného balíčku pro automobilový průmysl ruší povinnou zkoušku, což by mohlo ve srovnání

s nařízením Euro 6 vést k oslabení regulace emisí při nízkých teplotách. Tento pozměňovací návrh tuto mezeru vyplňuje tím, že zachovává dodržování mezních hodnot pro nízké teploty nařízení Euro 6 prostřednictvím prohlášení výrobce a dozoru nad trhem.

Pozměňovací návrh 85
Jana Nagyová

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. ***Vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C) již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7 °C do 38 °C).*** Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné ***odstranit tento*** požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř***, neboť toto odstranění neporuší environmentální standardy zajištěné zkouškou emisí v reálném provozu***.	(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné ***prohlásit*** požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř ***při schválení typu v příslušných případech za splněný***.

Or. en

Odůvodnění

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test

is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Pozměňovací návrh 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. Vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C) již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7 °C do 38 °C). Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné odstranit tento požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř, neboť toto odstranění neporuší environmentální standardy zajištěné zkouškou emisí v reálném provozu.	(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. Vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C)***,*** již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7 °C do 38 °C). ***Zkušenosti z některých regionů Unie však ukázaly, že extrémní klimatické podmínky mohou fungování systémů regulace emisí v reálném provozu ovlivňovat.*** Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné odstranit tento požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř ***a zároveň zajistit, aby byly systémy regulace emisí***

i nadále účinné a spolehlivé ve všech příslušných podmínkách provozu po celé Unii a nebyly porušovány, neboť toto odstranění neporuší environmentální standardy zajištěné zkouškou emisí v reálném provozu.

Or. en

Pozměňovací návrh 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. Vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C) již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7 °C do 38 °C). Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné odstranit tento požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř, neboť toto odstranění neporuší environmentální standardy zajištěné zkouškou emisí v reálném provozu.	(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. Vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C)***,*** již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7 °C do 38 °C). ***Zkušenosti z některých regionů Unie však ukázaly, že extrémní klimatické podmínky mohou fungování systémů regulace emisí v reálném provozu ovlivňovat.*** Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné odstranit tento požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř ***a zároveň zajistit, aby byly systémy regulace emisí i nadále účinné a spolehlivé ve všech příslušných podmínkách provozu po celé Unii a nebyly porušovány***, neboť toto odstranění neporuší environmentální

standardy zajištěné zkouškou emisí v reálném provozu.

Or. en

Pozměňovací návrh 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. ***Vzhledem k tomu, že*** teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C) již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7 °C do 38 °C). Proto ***je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné odstranit tento požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř, neboť toto odstranění neporuší environmentální standardy zajištěné zkouškou*** emisí v reálném provozu.	(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. ***Příloha I nařízení (EU) 2024/1257 však nezahrnula pro tuto zkoušku konkrétní emisní limity. Jelikož*** teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), ***mohlo by se teoreticky mít za to, že*** je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C)***,*** již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7 °C do 38 °C). ***V praxi se však v rámci Unie nízké teploty vyskytují jen zřídka, a*** proto ***by nebyly v rámci zkoušek*** emisí v reálném provozu ***prověřovány***. ***To by mohlo ohrozit ochranu spotřebitelů, životního prostředí a zdraví, jak na to v rámci cílené konzultace se zúčastněnými stranami několik z nich upozornilo. Je proto nutné zachovat laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách a stanovit příslušné mezní hodnoty emisí, aby byla respektována vůle spolunormotvůrců.***

Or. en

Pozměňovací návrh 89
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. Vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C) již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7 °C do 38 °C). Proto ***je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné odstranit tento požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř, neboť toto odstranění neporuší environmentální standardy zajištěné zkouškou*** emisí v reálném provozu.	(17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. ***Konkrétní mezní hodnoty emisí pro tuto zkoušku však byly v příloze I nařízení (EU) 2024/1257 nešťastně vynechány. Ačkoli*** vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plynných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), ***mohlo by se teoreticky mít za to, že*** je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při –7 °C)***,*** již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od –7 °C do 38 °C). ***V praxi se však v rámci Unie nízké teploty vyskytují jen zřídka, a*** proto ***nejsou v rámci zkoušek*** emisí v reálném provozu ***prověřovány, což jak bylo konstatováno v rámci cílené konzultace se zúčastněnými stranami, může ohrozit ochranu spotřebitelů, životního prostředí a zdraví. Z účelem zachování záměru spolunormotvůrců, je proto nutné zachovat laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách a doplnit odpovídající tabulku mezních hodnot emisí.***

Or. en

Pozměňovací návrh 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(17a) V zájmu zajištění právní jistoty a účinného fungování systémů regulace emisí, jakož i sledování jejich výkonu prostřednictvím systémů OBM, je nutné vyjasnit regulační rámec platný pro systémy využívající činidla, jako je selektivní katalytická redukce (SCR), a to zejména za extrémních klimatických podmínek. Pokud by tyto podmínky mohly narušit fungování těchto systémů, měla by být za předpokladu, že bude zajištěna rovnocenná výkonnost z hlediska emisí, povolena přiměřená a technologicky neutrální řešení, včetně úprav systémů nebo použití alternativních činidel. To je nezbytné k tomu, aby se zabránilo nárůstu emisí znečišťujících látek, zejména oxidů dusíku (NOx), v reálném provozu a aby se zajistilo dodržování mezních hodnot emisí ve všech regionech Unie. Takové vyjasnění by mělo rovněž přispět ke snížení administrativní zátěže a k zamezení zbytečným nákladům na opětovnou certifikaci a zároveň by mělo zajistit nepřetržité fungování systémů regulace emisí po celou dobu životnosti vozidla, a to i u vozidel, která jsou již v provozu a u nichž mohou být nezbytné přiměřené úpravy. Vzhledem k tomu, že nesilničních pojízdných strojů se týkají podobné technologie a regulační požadavky, měl by být za účelem dosažení účinného snížení emisí v celé Unii zajištěn soulad s nařízením (EU) 2016/1628.

Or. en

Odůvodnění

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and

delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Pozměňovací návrh 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(17a) V zájmu zajištění právní jistoty a účinného fungování systémů regulace emisí, jakož i sledování jejich výkonu prostřednictvím systémů OBM, je nutné vyjasnit regulační rámec platný pro systémy využívající činidla, jako je selektivní katalytická redukce (SCR), a to zejména za extrémních klimatických podmínek. Pokud by tyto podmínky mohly narušit fungování těchto systémů, měla by být za předpokladu, že bude zajištěna rovnocenná výkonnost z hlediska emisí, povolena přiměřená a technologicky neutrální řešení, včetně úprav systémů nebo použití alternativních činidel. To je nezbytné k tomu, aby se zabránilo nárůstu emisí znečišťujících látek, zejména oxidů dusíku (NOx), v reálném provozu a aby se zajistilo dodržování mezních hodnot emisí ve všech regionech Unie. Takové vyjasnění by mělo rovněž přispět ke snížení administrativní zátěže a k zamezení zbytečným nákladům na opětovnou certifikaci a zároveň by mělo zajistit nepřetržité fungování systémů regulace emisí po celou dobu životnosti vozidla, a to i u vozidel, která jsou již v provozu a u nichž mohou být nezbytné přiměřené úpravy. Vzhledem k tomu, že

nesilničních pojízdných strojů se týkají podobné technologie a regulační požadavky, měl by být za účelem dosažení účinného snížení emisí v celé Unii zajištěn soulad s nařízením (EU) 2016/1628.

Or. en

Odůvodnění

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Pozměňovací návrh 92
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(17a) Příloha I nařízení (EU) 2024/1257 stanoví mezní hodnoty emisí částic z brzd Euro 7 při standardním jízdním cyklu platné od 1. ledna 2035 pro všechny technologie hnacího ústrojí, podle kategorií vozidel Od 1. ledna 2035 se tyto mezní hodnoty jednotně vztahují na všechny technologie hnacího ústrojí, zatímco před tímto datem platí v závislosti na konkrétní technologii hnacího ústrojí mezní hodnoty odlišné. Tento přístup vycházel z předpokladu, že od 1. ledna 2035 budou všechna nově registrovaná

vozidla typu PEV, a díky častějšímu využívání systémů rekuperačních systémů brzdění tak budou produkovat nižší emise částic z brzd. Vzhledem k tomu, že je možné, že i po tomto datu budou nadále uváděna na trh vozidla s hybridním pohonem a vozidla se spalovacím motorem, je vhodné zachovat i po 1. lednu 2035 odlišné mezní hodnoty emisí částic brzd v závislosti na technologii hnacího ústrojí.

Or. en

Pozměňovací návrh 93
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(17a) Jakékoli odložení uplatňování norem Euro oproti stávajícím dnům použitelnosti bude výrobcům nákladních vozidel výrazně ztěžovat dosažení jejich cílů v oblasti prodeje nákladních vozidel s nulovými emisemi. Konkurenceschopnost evropského průmyslu je rovněž podporována uplatňováním norem Euro podle stávajícího harmonogramu. Odložení jejich uplatňování by představovalo riziko, že mezinárodní konkurence získá větší podíl na evropském trhu s elektrickými nákladními vozidly. Oslabila by se také energetická bezpečnost Evropy a vzrostlo by znečištění ovzduší. Nákladní automobily spotřebovávají přibližně 20 % ropy v silniční dopravě. Normy Euro představují při přechodu na elektrické nákladní vozy klíčové podpůrné opatření.

Or. en

Pozměňovací návrh 94
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(17b) EU musí i nadále podporovat přechod k plně elektrické mobilitě s nulovými emisemi v nákladní dopravě. Mezinárodní rada pro čistou dopravu (ICCT) vypočítala, že odložení použitelnosti nařízení Euro 7 pro nákladní automobily a autobusy o 18 měsíců by do roku 2050 vedlo ke zvýšení emisí NOx o 230 kilotun. To by znamenalo ztrátu 18 000 let života, respektive 1 240 dalších předčasných úmrtí. Nařízení Euro 7 rovněž zavádí tolik potřebné standardy pro nové pneumatiky, čímž z prodeje nových vozidel vyřazuje pneumatiky nízké kvality, které se rychle opotřebovávají, což následně sníží znečištění mikročásticemi, které má dopad na ovzduší, půdu i vodní útvary. Odložení zavedení norem Euro by rovněž vyvolalo nejistotu a zpomalilo investice do čistých technologií, včetně investic do dobíjecí infrastruktury pro těžká vozidla. Odložení zavedení norem Euro pro těžká vozidla by poškodilo zdraví občanů i konkurenceschopnost evropského průmyslu, a proto by se mu mělo zabránit.

Or. en

Pozměňovací návrh 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(18a) Plug-in hybridní elektrická vozidla (PHEV) si v posledních letech získaly významný podíl na trhu, částečně proto, že jejich oficiální hodnoty emisí CO_2 stanovené při schválení typu na základě metodiky koeficientu využití elektrického pohonu jsou podstatně nižší než jejich skutečné emise CO_2. Hodnota koeficientu využití elektrického pohonu vyjadřuje odhadovaný podíl ujeté vzdálenosti v režimu nabíjení-vybíjení a při schvalování typu se odvozuje z křivky koeficientu využití elektrického pohonu, která závisí na dojezdu na elektrický pohon v tomto režimu. Čím vyšší je tento dojezd, tím vyšší je hodnota koeficientu využití elektrického pohonu a tím nižší je výsledná oficiální hodnota CO2. Údaje z palubního zařízení pro monitorování spotřeby paliva a energie (OBFCM) shromážděné z vozidel PHEV registrovaných v Unii potvrzují, že vozidla PHEV se v reálném provozu nabíjejí a využívají elektrický pohon výrazně méně často, než předpokládá křivka koeficientu využití elektrického pohonu, což vede k velkému a přetrvávajícímu rozdílu mezi emisemi CO_2 při schvalování typu a emisemi v reálném provozu. Tento rozdíl poskytuje vozidlům PHEV v souvislosti s cíli výrobců v oblasti emisí CO_2 nepřiměřenou výhodu z hlediska plnění předpisů ve srovnání jak s vozidly se spalovacím motorem, tak s bateriovými elektrickými vozidly. Ačkoli Komise již provedla dvě po sobě jdoucí korekce původní křivky koeficientu využití elektrického pohonu, strukturální riziko opětovného rozdílu mezi křivkou koeficientu využití elektrického pohonu a skutečným chováním při nabíjení přetrvává, jelikož se technologie vozidel a způsoby jejich používání neustále vyvíjejí. S cílem zajistit, aby křivka koeficientu využití elektrického pohonu i nadále odrážela jízdní chování v reálném

provozu a aby vozidla typu PHEV neměla systematickou výhodu při plnění emisních limitů, měla by být Komise zmocněna k tomu, aby na základě údajů z OBFCM stanovila metodiku pro každoroční aktualizaci křivky koeficientu využití elektrického pohonu pro schválení typu tak, aby u vozidel typu PHEV byl zachován rozdíl mezi emisemi CO_2 při schválení typu a emisemi v reálném provozu srovnatelný s rozdílem pozorovaným u vozidel se spalovacím motorem.

Or. en

Pozměňovací návrh 96
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(18a) Vzhledem k probíhajícímu vývoji harmonizovaných zkušebních postupů EHK OSN pro emise z brzd u těžkých vozidel je vhodné upravit načasování a strukturu ustanovení týkajících se emisí částic z brzd u těchto vozidel. Mezní hodnoty emisí částic z brzd pro těžká užitková vozidla by měly být zavedeny, jakmile budou dokončeny a ověřeny příslušné zkušební postupy a budou shromážděny dostatečné údaje, které umožní stanovit regulační mezní hodnoty platné od 1. ledna 2035. S ohledem na rostoucí využívání elektrifikovaných těžkých vozidel v městských a příměstských provozních podmínkách, jakož i na pokračující uvádění vozidel s jinými technologiemi hnacího ústrojí na trh, by měly být mezní hodnoty emisí částic z brzd stanoveny podle konkrétní technologie hnacího ústrojí, a ne uplatňovány jednotně.

Or. en

Pozměňovací návrh 97
Zala Tomašič

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(18a) Zavádění požadavků nařízení Euro 7 pro těžká vozidla by mělo zohlednit technologickou připravenost výrobců, dostupnost komponentů splňujících tyto požadavky a celková konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu. Aby bylo možné posoudit, zda jsou revidované dny použitelnosti těchto požadavků i nadále přiměřené s ohledem na vývoj trhu a technologický pokrok, měla by Komise provádění tohoto nařízení přezkoumat ještě předtím, než začnou platit požadavky nařízení Euro 7 pro těžká vozidla.

Or. en

Odůvodnění

Ustanovení o přezkumu by zajistilo, aby byl časový rámec uplatňování i nadále v souladu s technologickým vývojem, připraveností průmyslu a konkurenceschopností evropského automobilového odvětví.

Pozměňovací návrh 98
Daniel Attard

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(18a) Jakékoli prodloužení lhůt pro zavedení nařízení Euro 7 u těžkých vozidel by mělo být omezené a přiměřené a nemělo by ohrozit environmentální cíle

ani celkovou účinnost rámce nařízení Euro 7.

Or. en

Pozměňovací návrh 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Nařízení (EU) 2024/1257 zavádí palubní monitorovací systémy (OBM) a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie (OBFCM), jejichž cílem je usnadnit kontroly dodržování požadavků v reálném čase, snahu o harmonizaci, dohled nad životním cyklem, snížení nákladů na zkoušení a zefektivnění donucovacích opatření. Za účelem účinného přijímání, zpracovávání a uchovávání údajů z OBM a OBFCM je třeba ujasnit, že zmocnění Komise k přijímání prováděcích opatření se vztahuje rovněž na přijímání metod a požadavků potřebných pro monitorování shody typů vozidel.	***vypouští se***

Or. en

Odůvodnění

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Pozměňovací návrh 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Nařízení (EU) 2024/1257 zavádí palubní monitorovací systémy (OBM) a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie (OBFCM), jejichž cílem je usnadnit kontroly dodržování požadavků v reálném čase, snahu o harmonizaci, dohled nad životním cyklem, snížení nákladů na zkoušení a zefektivnění donucovacích opatření. Za účelem účinného přijímání, zpracovávání a uchovávání údajů z OBM a OBFCM je třeba ujasnit, že zmocnění Komise k přijímání prováděcích opatření se vztahuje rovněž na přijímání metod a požadavků potřebných pro monitorování shody typů vozidel.	(19) Nařízení (EU) 2024/1257 zavádí palubní monitorovací systémy (OBM) a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie (OBFCM), jejichž cílem je usnadnit kontroly dodržování požadavků v reálném čase, snahu o harmonizaci, dohled nad životním cyklem, snížení nákladů na zkoušení a zefektivnění donucovacích opatření. Za účelem účinného ***a bezpečného*** přijímání, zpracovávání a uchovávání údajů z OBM a OBFCM je třeba ujasnit, že zmocnění Komise k přijímání prováděcích opatření se vztahuje rovněž na přijímání metod a požadavků potřebných pro monitorování shody typů vozidel ***a souladu s nařízením (EU) 2023/2854 (nařízení o datech)[16b]***.

[16b] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2854 ze dne 13. prosince 2023 o harmonizovaných pravidlech pro spravedlivý přístup k datům a jejich využívání a o změně nařízení (EU) 2017/2394 a směrnice (EU) 2020/1828 (nařízení o datech) (Úř. věst. L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Pozměňovací návrh 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-

Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Nařízení (EU) 2024/1257 zavádí palubní monitorovací systémy (OBM) a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie (OBFCM), jejichž cílem je usnadnit kontroly dodržování požadavků ***v reálném čase***, snahu o harmonizaci, dohled nad životním cyklem, snížení nákladů na zkoušení a zefektivnění donucovacích opatření. Za účelem účinného přijímání, zpracovávání a uchovávání údajů z OBM a OBFCM je třeba ujasnit, že zmocnění Komise k přijímání prováděcích opatření se vztahuje rovněž na přijímání metod a požadavků potřebných pro monitorování shody typů vozidel.	(19) Nařízení (EU) 2024/1257 zavádí palubní monitorovací systémy (OBM) a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie (OBFCM), jejichž cílem je usnadnit kontroly dodržování požadavků, snahu o harmonizaci, dohled nad životním cyklem, snížení nákladů na zkoušení a zefektivnění donucovacích opatření. Za účelem účinného přijímání, zpracovávání a uchovávání údajů z OBM a OBFCM je třeba ujasnit, že zmocnění Komise k přijímání prováděcích opatření se vztahuje rovněž na přijímání metod a požadavků potřebných pro monitorování shody typů vozidel.

Or. en

Odůvodnění

Palubní monitorovací systém (OBM) neumožňuje ověřování dodržování předpisů v reálném čase. Údaje z monitorování se totiž shromažďují a přenášejí v předem stanovených intervalech, což umožňuje spíše pravidelné sledování výkonu vozidla než průběžné posuzování dodržování.

Pozměňovací návrh 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19a) Nařízení (EU) 2024/1257 zavádí požadavky na oděr pneumatik s cílem řešit nevýfukové emise, které představují významný zdroj mikroplastů uvolňovaných do životního prostředí. Vypracování mezních hodnot oděru

a zkušebních metod pro pneumatiky třídy C3 s sebou nese další technickou složitost kvůli rozmanitosti typů pneumatik a jejich použití a také kvůli tomu, že metodiky vyvinuté pro pneumatiky tříd C1 a C2 nelze přímo aplikovat na pneumatiky třídy C3. S cílem zajistit, aby mezní hodnoty oděru pneumatiky třídy C3 vycházely z spolehlivých vědeckých důkazů a vhodných zkušebních postupů, je zapotřebí více času na vypracování zkušebních metod, posouzení dopadů na trh a stanovení vhodných mezních hodnot. Lhůty platné pro pneumatiky třídy C3 by proto měly být odpovídajícím způsobem upraveny.

Or. en

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 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19a) Postupné zavádění nových vozidel s nulovými emisemi je prospěšné nejen pro klima, ale i pro kvalitu ovzduší. Jakékoli změny výkonnostních norem pro emise CO_2 stanovených pro nové osobní automobily a dodávková vozidla podle nařízení (EU) 2019/631 proto pravděpodobně budou mít dopad na kvalitu ovzduší. Do 31. prosince 2027 by Komise měla posoudit, zda je třeba změnit mezní hodnoty emisí znečišťujících látek

do ovzduší stanovené v nařízení (EU) 2024/1257, aby byla v celé Unii zachována vysoká úroveň ochrany životního prostředí a zdraví ve světle nového vývoje v oblasti výkonnostních norem pro emise CO2.

Or. en

Pozměňovací návrh 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19b) Přechod k mobilitě s nulovými emisemi vyžaduje, aby měli koncoví uživatelé v celé Unii přístup k dobíjecím službám za spravedlivých, transparentních a nediskriminačních podmínek. Ačkoli čl. 5 odst. 3 nařízení (EU) 2023/1804 vyžaduje, aby jakékoli rozdíly v cenách účtovaných provozovateli veřejně přístupných dobíjecích stanic byly přiměřené a objektivně odůvodněné, absence dalšího upřesnění může vést k rozdílným výkladům a právní nejistotě, což bude mít negativní dopad na vnitřní trh a důvěru spotřebitelů. To také vede k příliš vysokým cenám na dobíjecích stanicích, což je situace, kterou je třeba neprodleně změnit. Je proto vhodné zajistit, aby byly služby v oblasti infrastruktury oddělené od služeb dodávek energie, a na úrovni Unie v této souvislosti vymezit význam pojmu proporcionality, aby se zajistilo, že cenové rozdíly za stejné množství dodané elektřiny za srovnatelných podmínek vycházejí z objektivních a transparentních kritérií a nevedou k nepřiměřeným příplatkům pouze proto, že dobíjení je zprostředkováno poskytovatelem služeb mobility, který není součástí stejného podniku jako provozovatel dobíjecí

stanice. Taková definice by měla v podstatě snížit tzv. roamingové náklady a zabránit svévolným cenovým rozdílům, které narušují hospodářskou soutěž, ohrožují interoperabilitu nebo brání rozšíření vozidel s nulovými emisemi. V rámci připravovaného přezkumu nařízení (EU) 2023/1804 by Komise měla tuto otázku důkladně posoudit a následně předložit legislativní návrh k jejímu řešení. To vede k transparentnosti, hospodářské soutěži a spravedlivým cenám.

Or. en

Pozměňovací návrh 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(20a) Zjednodušení zavedená tímto nařízením se řídí jednotnou logikou: ruší požadavky, které již nepřinášejí žádné další informace ani ochranu, protože daná oblast je již řešena jinde. Příkladem tohoto přístupu je zrušení zvláštní laboratorní zkoušku při nízkých teplotách, která je nyní zahrnuta do zkoušky emisí v reálném provozu, přechod k demonstračním zkouškám na úrovni kategorií u motorů těžkých vozidel a zrušení unijních předpisů o hluku, které se překrývají s platnými předpisy EHK OSN. K podobnému překrývání dochází i v rámci emisí podle nařízení (EU) 2024/1257, kde laboratorní zkoušky, měření v reálném provozu, shodnost v provozu a palubní monitorování částečně pokrývají stejnou oblast. Aby mohly Evropský parlament a Rada učinit další krok ke zjednodušení na základě podložených údajů, a nikoli případ od případu, měla by Komise tyto zbývající

překryvy systematicky identifikovat a podávat o nich zprávy.

Or. en

Pozměňovací návrh 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(20a) Aby bylo zajištěno, že opatření zavedená tímto nařízením zůstanou přiměřená a v souladu s cíli právních předpisů Unie v oblasti bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí, měla by Komise sledovat a pravidelně vyhodnocovat jejich dopad, zejména pokud jde o bezpečnost silničního provozu, environmentální výkonnost a rozšíření lehkých užitkových vozidel s nulovými emisemi.

Or. en

Pozměňovací návrh 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(20a) Vzhledem k tomu, že se těžká vozidla se vyznačují dlouhými cykly vývoje a plánování výroby, může odložení data, od kterého se začnou uplatňovat požadavky Euro 7 pro těžká vozidla stanovené v nařízení (EU) 2024/1257,

výrobcům poskytnout více času na splnění cílů nařízení Euro 7 v oblasti emisí znečišťujících látek.

Or. en

Pozměňovací návrh 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(20b) S cílem zajistit, aby prahová hodnota 4,25 tuny platná pro vozidla s nulovými emisemi zůstala přiměřená i v budoucnu, měla by Komise tuto prahovou hodnotu přezkoumat nejpozději do roku 2032, a to s přihlédnutím k technologickému vývoji v oblasti hmotnosti baterií, jakož i k otázkám bezpečnosti silničního provozu, životního prostředí a trhu.

Or. en

Pozměňovací návrh 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – návětí

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Ustanovení ***čl. 13 odst. 1*** nařízení (ES) č. 561/2006 se mění takto:	Ustanovení ***článku 3*** nařízení (ES) č. 561/2006 se mění takto:

Or. en

Pozměňovací návrh 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 13 – odst. 1 – bod 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1) vkládá se nové písmeno fa), které zní:	***vypouští se***
„fa) vozidly používanými pro přepravu zboží s pohonem na elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;“	

Or. en

Odůvodnění

Dodávková vozidla s hmotností přesahující 3,5 tuny stále představují kvůli své hmotnosti vážné riziko pro bezpečnost silničního provozu. Povinné používání tachografů zajišťuje dodržování bezpečnostních předpisů, předchází nehodám způsobeným únavou a přispívá k spravedlivým pracovním podmínkám. Rovněž přispěje k podpoře rychlejšího přechodu na lehčí elektrické dodávková vozidla a zabrání vzniku jakýchkoli mezer v předpisech, které by umožňovaly používání rizikovějších lehkých nákladních automobilů.

Pozměňovací návrh 111
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 13 – odst. 1 – bod 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1) vkládá se nové písmeno fa), které zní:	***vypouští se***

„fa) vozidly používanými pro přepravu zboží s pohonem na elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;“

Or. en

Odůvodnění

Tachografy jsou hlavními nástroji pro prosazování povinností řidičů týkajících se doby odpočinku a pracovní doby podle nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014. Vyloučení bateriových elektrických vozidel třídy N2 s hmotností do 4,25 tuny z těchto požadavků s sebou nese riziko, že dojde k oslabení prosazování předpisů u rostoucího segmentu užitkového vozového parku, ke zvýšení rizik spojených s únavou a k vyvíjení tlaku na řidiče, aby se vzdali přiměřeného odpočinku. Rizika spojená s dlouhou pracovní dobou a tlakem na dodržování termínů se elektrifikací nesnižují.

Pozměňovací návrh 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 1 – návětí
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 13 – odst. 1 – bod 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1) vkládá se nové písmeno ***fa)***, které zní:	1) vkládá se nové písmeno ***j)***, které zní:

Or. en

Pozměňovací návrh 113
Daniel Buda

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 13 – odst. 1 – bod 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
fa) vozidly používanými pro přepravu zboží s pohonem na elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;	fa) vozidly používanými pro přepravu zboží s pohonem na elektřinu, ***výhradně elektrickými vozidly, hybridními elektrickými vozidly s externím nabíjením a vozidly s palivovými články,*** jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;

Or. ro

Odůvodnění

Je důležité, aby znění týkající se rozsahu bylo jasné a aby v něm byly použity termíny zakotvené v právních předpisech o schválení typu. Bylo by tedy nejlepší vyhnout se obecným formulacím, jako je „vozidla s pohonem na elektřinu“, a používat jasné technické kategorie.

Pozměňovací návrh 114
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 13 – odst. 1 – bod 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
„fa) vozidly používanými pro přepravu zboží s pohonem na elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;“	„fa) ***s výhradou vozidel s typem karoserie lehkých nákladních automobilů,*** vozidly používanými pro přepravu zboží s pohonem ***výhradně*** na elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;“

Or. en

Pozměňovací návrh 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

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

Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 13 – odst. 1 – bod 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
„fa) vozidly používanými pro přepravu zboží ***s pohonem na elektřinu***, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;“	„fa) vozidly používanými pro přepravu zboží, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;“

Or. en

Odůvodnění

Unie již pro tato vozidla stanovila příslušnou mezní hodnotu 4,25 tuny: směrnice (EU) 2025/2205 umožňuje držitelům řidičského průkazu kategorie B řídit nákladní vozidla s hmotností do 4,25 tuny. Zachování prahové hodnoty pro povinné používání tachografu na úrovni 3,5 tuny u neelektrických dodávkových vozidel je s tímto rozhodnutím v rozporu a rozděluje jednu třídu vozidel podle typu pohonu, aniž by k tomu existoval funkční důvod. Vypuštěním kritéria týkajícího se pohonu se obnoví soulad v rámci práva Unie. Podrobné důvody jsou uvedeny v bodech odůvodnění 6 až 8.

Pozměňovací návrh 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 13 – odst. 1 – bod 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
„fa) vozidly používanými pro přepravu zboží s pohonem na elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;“	„fa) vozidly používanými pro přepravu zboží s pohonem na elektřinu ***nebo vodík***, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;“

Or. en

Pozměňovací návrh 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 13 – odst. 1 – bod 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
„fa) vozidly používanými pro přepravu zboží ***s pohonem na elektřinu***, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;“	„fa) ***bateriovými elektrickými*** vozidly používanými pro ***vnitrostátní*** přepravu zboží s pohonem na elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;“

Or. en

Odůvodnění

Aby se urychlilo zavádění dodávkových vozidel s nulovými emisemi a zabránilo se další fragmentaci vnitřního trhu, měla by se výjimka z povinnosti používat tachograf na dotčená vozidla uplatňovat v celé EU, a to v souladu s navrhovanou výjimkou z povinnosti používat omezovač rychlosti. Omezení výjimky na vnitrostátní přepravu zboží zajistí, aby se na přeshraniční přepravu a kabotáž i nadále vztahovala pravidla týkající se doby řízení a doby odpočinku, včetně instalace a používání tachografu.

Pozměňovací návrh 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 3 – odst. 1 – písm. i a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1a) vkládá se nové písmeno ia), které zní:
	ia) bateriovými elektrickými vozidly používanými pro vnitrostátní přepravu zboží s pohonem na elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;“

Or. en

Odůvodnění

Aby se urychlilo zavádění dodávkových vozidel s nulovými emisemi pro přepravu zboží a zabránilo se další zbytečné fragmentaci vnitřního trhu EU, měla by se výjimka z povinnosti používat tachograf na dotčená vozidla uplatňovat v celé EU, a to v souladu s navrhovanou výjimkou z povinnosti používat omezovač rychlosti. Omezení výjimky na vnitrostátní přepravu zboží zajistíí, aby se na přeshraniční přepravu a kabotáž i nadále vztahovala pravidla týkající se doby řízení a doby odpočinku a vyžadovala se i instalace a používání tachografu.

Pozměňovací návrh 119
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. 1 – odst. 1 – bod 2
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 13 – odst. 1 – bod 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2) doplňuje se nové písmeno s), které zní:	***vypouští se***
s) obytnými automobily, definovanými v části A bodě 5.1 přílohy I nařízení (EU) 2018/858, používanými výlučně k neobchodní přepravě.	

Or. en

Pozměňovací návrh 120
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. 1 – odst. 1 – bod 2
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 13 – odst. 1 – bod 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
s) obytnými automobily, definovanými v části A bodě 5.1 přílohy I nařízení (EU) 2018/858, používanými výlučně k neobchodní přepravě.	***vypouští se***

Or. en

Odůvodnění

Výjimka pro obytná vozidla používaná k nekomerčním účelům z působnosti předpisů v sociální oblasti v silniční dopravě.

Pozměňovací návrh 121
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. 1 – odst. 1 a (nový)
Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 3 – odst. 1 – písm. i a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	v článku 3 se doplňuje nové písmeno, které zní:
	ia) obytnými automobily, definovanými v části A bodě 5.1 přílohy I nařízení (EU) 2018/858, používanými výlučně k neobchodní přepravě a maximální přípustnou hmotností přesahující 7,5 tuny.

Or. en

Pozměňovací návrh 122
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. 1 – odst. 1 a (nový)

Nařízení (ES) č. 561/2006
Čl. 3 – odst. 1 – písm. i a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	v článku 3 se doplňuje nové písmeno, které zní:
	ia) obytnými automobily, definovanými v části A bodě 5.1 přílohy I nařízení (EU) 2018/858, používanými výlučně k neobchodní přepravě.

Or. en

Odůvodnění

Výjimka pro obytná vozidla používaná k nekomerčním účelům z působnosti předpisů v sociální oblasti v silniční dopravě.

Pozměňovací návrh 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. ***Komisi je svěřena pravomoc přijímat*** akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.	4. ***Do [Úřad pro publikace: vložte datum posledního dne 18. měsíce po vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise*** akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.“; ***Tyto právní předpisy v přenesené pravomoci stanoví***

alespoň:

a) standardy interoperability a;

b) požadavky kodexu sítě na palubní obousměrnou konverzi energie.

Tyto technické požadavky zajistí soulad se směrnicí (EU) 2018/2001, nařízením (EU) 2023/1542 a nařízením (EU) 2023/2854.

Nejpozději do pěti let od vstupu aktů v přenesené pravomoci uvedených v prvním pododstavci v platnost Komise posoudí technologická zlepšení v oblasti funkcí inteligentního a obousměrného nabíjení a v případě potřeby příslušné akty v přenesené pravomoci aktualizuje nebo předloží legislativní návrh na změnu tohoto nařízení.

Or. en

Pozměňovací návrh 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty ***v přenesené pravomoci*** v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou***, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce*** inteligentního a obousměrného nabíjení.	4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat ***prováděcí*** akty v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení ***případným*** stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) ***nezbytnou pro zajištění interoperability*** s dobíjecí infrastrukturou ***a případně shody s funkcemi*** inteligentního a obousměrného nabíjení***, aniž by byla dotčena unijní a vnitrostátní pravidla pro připojení k soustavě, provoz systému a regulaci trhu s elektřinou***.

V případech, kdy se požadavky na shodu opírají o harmonizované technické normy, ať už částečně nebo zcela, musí akty v přenesené pravomoci stanovit metodiku pro ověřování shody.

Or. en

Odůvodnění

Dodržování kodexů sítě při komunikaci výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEC) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení by se mělo při schválení typu ověřovat na úrovni EU.

Pozměňovací návrh 125
Kateřina Konečná

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty ***v přenesené pravomoci*** v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků***, pokud jde o*** komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.	4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat ***prováděcí*** akty v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení ***případným*** stanovením technických požadavků ***vztahujících se na*** komunikaci a hardwarové rozhraní ***s ohledem na dodržování harmonizovaného síťového kodex EU pro připojení k soustavě pro nové typy*** výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení. ***V případech, kdy se požadavky na shodu opírají o harmonizované technické normy, ať už částečně nebo zcela, musí akty v přenesené pravomoci stanovit metodiku pro ověření shody.***

Or. en

Pozměňovací návrh 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty ***v přenesené pravomoci*** v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků***, pokud jde o*** komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.	4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat ***prováděcí*** akty v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení ***případným*** stanovením technických požadavků ***vztahujících se na*** komunikaci a hardwarové rozhraní ***s ohledem na dodržování harmonizovaného síťového kodex EU pro připojení k soustavě pro nové typy*** výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení. ***V případech, kdy se požadavky na shodu opírají o harmonizované technické normy, ať už částečně nebo zcela, musí akty v přenesené pravomoci stanovit metodiku pro ověřování shody.***

Or. en

Odůvodnění

Nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR) již nepřímo zajišťuje komunikaci a fyzickou interoperabilitu mezi výhradně elektrickými vozidly (PEV), hybridními elektrickými vozidly s externím nabíjením (OVC-HEV), dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a systémy podporující inteligentní a obousměrné dobíjení. Chybějícím prvkem je certifikace síťových kodexů na úrovni EU. Ověření shody v rámci schvalování typu vozidla by nepřímo zajistilo kompatibilitu s normou ISO 15118-20, podpořilo připravenost na technologii V2G a zabránilo by zdvojování regulačních požadavků a zároveň zůstalo pro výrobce technicky proveditelné.

Pozměňovací návrh 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty ***v přenesené pravomoci*** v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků***, pokud jde o*** komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.	4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat ***prováděcí*** akty v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení ***případným*** stanovením technických požadavků ***vztahujících se na*** komunikaci a hardwarové rozhraní ***s ohledem na dodržování harmonizovaného síťového kodex EU pro připojení k soustavě pro nové typy*** výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení. ***Jsou-li požadavky na shodu založeny na harmonizovaných technických normách, ať již částečně nebo zcela, prováděcí akty stanoví metodiku pro ověřování shody.***

Or. en

Odůvodnění

Komunikace a propojení mezi výhradně elektrickými vozidly (PEV), plug-in hybridními vozidly (OVC-HEV), dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy již nepřímo spadají do působnosti nařízení AFIR. Chybějícím článkem je certifikace síťových kodexů na úrovni EU, nikoli vnitrostátní požadavky, na zajištění interoperability a připravenosti na technologii vozidlo–síť (V2G). Ověření shody v rámci schválení typu by podpořilo kompatibilitu s normou ISO 15118-20 a zároveň by zabránilo zdvojování regulačních požadavků.

Pozměňovací návrh 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. ***Komisi je svěřena pravomoc přijímat*** akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.	4. ***Komise do 31. prosince 2027 přijme*** akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení. ***Akt v přenesené pravomoci rovněž definuje označení vozidlo–síť, které má být uvedeno v prohlášení o shodě nových typů výhradně elektrických vozidel splňujících tyto požadavky, a také metodiku ověřování shody, která se bude v příslušných případech opírat o harmonizované technické normy.***

Or. en

Pozměňovací návrh 129
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. ***Komisi je svěřena pravomoc přijímat*** akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci	4. ***Komise do 31. prosince 2027 přijme*** akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci

a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.	a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení. ***Akt v přenesené pravomoci musí stanovit přinejmenším tyto požadavky:***
	a) standardy interoperability;
	b) soubor požadavků kodexu sítě pro obousměrnou přeměnu energie na palubě elektrického vozidla, a to jak ze střídavého proudu na stejnosměrný, tak ze stejnosměrného proudu na střídavý;
	c) integraci palubní nabíjecí technologie schopné tuto přeměnu energie provádět.

Or. en

Pozměňovací návrh 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou***, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a*** obousměrného ***nabíjení***.	4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou***. Tyto požadavky se omezují na jednosměrné inteligentní nabíjení. Veškerá účast na službách vozidlo–síť nebo*** obousměrného ***přenosu energie zůstává dobrovolná a vyžaduje výslovný***

a odvolatelný souhlas majitele vozidla; technické požadavky stanovené v tomto odstavci nevyžadují obousměrnou funkčnost.

Or. en

Odůvodnění

Povinnost zajistit obousměrnou funkčnost nutí majitele vozidel, aby znehodnocením svého soukromého majetku přispívali na náklady spojené s vyrovnáváním sítě. Technologie vozidlo–síť není zakázána a majitelé, kteří s tím souhlasí, se mohou zapojit, avšak rámec aktů v přenesené pravomoci upravující závazné technické požadavky by nevyhnutelně sloužil jako právní základ pro vynucení účasti prostřednictvím podmínek přístupu k infrastruktuře. Baterie osobního vozidla není součástí veřejné soustavy. Svěření pravomoci se proto musí týkat pouze jednosměrného inteligentního nabíjení.

Pozměňovací návrh 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. ***Komisi je svěřena pravomoc přijímat*** akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.	4. ***Komise do 31. prosince 2027 přijme*** akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení***, mimo jiné včetně následujících požadavků: standardů interoperability, souboru požadavků kodexu sítě pro obousměrnou přeměnu energie na palubě elektrického vozidla, a to jak ze střídavého proudu na stejnosměrný, tak ze stejnosměrného proudu na střídavý, a integrace palubní***

nabíjecí technologie schopné těchto přeměn energie.

Or. en

Pozměňovací návrh 132
Henrik Dahl

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení**.**	4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení***, a zároveň zajistí interoperabilitu mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a příslušnými účastníky trhu, včetně provozovatelů dobíjecích stanic, poskytovatelů služeb v oblasti mobility a agregátorů***;

Or. en

Pozměňovací návrh 133
Volker Schnurrbusch

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.	4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení. ***Tyto požadavky se omezují na fyzické připojení a komunikační protokol a vycházejí z norem pro dobíjení, které již platí podle nařízení (EU) 2023/1804.***

Or. en

Pozměňovací návrh 134
Jana Nagyová

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků***, pokud jde o*** komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.	4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení ***případným*** stanovením technických požadavků ***vztahujících se na*** komunikaci a hardwarové rozhraní ***s ohledem na dodržování harmonizovaného síťového kodex EU pro připojení k soustavě pro nové typy*** výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými

systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.

Or. en

Odůvodnění

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Pozměňovací návrh 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2018/858:
Článek 49

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
Článek 49	***1a) článek 49 se zrušuje.***
Dodání na trh, registrace nebo uvedení do provozu v případě vozidel z výběhu série	
1. Členské státy mohou v rámci limitů stanovených v příloze V části B a pouze po omezenou dobu stanovenou v odstavci 2 registrovat vozidla odpovídající typu vozidla, jehož EU schválení typu pozbylo platnosti, a povolovat jejich dodání na trh nebo uvedení do provozu.	
První pododstavec se použije pouze na vozidla na území Unie, na něž se v době jejich výroby vztahovalo platné EU schválení typu a která nebyla zaregistrována ani uvedena do provozu před tím, než dané EU schválení typu	

pozbylo platnosti.

2. Odstavec 1 se v případě úplných vozidel použije pouze po dobu 12 měsíců ode dne, k němuž pozbylo EU schválení typu platnosti, a v případě dokončených vozidel po dobu 18 měsíců od uvedeného dne.

3. Výrobce, který si přeje využít odstavec 1, podá žádost příslušnému orgánu každého členského státu dotčeného registrací nebo uvedením do provozu daných vozidel. V žádosti uvede všechny technické či ekonomické důvody, jež brání tomu, aby tato vozidla splňovala nové technické požadavky.

Dotčené členské státy do tří měsíců od obdržení této žádosti rozhodnou, zda povolí registraci nebo uvedení do provozu těchto vozidel na svém území, a pokud je povolí, uvedou v jakém počtu.

4. Členské státy uplatní vhodná opatření, jimiž zajistí účinné sledování počtu vozidel, jež mají být zaregistrována nebo uvedena do provozu v rámci postupu podle tohoto článku.

Or. en

((32018R0858))

Odůvodnění

Aby se odstranila fragmentace trhu a administrativní zátěž vyplývající z neharmonizovaných vnitrostátních postupů pro udělování výjimek pro výběh série, jako jsou například různé mechanismy kvót nebo data ukončení, měl by se registrační rámec zjednodušit. Současné postupy znamenají zbytečnou byrokracii jak pro průmysl, tak pro příslušné vnitrostátní orgány. Pokud tedy datum výroby vozidla předchází zavedení nového právního požadavku, mělo by jeho prohlášení o shodě zůstat platné, čímž by odpadla nutnost zdlouhavých postupů pro udělení výjimky pro výběh série.

Pozměňovací návrh 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 a (nový)

Nařízení (EU) 2018/858:
Článek 49

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
Článek 49	***1a) článek 49 se zrušuje.***
Dodání na trh, registrace nebo uvedení do provozu v případě vozidel z výběhu série	
1. Členské státy mohou v rámci limitů stanovených v příloze V části B a pouze po omezenou dobu stanovenou v odstavci 2 registrovat vozidla odpovídající typu vozidla, jehož EU schválení typu pozbylo platnosti, a povolovat jejich dodání na trh nebo uvedení do provozu.	
První pododstavec se použije pouze na vozidla na území Unie, na něž se v době jejich výroby vztahovalo platné EU schválení typu a která nebyla zaregistrována ani uvedena do provozu před tím, než dané EU schválení typu pozbylo platnosti.	
2. Odstavec 1 se v případě úplných vozidel použije pouze po dobu 12 měsíců ode dne, k němuž pozbylo EU schválení typu platnosti, a v případě dokončených vozidel po dobu 18 měsíců od uvedeného dne.	
3. Výrobce, který si přeje využít odstavec 1, podá žádost příslušnému orgánu každého členského státu dotčeného registrací nebo uvedením do provozu daných vozidel. V žádosti uvede všechny technické či ekonomické důvody, jež brání tomu, aby tato vozidla splňovala nové technické požadavky.	
Dotčené členské státy do tří měsíců od obdržení této žádosti rozhodnou, zda povolí registraci nebo uvedení do provozu těchto vozidel na svém území, a pokud je povolí, uvedou v jakém počtu.	
4. Členské státy uplatní vhodná opatření, jimiž zajistí účinné sledování počtu vozidel, jež mají být zaregistrována nebo uvedena do provozu v rámci postupu podle tohoto článku.	

Or. en

(32018R0858)

Odůvodnění

Stávající pravidla týkající se výběhu série vyžadují, aby výrobci nebo majitelé požádali o výjimku v případě, že vozidla nejsou registrována před vstupem nových regulačních požadavků v platnost. Vzhledem k tomu, že se postupy v jednotlivých členských státech liší, vzniká tím zbytečná administrativní zátěž a právní nejistota, aniž by to přinášelo jasné výhody. Vzhledem k tomu, že skladování vozidel je nákladné, neexistuje ostatně žádný důvod k jejich hromadění. Bylo-li vozidlo vyrobeno před vstupem nových pravidel v platnost, mělo by platné osvědčení o shodě by proto mělo zůstat v platnosti.

Pozměňovací návrh 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2018/858:
Článek 48

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	1a) článek 48 se mění takto:
Dodání na trh, registrace nebo uvedení do provozu ***v případě vozidel jiných než z výběhu série***	Dodání na trh, registrace nebo uvedení ***vozidel*** do provozu
1. Aniž jsou dotčeny články 51, 52 a 53, vozidla, pro která je schválení typu vozidla povinné nebo pro která výrobce takové schválení získal, smějí být dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu pouze za podmínky, že jsou opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s články 36 a 37.	1. Aniž jsou dotčeny články 51, 52 a 53, vozidla, pro která je schválení typu vozidla povinné nebo pro která výrobce takové schválení získal, smějí být dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu pouze za podmínky, že jsou opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s články 36 a 37 ***v den výroby***.
Registraci a uvedení do provozu neúplných vozidel lze odmítnout po dobu, kdy vozidla zůstávají neúplná. ***Registrace a uvedení do provozu neúplných vozidel nesmí sloužit k obcházení článku 49.***	***Registraci a uvedení do provozu neúplných vozidel lze odmítnout po dobu, kdy vozidla zůstávají neúplná.***
2. Počet vozidel vyráběných v malých sériích, jež jsou dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu během jednoho roku, nepřekročí roční	2. Počet vozidel vyráběných v malých sériích, jež jsou dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu během jednoho roku, nepřekročí roční

množstevní limity stanovené v příloze V.	množstevní limity stanovené v příloze V.

Or. en

Odůvodnění

Stávající pravidla týkající se výběhu série vyžadují, aby výrobci nebo majitelé požádali o výjimku v případě, že vozidla nejsou registrována před vstupem nových regulačních požadavků v platnost. Vzhledem k tomu, že se postupy v jednotlivých členských státech liší, vzniká tím zbytečná administrativní zátěž a právní nejistota, aniž by to přinášelo jasné výhody. Vzhledem k tomu, že skladování vozidel je nákladné, neexistuje ostatně žádný důvod k jejich hromadění. Bylo-li vozidlo vyrobeno před vstupem nových pravidel v platnost, mělo by platné osvědčení o shodě by proto mělo zůstat v platnosti.

Pozměňovací návrh 138
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. 2 – odst. 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 48 – odst. 1

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	v článku 48 se odstavec 1 mění takto:
1. Aniž jsou dotčeny články 51, 52 a 53, vozidla, pro která je schválení typu vozidla povinné nebo pro která výrobce takové schválení získal, smějí být dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu pouze za podmínky, že jsou opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s články 36 a 37.	1. Aniž jsou dotčeny články 51, 52 a 53, vozidla, pro která je schválení typu vozidla povinné nebo pro která výrobce takové schválení získal, smějí být dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu pouze za podmínky, že jsou opatřena platným prohlášením o shodě vydaným v souladu s články 36 a 37 ***v den výroby***.

Or. en

(02018R0858-20240701)

Odůvodnění

Aby se odstranila fragmentace trhu a administrativní zátěž vyplývající z neharmonizovaných vnitrostátních postupů pro udělování výjimek pro výběh série, jako jsou například různé mechanismy kvót nebo data ukončení, měl by se registrační rámec zjednodušit. Současné postupy znamenají zbytečnou byrokracii jak pro průmysl, tak pro příslušné vnitrostátní orgány. Pokud tedy datum výroby vozidla předchází zavedení nového právního požadavku,

mělo by jeho prohlášení o shodě zůstat platné, čímž by odpadla nutnost zdlouhavých postupů pro udělení výjimky pro výběh série.

Pozměňovací návrh 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 29 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1a) v článku 29 se doplňuje nový odstavec, který zní:
	3a. EU schválení typu se udělí motorovému vozidlu, které odpovídají údajům v dokumentaci podle článku 24, a splňuje technické požadavky stanovené příslušnými regulačními akty uvedenými v příloze II. Do 1. ledna 2036 musí nové i stávající typy vozidel splňovat požadavky na schválení typu stanovené v tomto nařízení, jak stanoví příloha II. Doplnění ustanovení přílohy II, která se začnou uplatňovat od 1. ledna 2026 nebo později, nebudou pro schválení typu celých vozidel závazná.

Or. en

Pozměňovací návrh 140
Henrik Dahl

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1a) v článku 5 se doplňuje nový odstavec, který zní:

4a. Technické požadavky přijaté podle odstavce 1 se provádějí přiměřeným a technologicky neutrálním způsobem a nesmějí způsobovat zbytečné náklady hospodářským subjektům, spotřebitelům ani orgánům veřejné správy.

Or. en

Pozměňovací návrh 141
Henrik Dahl

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 b (nový)
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1b) v článku 5 se doplňuje nový odstavec 4b, který zní:
	4b. Technické požadavky podle odstavce 1 se zakládají na otevřených, harmonizovaných a nechráněných evropských nebo mezinárodních normách a musí být v souladu s technickými požadavky platnými pro dobíjecí infrastrukturu podle nařízení (EU) 2023/1804 a souvisejících aktů v přenesené pravomoci.

Or. en

Pozměňovací návrh 142
Henrik Dahl

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 c (nový)
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1c) v článku 5 se doplňuje nový

odstavec 4c, který zní:

4c. Technické požadavky přijaté podle odstavce 1 nesmí pro soukromá dobíjecí zařízení stanovit povinnou funkci vozidlo–síť ani konkrétní technické konstrukční části, pokud by taková funkce znamenala nepřiměřené dodatečné náklady nebo pokud není v daném kontextu instalace rozumně použitelná.

Or. en

Pozměňovací návrh 143
Henrik Dahl

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1 d (nový)
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 5 – odst. 4 d (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	1d) v článku 5 se doplňuje nový odstavec 4d, který zní:
	4d. Technické požadavky přijaté podle odstavce 1 zajistí, aby oprávněné třetí strany měly spravedlivý a nediskriminační přístup k údajům a řídicím signálům nezbytným pro poskytování služeb inteligentního a obousměrného nabíjení, a to s výhradou souhlasu uživatele a v souladu s platným právem Unie.

Or. en

Pozměňovací návrh 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 41 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	v článku 41 se doplňuje nový odstavec 5a, který zní:
	5a. Odchylně od odstavce 1 může výrobce požádat schvalovací orgán členského státu o prozatímní EU schválení typu plně automatizovaného vozidla kategorie M nebo N vyráběného v malých sériích, určeného pro komerční předběžné nasazení v rámci definované provozní konstrukční oblasti za účelem pokračujícího ověřování systému automatizovaného řízení v reálném provozu. Na toto schválení se vztahují roční množstevní limity, provozní podmínky, povinnosti sledování během provozu a maximální doba platnosti tří let, přičemž tuto dobu lze prodloužit o po sobě jdoucí období stejné délky za předpokladu, že jsou i nadále plněny stejné povinnosti. Prozatímní schválení typu udělené podle tohoto odstavce se uznává a považuje za platné na celém území Unie v rámci provozní konstrukční oblasti uvedené v certifikátu schválení.
	Do dne [Úřad pro publikace: vložte šest měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise v souladu s článkem 82 akty v přenesené pravomoci, jimiž stanoví příslušné technické požadavky, množstevní limity, provozní podmínky, požadavky na podávání zpráv a podmínky, za nichž mohou být provozní údaje shromážděné během období prozatímního schválení typu použity jako ověřovací důkazy na podporu žádosti o schválení typu vozidla v EU, a odpovídajícím způsobem pozmění přílohy tohoto nařízení. Tyto podmínky, omezení a související poplatky by měly náležitým způsobem zohledňovat velikost podniků, aby bylo zajištěno, že malé a střední podniky a inovativní start-upy budou moci z tohoto postupu plně těžit.
	Or. en

(32018R0858)

Pozměňovací návrh 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 b (nový)
Nařízení (EU) 2018/858:
Článek 43 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	vkládá se nový článek 43a, který zní:
	Článek 43a
	Vzájemné uznávání vnitrostátních povolení k testování a nasazení automatizovaných vozidel
	1. Jakékoli vnitrostátní povolení udělené členským státem k testování nebo komerčnímu nasazení automatizovaných a plně automatizovaných vozidel na veřejných komunikacích se uznává jako platné na celém území Unie v rámci provozní konstrukční oblasti uvedené v daném povolení.
	2. Pokud dva nebo více členských států zřídilo přeshraniční testovací prostředí pro systémy automatizovaného řízení, jsou povolení k testování udělená jedním ze zúčastněných členských států v rámci geografického rozsahu tohoto testovacího prostředí automaticky uznávána ostatními zúčastněnými členskými státy, za předpokladu, že vozidla splňují platné požadavky Unie.
	3. Členský stát může vznést námitku proti uznání podle odstavců 1 a 2 pouze na základě řádných důvodů týkajících se bezpečnosti silničního provozu a pouze do 30 pracovních dní od oznámení povolení. Nebude-li v této lhůtě vznesena odůvodněná námitka, považuje se povolení za uznané a platné na celém území Unie.
	4. Do [Úřad pro publikace: šest měsíců od

vstupu tohoto nařízení v platnost] členské státy určí příslušné orgány pro schvalování, uznávání a sdílení údajů, jak je uvedeno v tomto odstavci.

5. Do [Úřad pro publikace: vložte šest měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82 s cílem stanovit harmonizované postupy a mechanismus v celé Unii, který bude spravován Komisí nebo určeným orgánem Unie, za účelem provádění ustanovení tohoto článku a zavedení sběru a předávání provozních údajů z testovacích a zaváděcích činností.

Or. en

(32018R0858)

Pozměňovací návrh 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1 c (nový)
Nařízení (EU) 2018/858:
Čl. 22 – odst. 6 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	v článku 22 se doplňuje nový odstavec 6a, který zní:
	6a. Pro účely vícestupňového schválení typu automatizovaných vozidel nebo plně automatizovaných vozidel může výrobce požádat o základní EU schválení typu pro neúplné vozidlo jako platformu připravenou pro automatizovaný systém řízení, které potvrdí, že hardwarové prvky vozidla splňují minimální požadavky, které stanoví Komise podle tohoto odstavce, a to nezávisle na softwaru systému automatizovaného řízení, který bude integrován v následující fázi. Konečné EU schválení typu zahrnující integraci systému automatizovaného řízení se udělí v souladu s odstavcem 4

a s příslušnými požadavky nařízení (EU) 2019/2144 a prováděcího nařízení (EU) 2022/1426.

Základní EU schválení typu udělené podle tohoto odstavce platformě připravené pro automatizovaný systém řízení nesmí být omezeno na jediný typ vozidla, pokud výrobce nebo poskytovatel technologie prokáže, že stejný systém automatizovaný systém řízení, sestávající z definované kombinace hardwaru a softwaru, lze integrovat do několika typů základních vozidel splňujících minimální požadavky. V takovém případě musí schválení identifikovat příslušný automatizovaný systém řízení a řadu základních vozidel, na která se vztahuje.

Do [Úřad pro publikace: vložte šest měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82 za účelem stanovení minimálních hardwarových požadavků na základní vozidla připravená pro automatizovaný systém řízení, včetně požadavků týkajících se pokrytí senzory, standardů výpočetních platforem, redundance aktuátorů a úrovně funkční bezpečnosti, jakož i standardizované specifikace softwarově-hardwarového rozhraní pro integraci systémů automatizovaného řízení ve fázi konečného schválení, s cílem zajistit interoperabilitu mezi platformami vozidel a softwarem systémů automatizovaného řízení vyvinutými různými výrobci.

Or. en

(32018R0858)

Pozměňovací návrh 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. -1 (nový)

Nařízení (EU) 2019/2144
Čl. 7 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	– v článku 7 se doplňuje nový odstavec 5a, který zní:
	„5a. Vozidla kategorií M1 a N1 musí být vybavena systémem detekce přítomnosti dítěte schopným rozpoznat přítomnost dítěte, které zůstalo v prostoru pro cestující po vypnutí motoru nebo uzamčení vozidla, a včas varovat řidiče nebo uživatele vozidla a případně vydat varování vyššího stupně nebo provést zásah.“

Or. en

(32019R2144)

Pozměňovací návrh 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. -1 a (nový)
Nařízení (EU) 2019/2144
Čl. 7 – odst. 6

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	v čl. 7 odst. 6 se odstavec 6 nahrazuje tímto:
6. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu vozidel z hlediska požadavků uvedených v odstavcích 2 až ***5*** tohoto článku.	6. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví jednotné postupy a technické specifikace pro schvalování typu vozidel z hlediska požadavků uvedených v odstavcích 2 až ***5a*** tohoto článku.

Or. en

(32019R2144)

Pozměňovací návrh 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. 1
Nařízení (EU) 2019/2144
Čl. 9 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5a. Vozidla kategorie N_2 s pohonem na elektřinu s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN č. 89.	5a. Vozidla kategorie N_2 s pohonem na elektřinu s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN č. 89. ***Tato výjimka se nevztahuje na vozidla s typem karoserie lehkých nákladních automobilů***. ***V rámci hodnotící zprávy uvedené v článku 14 Komise posoudí, zda je tato výjimka i nadále odůvodněná. Není-li v rámci přezkumu uvedeného v článku 14 rozhodnuto jinak, výjimka přestane platit ke dni 31. prosince 2031.***

Or. en

Pozměňovací návrh 150
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. 1
Nařízení (EU) 2019/2144
Čl. 9 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5a. Vozidla kategorie N_2 s pohonem na elektřinu s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN č. 89.	5a. Vozidla kategorie N_2 s pohonem ***výhradně*** na elektřinu s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN č. 89. ***Tato výjimka se nevztahuje na vozidla s typem karoserie lehkých nákladních automobilů***.

Or. en

Pozměňovací návrh 151
Daniel Buda

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. 1
Nařízení (EU) 2019/2144
Čl. 9 – odst. 5 a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5a. Vozidla kategorie ***N_2*** s pohonem na elektřinu s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN č. 89.	5a. Vozidla kategorie ***N2*** s pohonem na elektřinu***, výhradně elektrická vozidla, hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením a vozidla s palivovými články*** s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN č. 89.

Or. ro

Odůvodnění

Je důležité, aby znění týkající se rozsahu bylo jasné a aby v něm byly použity termíny zakotvené v právních předpisech o schválení typu. Bylo by tedy nejlepší vyhnout se obecným formulacím, jako je „vozidla s pohonem na elektřinu“, a používat jasné technické kategorie.

Pozměňovací návrh 152
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. 1
Nařízení (EU) 2019/2144
Čl. 9 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5a. Vozidla kategorie N_2 s pohonem na elektřinu s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN	5a. Vozidla kategorie N_2 ***výhradně*** s pohonem na elektřinu s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle

č. 89.	předpisu OSN č. 89.

Or. en

Pozměňovací návrh 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. 1
Nařízení (EU) 2019/2144
Čl. 9 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5a. Vozidla kategorie N_2 ***s pohonem na elektřinu*** s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN č. 89.	5a. Vozidla kategorie N_2 s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN č. 89.

Or. en

Odůvodnění

Dodávková vozidla v rozmezí 3,5–4,25 t často spadají do kategorie N2 kvůli vyšší hmotnosti způsobené postupným zaváděním povinných bezpečnostních požadavků v posledních desetiletích, nikoli kvůli vyššímu riziku, a obvykle je provozují malé a střední podniky a živnostníci v rámci vnitrostátní přepravy. Požadavek na omezovač rychlosti pouze u neelektrických dodávkových vozidel stejné třídy zvyšuje náklady a administrativní zátěž, aniž by to přineslo jakýkoli přínos pro bezpečnost, jelikož bezpečnostní zkoušky v rámci schválení typu platí bez ohledu na způsob pohonu. Technologicky neutrální výjimka odráží pravidla týkající se tachografů a rozsah působnosti předpisu OSN č. 89.

Pozměňovací návrh 154
Volker Schnurrbusch

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. 1
Nařízení (EU) 2019/2144
Čl. 9 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5a. Vozidla kategorie N_2 ***s pohonem na elektřinu*** s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN č. 89.	5a. Vozidla kategorie N_2 s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN č. 89.

Or. en

Pozměňovací návrh 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. 1
Nařízení (EU) 2019/2144
Čl. 9 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5a. Vozidla kategorie ***N_2*** s pohonem na elektřinu s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN č. 89.“	5a. Vozidla kategorie ***N2*** s pohonem na elektřinu ***nebo vodík*** s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN č. 89.“

Or. en

Pozměňovací návrh 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2019/2144
Článek 8 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	vkládá se nový článek 8a, který zní:
	Bezpečnostní požadavky na systémy

zapuštěných a zasouvacích dveřních klik

1. Vozidla kategorií M_1 a N_1 vybavená zapuštěnými, zasouvacími nebo elektronicky ovládanými vnějšími dveřními klikami musí být navržena tak, aby bylo možné tyto kliky otevřít v případě výpadku napájení, srážky, zamrznutí nebo nouzových situací, včetně požáru vozidla a ponoření do vody.

2. Tyto kliky musí být vybaveny mechanickým nouzovým systémem, který je nezávislý na elektrickém napájení a umožňuje ruční otevření z vnitřní i vnější strany.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijmout akt v přenesené pravomoci za účelem stanovení podrobných pravidel a technických požadavků týkajících se bezpečnosti těchto klik.

Or. en

(32019R2144)

Pozměňovací návrh 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2019/2144
Čl. 14 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	V článku 14 nařízení (EU) 2019/2144 se vkládá nový pododstavec, který zní:
	„Komise navíc posoudí povolení uvedené v čl. 9 odst. 5a pro vozidla kategorie N2 s pohonem na elektřinu s maximální technicky přípustnou celkovou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny, která podle této výjimky nemusí být vybavena omezovači rychlosti, z hlediska potenciálních bezpečnostních rizik a zlepšení energetické hustoty baterií, která by mohla podpořit snížení této

hodnoty 4,25 tuny. Pokud hodnocení takovou revizi podpoří, bude se vztahovat pouze na novou produkci od určitého data a Komise v souladu s tím předloží legislativní návrh.“

Or. en

(32019R2144)

Odůvodnění

V rámci tohoto legislativního návrhu nebylo provedeno žádné posouzení dopadů, a proto by mělo být v rámci revize nařízení 2019/2144 provedeno řádné vyhodnocení.

Pozměňovací návrh 158
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. 3 – odst. 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2019/2144
Čl. 9 – odst. 5 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	V článku 9 nařízení (EU) 2019/2144 se vkládá nový odstavec 5b, který zní:
	5b. 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 kategorií M2, N2, M3 a N3 uvedených v tabulce 8 přílohy I.

Or. en

(32019R2144)

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 159
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. 1 a (nový)
Nařízení (EU) 2019/2144
Čl. 6 – odst. 1 – písm. g a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	V čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) 2019/2144 se vkládá nové písmeno ga), které zní:
	„ga) systém pro přerušení nabíjení elektrických vozidel uvnitř vozidla v souladu s technickými specifikacemi přijatými podle článku 12.“

Or. en

(32019R2144)

Odůvodnění

Nabíjecí stanice se často nacházejí v odlehlých nebo izolovaných oblastech, kde se cestující mohou dostat do situací, kdy není možné bezpečně vystoupit z vozidla a přerušit nabíjení. Tuto bezpečnostní mezeru řeší standardizovaný mechanismus uvnitř vozidla, který řidiči umožňuje kdykoli přerušit nabíjení. Technické specifikace, včetně požadavků na rozhraní a interoperabilitu se stávajícími standardy pro nabíjení, stanoví Komise prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci podle článku 12, čímž zajistí soulad s příslušnými normami.

Pozměňovací návrh 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 3 – odst. 2 – bod 50 a (nový)

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 3 se vkládá nový bod 50a,

který zní:

50a) „vozidlem poháněným výhradně způsobilými palivy“ (VEEF) osobní automobil nebo lehké užitkové vozidlo, které je po celou dobu své životnosti poháněno výhradně způsobilými palivy;

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Zavedení kategorie pro vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy zajišťuje technologickou neutralitu a rovné podmínky pro bateriová elektrická vozidla.

Pozměňovací návrh 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 – bod -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 3 – odst. 2 – bod 50 c (nový)

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 3 se vkládá bod 50ca, který zní:
	50c) „systémem upozornění na palivo“ systém navržený tak, aby zabránil vozidlu poháněnému výhradně způsobilými palivy používat jiná než způsobilá paliva;

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Pro případ provozu vozidla s nezpůsobilými palivy je zapotřebí systém upozornění. Systém upozornění na palivo musí být navržen tak, aby v konečné fázi zablokoval vozidlo v případě, že do něj bylo natankováno fosilní palivo, avšak teprve poté, co řidiče na tuto situaci upozorní flexibilní a stupňující se varovný systém.

Pozměňovací návrh 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 3 – odst. 2 – bod 50 b (nový)

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v čl. 3 odst. 2 se vkládá nový bod, který zní:
	50b) „způsobilými palivy“ veškerá paliva ve smyslu směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (EU) 2018/2001, která splňují kritéria udržitelnosti uvedená v této směrnici;

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Tento přístup zaručuje právní soudržnost v rámci právních předpisů EU.

Pozměňovací návrh 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. -1 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 3 – odst. 2 – bod 50 c (nový)

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v čl. 3 odst. 2 se vkládá nový bod 50c, který zní:
	50c) „monitorováním paliva“ zařízení určené k ověření, zda je vozidlo poháněné výhradně způsobilými palivy zásobováno pouze způsobilými palivy;

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Aby bylo možné ověřit, že je vozidlo poháněné výhradně způsobilými palivy, je zapotřebí „monitorování paliva“, které prokáže, že dané vozidlo je zásobováno výhradně těmito způsobilými palivy.

Pozměňovací návrh 164
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. 4 – odst. 5

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v čl. 4 se odst. 5 nahrazuje tímto:
5. Výrobci nesmějí konstruovat, vyrábět a montovat vozidla s manipulačními zařízeními nebo manipulačními strategiemi.	5. Výrobci nesmějí konstruovat, vyrábět a montovat vozidla s manipulačními zařízeními nebo manipulačními strategiemi. ***Pokud bylo zařízení nebo strategie schváleno orgánem pro schvalování typu v souladu s tímto nařízením a prováděcím aktem uvedeným v čl. 14 odst. 3 písm. a) až c) a čl. 14 odst. 4, písm. s) a u), včetně příslušné dokumentace k nim, nepředstavuje toto zařízení nebo strategie manipulační zařízení, manipulační strategii ani strategii ve smyslu čl. 13 odst. 5 nařízení (EU) 2018/858.“***

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 lhůtu na přípravu.

Pozměňovací návrh 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

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

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 4 se doplňuje nový odstavec 1a, který zní:
	„1a. V případě těžkých vozidel a případně nesilničních pojízdných strojů se požadavky stanovené v tomto odstavci uplatňují kumulativně a zajistí dodržování mezních hodnot emisí a nepřetržitou provozuschopnost vozidel a strojů za všech běžných a rozumně předvídatelných provozních podmínek v celé Unii. Výrobci jsou povinni navrhovat, kalibrovat a monitorovat systémy regulace emisí využívající činidla, včetně systémů selektivní katalytické redukce, tak aby tyto systémy zachovávaly plnou funkční způsobilost ve všech provozních situacích typických pro dopravní logistiku, stavebnictví, těžbu, lesnictví, zemědělství, nakládání s odpady a další užití v průmyslu a ve službách s nepřetržitým nebo vysokým stupněm využití.
	Pokud podmínky, včetně těch, které vedou ke krystalizaci nebo zamrznutí činidla, zhoršují nebo by mohly zhoršit výkon systému, platí následující požadavky:
	a) systémy regulace emisí musí být neprodleně upraveny, přizpůsobeny nebo doplněny alternativními technickými řešeními, včetně použití alternativních činidel;
	b) musí být prokázána rovnocenná výkonnost z hlediska emisí a být trvale udržována za všech platných zkušebních podmínek i podmínek v reálném provozu;
	c) nesmí dojít ke snížení provozní dostupnosti nad rámec mezí nezbytných pro zachování souladu s mezními

hodnotami emisí; a

d) dodržování platných mezních hodnot emisí nesmí být za žádných provozních podmínek spadajících do působnosti tohoto nařízení pozastaveno, přerušeno ani omezeno.“

Or. en

Pozměňovací návrh 166
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. 4 – odst. 2

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v čl. 4 se odst. 2 nahrazuje tímto:
Výrobci konstruují, vyrábějí a montují vozidla tak, aby byla v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I za podmínek stanovených v příloze III a dodržování hodnot uvedených v prohlášení o shodě a v dokumentaci ke schválení typu, po celou dobu životnosti vozidla, jak je stanovena v tabulce 1 přílohy IV. Tato vozidla se označí jako vozidla „Euro 7“.	Výrobci konstruují, vyrábějí a montují vozidla tak, aby byla v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I za podmínek stanovených v příloze III a ***případně*** dodržování ***maximálních*** hodnot ***emisí v reálném provozu*** uvedených v prohlášení o shodě a v dokumentaci ke schválení typu, po celou dobu životnosti vozidla, jak je stanovena v tabulce 1 přílohy IV. Tato vozidla se označí jako vozidla „Euro 7“.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity (CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance

verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Pozměňovací návrh 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

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

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	-1) vkládá se nový článek 4a, který zní:
	„Článek 4a
	Zvláštní požadavky a ustanovení pro vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy (VEEF)
	1. Vozidla, která získala schválení typu jako vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy (VEEF), musí kromě požadavků stanovených v tomto nařízení, aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech přijatých na jeho základě splňovat také požadavky stanovené v tomto článku. Specifické emise CO_2 vozidla VEEF musí činit 0 g CO_2/km. Tato hodnota se uvede v prohlášení o shodě vydaném podle článku 36 nařízení (EU) 2018/858 a použije se pro účely nařízení (EU) 2019/631. Měření specifických emisí CO_2 se nevyžaduje; měření spotřeby paliva v l/100 km se vyžaduje v rámci řízení schválení typu, shodnosti výroby nebo zkoušek shodnosti v provozu.
	2. Vozidla VEEF musí být vybavena monitorováním paliva a systémem upozornění na palivo. Tyto systémy musí být navrženy, zkonstruovány a nainstalovány tak, aby byla zajištěna ochrana proti neoprávněné manipulaci.

Přívod paliva musí být vhodným způsobem označen tak, aby bylo zřejmé, že motor je poháněn výhradně způsobilými palivy.

3. Monitorování doplňování paliva musí být schopno během provozu vozidla a při každém doplnění paliva zjistit, zda je vozidlo poháněno výhradně způsobilými palivy. Zejména musí být schopno odhalit použití paliv nebo palivových směsí, které nesplňují podmínky pro způsobilá paliva, a to pomocí technicky vhodných metod sledování a jejich kombinace. Tato metoda by mohla zahrnovat následující metody založené na následujících přístupech nebo jakoukoli jinou technicky vhodnou metodu sledování:

a) systém digitální sledovatelnosti mezi dvěma koncovými body pro způsobilá paliva v rámci celého dodavatelského řetězce paliv, včetně využití ověřených digitálních záznamů a digitálního propojení, které spojuje konkrétní doplnění paliva s konkrétním vozidlem a čerpací stanicí;

b) palubní detekce používání nezpůsobilých paliv na základě zpracování stávajících signálů a funkcí vozidla, včetně signálů generovaných řídicími jednotkami vozidla a souvisejícími senzorovými systémy;

c) identifikaci složení paliva na palubě pomocí molekulárních, spektroskopických nebo srovnatelných analytických senzorů, což umožňuje přímo ověřit, zda použité palivo splňuje podmínky pro uznání jako způsobilé palivo;

d) zajištění obousměrné komunikace mezi vozidlem a čerpacím zařízením, včetně ověřování pravosti a kontrol integrity doplnění paliva a, je-li to relevantní, technická opatření umožňující doplňování způsobilých paliv a zabraňující doplňování nezpůsobilých paliv;

e) systém přidělování hmotnostní bilance, v jehož rámci jsou množství způsobilých

paliv uvedených na trh doložena ověřitelnými záznamy a přidělena konkrétním vozidlům v množství odpovídajícím jejich přičitatelné spotřebě; stejně jako vyvažovací přístup založený na digitálních důkazech, při kterém se spotřeba paliva přiřazená konkrétnímu vozidlu sleduje a porovnává s digitálními doklady (včetně osvědčení nebo rovnocenných záznamů), aniž by bylo nutné je propojovat s doplněním paliva u čerpací stanice; Pokud systém monitorování paliva zjistí, že vozidlo VEEF není poháněno výhradně způsobilými palivy, aktivuje se automaticky systém upozornění na palivo.

4. Systém upozornění na palivo řidiče upozorní, pokud vozidlo VEEF není provozováno se způsobilými palivy, a na základě stupňujícího se varovného systému zabrání dalšímu provozu vozidla. Toho lze dosáhnout zejména tím, že se definitivně zabrání (opětovnému) nastartování vozidla.

5. Odchylně od odstavce 4 může systém upozornění řidiče za výjimečných okolností řidiči povolit toto upozornění na omezenou vzdálenost obejít, je-li to nezbytné k zamezení nepřiměřenému omezení mobility, zejména

a) v regionech Unie, kde v okruhu 100 kilometrů není k dispozici žádná přiměřeně dostupná možnost doplnění způsobilých paliv; nebo

b) pokud je vozidlo provozováno mimo území Unie. Obcházení uvedené v prvním pododstavci se omezí na to, co je nezbytně nutné, a nesmí umožňovat trvalý provoz vozidla ani překročení omezení vzdálenosti bez použití způsobilých paliv.

6. Na základě žádosti výrobce může orgán pro schválení typu udělit EU schválení typu pro monitorování paliva a/nebo systém upozornění na palivo, pokud bylo prokázáno splnění požadavků tohoto článku. Toto schválení samo o sobě nepředstavuje schválení typu vozidla jako

vozidla VEEF a netýká se žádných dalších požadavků platných pro schválení typu vozidla jako vozidla VEEF. Členské státy Komisi oznámí všechna schválení monitorování paliva/nebo systému upozornění na palivo udělená podle tohoto odstavce do 30 dnů ode dne jejich vydání. Oznámení musí obsahovat neutrální shrnutí technických specifikací schváleného monitorování paliva a/nebo systému upozornění na palivo. Komise přijme prováděcí akty, v nichž stanoví podrobné technické a procesní požadavky na schválení typu monitorování paliva a/nebo systémů upozornění na palivo.

7. Komise přijme prováděcí akty, jimiž se stanoví jednotné postupy a technické specifikace pro schválení typu vozidel VEEF s ohledem na požadavky stanovené v tomto článku, včetně požadavků týkajících se ochrany proti neoprávněné manipulaci, zkoušek a uplatňování výjimky podle odstavce 5. To zahrnuje nezbytné změny příloh I, II, IX a XIV prováděcího nařízení Komise (EU) 2025/1706 a přílohy I prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Článek 4a stanoví právní základ pro novou kategorii vozidel, a to „vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy“ (VEEF). Odstavec 3 navrhovaného článku stanoví soubor způsobilých metod monitorování. Odstavce 4 a 5 zavádějí pojmy týkající se upozornění na palivo, které zajišťují dodržování předpisů přiměřeným a uživatelsky přívětivým způsobem. Odstavec 6 umožňuje členským státům schvalovat další metodiky monitorování, které mohou být vyvinuty v budoucnu. Odstavec 7 Komisi svěřuje pravomoc k přijetí nezbytných prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci za účelem uvedení pojetí vozidel VEEF do praxe.

Pozměňovací návrh 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

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

Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 7 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 7 se doplňuje nový odstavec 1a, který zní:
	„1a. Výrobci zajistí, aby si systém následného zpracování výfukových plynů, který používá činidlo, zachoval funkci regulace emisí za všech podmínek okolí, zejména při nízkých teplotách okolí.“

Or. en

(32024R1257)

Pozměňovací návrh 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

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

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 7 se vkládá nový odstavec 1a, který zní:
	„1a. U vozidel VEEF se nevyžaduje měření specifických emisí CO_2, zatímco měření spotřeby paliva v l/100 km je součástí procesu schvalování typu. V žádosti o EU schválení typu musí výrobce s ohledem na emise uvést, že motor vozidla je poháněn výhradně způsobilými palivy. Výrobce rovněž předloží informace o monitorování paliva a systému upozornění na palivu paliva, jakož i o opatřeních přijatých k ochraně monitorování paliva a systému upozornění na palivo před neoprávněnými zásahy a neoprávněnými úpravami.“

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

Článek 7 stanoví povinnosti výrobců týkající se schvalování typu z hlediska emisí. Tato změna představuje nezbytnou technickou úpravu, jejímž cílem je zahrnout vozidla VEEF a také informace týkající se monitorování paliva systému upozornění na palivo.

Pozměňovací návrh 170
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 (nový)
Nařízení (EU) 2024/1257
Čl. 7 – odst. 2 a (nový)

Platné znění	*Pozměňovací návrh*
	-1) v článku 7 se doplňuje nový odstavec 2a, který zní:
	2a. Výrobci předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě, pokud jde o trvanlivost a nepřítomnost nadměrné poruchovosti systému vstřikování činidla za dynamických podmínek, při nichž činidlo uvedené ve schválení typu opakovaně zamrzá a rozmrzá. Tyto systémy musí splňovat požadavky na životnost uvedené v tabulce 1 přílohy IV.

Or. en

(32024R1257)

Odůvodnění

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure

rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.