



2025/0420(COD)

7.5.2026

*****I**

NÁVRH ZPRÁVY

o návrh (EU) 2019/631, pokud jde o výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová lehká užitková vozidla a označování vozidel, a kterým se zrušuje směrnice 1999/94/ES
(COM(2025)0995 – C10-0355/2025 – 2025/0420(COD))

Výbor pro životní prostředí, klima a bezpečnost potravin

Zpravodaj: Massimiliano Salini

Vysvětlivky

- * Postup konzultace
- *** Postup souhlasu
- ***I Řádný legislativní postup (první čtení)
- ***II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- ***III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

Pozměňovací návrhy k návrhu aktu**Pozměňovací návrhy Parlamentu předložené ve dvou sloupcích**

Vypuštění textu je označeno ***tučnou kurzivou*** v levém sloupci. Nahrazení je označeno ***tučnou kurzivou*** v obou sloupcích. Nový text je označen ***tučnou kurzivou*** v pravém sloupci.

První a druhý řádek záhlaví každého pozměňovacího návrhu označují příslušnou část projednávaného návrhu aktu. Pokud se pozměňovací návrh týká existujícího aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je v záhlaví mimo to na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká.

Pozměňovací návrhy Parlamentu v podobě konsolidovaného textu

Nové části textu jsou označeny ***tučnou kurzivou***. Vypuštěné části textu jsou označeny symbolem ***■*** nebo přeškrtnuty. Nahrazení se vyznačují tak, že nový text se označí ***tučnou kurzivou*** a nahrazený text se vymaže nebo přeškrtně. Výjimečně se neoznačují změny výlučně technické povahy, které provedly příslušné útvary za účelem vypracování konečného znění.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	41
PŘÍLOHA: ZVEŘEJŇOVÁNÍ PODNĚTŮ	43

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrh (EU) 2019/631, pokud jde o výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová lehká užitková vozidla a označování vozidel, a kterým se zrušuje směrnice 1999/94/ES (COM(2025)0995 – C10-0355/2025 – 2025/0420(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2025)0995),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C10-0355/2025),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na článek 60 jednacího řádu,
 - s ohledem na stanoviska Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro dopravu a cestovní ruch,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro životní prostředí, klima a bezpečnost potravin (A10-0000/2026),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. schvaluje své prohlášení, které je přílohou tohoto usnesení.
 3. pověřuje svou předsedkyni, aby předala postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí

(5) Lehká užitková vozidla se nakupují a používají v profesionálním kontextu. U některých specifických případů použití **mohou existovat** krátkodobé překážky pro nasazení vozidel s nulovými emisemi v daném segmentu. Je proto vhodné upravit cíl pro tato vozidla v oblasti emisí CO₂ pro rok 2030, aby se podpořila schopnost výrobců nadále investovat, zejména do přechodu na vozidla s nulovými emisemi.

Pozměňovací návrh

(5) Lehká užitková vozidla se nakupují a používají v profesionálním kontextu. U některých specifických případů použití **existují** krátkodobé překážky pro nasazení vozidel s nulovými emisemi v daném segmentu. Je proto vhodné upravit cíl pro tato vozidla v oblasti emisí CO₂ pro rok 2030, aby se podpořila schopnost výrobců nadále investovat, zejména do přechodu na vozidla s nulovými emisemi.

Or. en

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

(6) Podpora vývoje a výroby malých elektromobilů vyráběných v EU zajistí spotřebitelům cenovou dostupnost a přístup k čisté mobilitě a zvýší konkurenceschopnost a udržitelnost evropského automobilového průmyslu. Je proto vhodné podpořit vývoj malých elektromobilů vyráběných v EU poskytnutím pobídek ve formě kreditů CO₂ pro výrobce, kteří tato vozidla uvedou na trh Unie.

Pozměňovací návrh

(6) Podpora vývoje a výroby malých elektromobilů **a dodávkových vozidel** vyráběných v EU zajistí spotřebitelům cenovou dostupnost a přístup k čisté mobilitě a zvýší konkurenceschopnost a udržitelnost evropského automobilového průmyslu. Je proto vhodné podpořit vývoj malých elektromobilů **a dodávkových vozidel** vyráběných v EU poskytnutím pobídek ve formě kreditů CO₂ pro výrobce, kteří tato vozidla uvedou na trh Unie.

Or. en

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7

(7) Je nezbytné, aby cíle v oblasti emisí CO₂ i nadále motivovaly k přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a vytvářely jistotu a předvídatelnost pro takové investice, avšak nedostatečná regulační flexibilita může způsobit výrobcům vozidel potíže, pokud omezí jejich možnosti dodržování předpisů. Je proto vhodné podporovat technologicky neutrální přístup stanovením regulační flexibility u technologií s nulovými emisemi.

(7) Je nezbytné, aby cíle v oblasti emisí CO₂ i nadále motivovaly k přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a vytvářely jistotu a předvídatelnost pro takové investice, avšak nedostatečná regulační flexibilita může způsobit výrobcům vozidel potíže, pokud omezí jejich možnosti dodržování předpisů. Je proto vhodné podporovat technologicky neutrální přístup stanovením regulační flexibility u technologií s nulovými emisemi. ***Tato flexibilita by měla výrobcům vozidel usnadňovat přechod na mobilitu a dopravu s nulovými emisemi. Z tohoto důvodu by se tyto možnosti flexibility měly uplatňovat ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost, a to jak pro osobní automobily, tak pro lehká užitková vozidla.***

Or. en

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

(8) K zajištění dodatečné flexibility by výrobci měli v období **2030** až 2032 zajistit, aby průměrné specifické emise CO₂ z jejich vozidel nepřekročily emisní cíl, který se vypočítá jako průměr jejich ročních cílů pro specifické emise v daném období. Plnění cílů by mělo být posouzeno u každého jednotlivého výrobce na konci období. Poplatky za překročení emisí by měly být vypočteny odpovídajícím způsobem.

(8) K zajištění dodatečné flexibility by výrobci měli v období **2028** až 2032 zajistit, aby průměrné specifické emise CO₂ z jejich vozidel ***kategorie M*** nepřekročily emisní cíl, který se vypočítá jako průměr jejich ročních cílů pro specifické emise v daném období. Plnění cílů by mělo být posouzeno u každého jednotlivého výrobce na konci období. Poplatky za překročení emisí by měly být vypočteny odpovídajícím způsobem. ***K zajištění dodatečné flexibility by výrobci měli v období 2025 až 2029 a v období 2030 až 2034 zajistit, aby průměrné specifické emise CO₂ z jejich vozidel kategorie N nepřekročily emisní cíl, který***

se vypočítá jako průměr jejich ročních cílů pro specifické emise v daném období. Plnění cílů by mělo být posouzeno u každého jednotlivého výrobce na konci období. Poplatky za překročení emisí by měly být vypočteny odpovídajícím způsobem.

Or. en

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

(9) Cíl snížení emisí pro vozový park se od roku 2035 snižuje ze 100 % na 90 % **za předpokladu, že zbývající emise budou kompenzovány použitím kreditů za nízkouhlíkovou ocel nebo kreditů za udržitelná obnovitelná paliva.**

Pozměňovací návrh

(9) Cíl snížení emisí pro vozový park se od roku 2035 snižuje ze 100 % na 90 % **pro osobní automobily a 80 % pro lehká užitková vozidla. Od vstupu tohoto nařízení v platnost by výrobci osobních a lehkých užitkových vozidel měli mít možnost využívat k dosažení cílů snížení emisí CO₂ kredity za udržitelná obnovitelná paliva a kredity za nízkouhlíkovou ocel.**

Or. en

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

(10) Využívání kreditů za nízkouhlíkovou ocel a kreditů za udržitelná obnovitelná paliva by mělo být omezeno, aby se zachovaly investice do hodnotového řetězce technologií s nulovými emisemi. **Tím, že od roku 2035 umožňují kompenzovat emise až do výše 10 % cíle pro vozový park EU pro rok 2021,**

Pozměňovací návrh

(10) Využívání kreditů za nízkouhlíkovou ocel a kreditů za udržitelná obnovitelná paliva by mělo být omezeno, aby se zachovaly investice do hodnotového řetězce technologií s nulovými emisemi. **Výrobci vozidel by měli mít možnost od vstupu tohoto nařízení v platnost dosahovat cílů snížení emisí CO₂**

podporují tyto kredity ve spojení s cílem snížení emisí o 90 % celkový cíl klimatické neutrality.

prostřednictvím příspěvku až 10 % způsobilých kreditů za paliva a až 7 % kreditů za nízkouhlíkovou ocel z referenčního cíle pro specifické emise CO₂ výrobce pro rok 2021.

Or. en

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(11a) V návrhu Komise se odkazuje na biopaliva a e-paliva, jejich úloha je však omezena na kompenzační mechanismus po roce 2035 s vymezenou horní hranicí. Navzdory významu obnovitelných paliv pro dekarbonizaci silniční dopravy, chybí také jasný regulační signál, který by umožňoval jejich plné využívání. Za účelem odstranění tohoto nedostatku by měla být zavedena zvláštní kategorie pro vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy (VEEF), která by zajišťovala řádné zohlednění jejich potenciálu v oblasti dekarbonizace. Pro účely tohoto nařízení by tato vozidla měla být klasifikována jako vozidla s nulovými emisemi a měla by přispívat k plnění cílů výrobců prostřednictvím přiznání hodnoty nulových výfukových emisí, jako v případě bateriových elektrických vozidel. Zřízení této kategorie by podpořilo inovace a zároveň posílilo konkurenceschopnost a udržitelnost v Unii.

Or. en

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení Bod odůvodnění 12

(12) Je vhodné umožnit v normách pro emise CO₂ uznání úspor emisí z udržitelných obnovitelných paliv, aby se výrobcům poskytla další flexibilita a podpořily se investice do rozvoje hodnotového řetězce udržitelných obnovitelných paliv. Tato paliva budou i nadále hrát roli v dekarbonizaci dopravy. ***V zájmu podpory inovativních technologií obsahuje současný rámec zřízený směrnicí (EU) 2018/2001 závazné cíle pro pokročilá biopaliva v dopravě. Pokrok při jeho provádění je sice pomalý, ale postupuje.*** Na konec roku 2026 je naplánován přezkum směrnice (EU) 2018/2001, který zhodnotí dosažený pokrok a potřebu aktualizace budoucího rámce pro biohospodářství.

(12) Je vhodné umožnit v normách pro emise CO₂ uznání úspor emisí z udržitelných obnovitelných paliv, aby se výrobcům poskytla další flexibilita a podpořily se investice do rozvoje hodnotového řetězce udržitelných obnovitelných paliv. Tato paliva budou i nadále hrát roli v dekarbonizaci dopravy. ***Jedná se o paliva definovaná ve směrnici (EU) 2018/2001, která splňují kritéria udržitelnosti stanovená v člancích 29, 29a a 31 uvedené směrnice.*** Na konec roku 2026 je naplánován přezkum směrnice (EU) 2018/2001, který zhodnotí dosažený pokrok a potřebu aktualizace budoucího rámce pro biohospodářství.

Or. en

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

(13) Podpora nízkouhlíkové oceli má zásadní význam pro dosažení cílů Unie v oblasti klimatu a zároveň pro posílení konkurenceschopnosti jejího průmyslu a strategické autonomie. Vzhledem k tomu, že automobilový průmysl je klíčovým uživatelem oceli, je vhodné motivovat k používání nízkouhlíkové oceli při výrobě vozidel, aby se vytvořil vedoucí trh. Výrobci ***by proto*** měli mít možnost ***po roce 2035 kompenzovat emise CO₂ ze svých nových vozidel, které již nebyly kompenzovány používáním udržitelných obnovitelných paliv, pomocí kreditů za nízkouhlíkovou ocel vyrobenou v EU.***

(13) Podpora nízkouhlíkové oceli má zásadní význam pro dosažení cílů Unie v oblasti klimatu a zároveň pro posílení konkurenceschopnosti jejího průmyslu a strategické autonomie. Vzhledem k tomu, že automobilový průmysl je klíčovým uživatelem oceli, je vhodné motivovat k používání nízkouhlíkové oceli při výrobě vozidel, aby se vytvořil vedoucí trh. ***Od vstupu tohoto nařízení v platnost by*** výrobci měli mít možnost ***využívat kredity za nízkouhlíkovou ocel vyrobenou v EU jako příspěvek k dosažení svých specifikovaných cílů v oblasti snížení emisí CO₂. Definice a metodické postupy týkající se pojmů „vyrobeno v Unii“ a***

„nizkougliková ocel“ by měly být prioritně stanoveny v nařízení, 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 (akt o akcelérátoru průmyslu), a neměly by oddalovat vstup ustanovení o nizkouglikové oceli v platnost.

Or. en

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13a) Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV) mohou sehrát úlohu při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a mohou být užitečná u specifických případů použití i na dalších světových trzích. Vozidla OVC-HEV přispívají ke snižování emisí CO₂ ze silniční dopravy tím, že kombinují technologii spalovacích motorů s možnostmi elektrického pohonu a zároveň nabízejí spotřebitelům praktickou a flexibilní možnost, která je může přiblížit k elektromobilitě. Emise CO₂ vozidel OVC-HEV ve smyslu nařízení (EU) 2024/1257 se vypočítávají pomocí faktoru použití, který v roce 2025 zvýšil parametry najetých kilometrů při homologačních zkouškách a předpokládá další zpřísnění těchto zkoušek 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 CO₂ stanovených v tomto nařízení. V zájmu zajištění regulační stability a zachování příspěvku vozidel OVC-HEV ke snižování emisí by měl být zachován faktor použití platný od roku 2027 prostřednictvím

přímé změny nařízení (EU) 2024/1257, které je v současné době revidováno v rámci souhrnného balíčku týkajícího se automobilového průmyslu COM(2025) 993.

Or. en

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 13 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13b) Je nezbytné, aby byl zachován cíl Unie dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality ve všech odvětvích hospodářství a zároveň bylo zajištěno, že evropský průmysl zůstane celosvětově konkurenceschopný a bude i nadále vytvářet vysoce kvalitní pracovní místa a zajišťovat růst a prosperitu v Unii. V této souvislosti sehrává využívání tržních kompenzačních opatření zásadní úlohu při zajišťování co nejefektivnějšího snižování emisí skleníkových plynů způsobem, který zároveň podpoří konkurenceschopnost průmyslu a účinný přechod ke klimatické neutralitě.

Or. en

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. a

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 1 – odst. 5 – písm. b

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl, který se rovná **40%** snížení

b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl, který se rovná **30%** snížení

cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.2 přílohy I.“;

cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.2 přílohy I.“;

Or. en

Odůvodnění

Zavádění nízkoemisních dodávkových vozidel a dodávkových vozidel s nulovými emisemi dosud výrazně zaostává za očekáváním kvůli přetrvávajícím překážkám, včetně nedostatečné dobíjecí infrastruktury. Týká se to zejména malých a středních podniků, protože jejich provozní modely jsou závislé na vysoké míře využití vozidel, optimalizaci užitečného zatížení a přísném zohlednění nákladové efektivity. Úprava cíle pro rok 2030 pro dodávková vozidla zajišťuje realističtější a hospodářsky životaschopnější scénář transformace, která je v souladu se skutečnou tržní realitou a zároveň zajišťuje konkurenceschopnost.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 1 – písm. b

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 1 – odst. 5 a – písm. b

Znění navržené Komisí

b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl, který se rovná **90%** snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.3 přílohy I.“;

Pozměňovací návrh

b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl, který se rovná **80%** snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.3 přílohy I.“;

Or. en

Odůvodnění

Navrhovaný 90% cíl pro dodávková vozidla pro rok 2035 je příliš přísný a neodráží technologickou připravenost ani omezení trhu. Snížení na 80 % zajišťuje postupnou a hospodářsky udržitelnou transformaci, chrání investiční kapacitu, konkurenceschopnost průmyslu a pracovní místa. Dodávková vozidla jsou zatížena specifickými omezeními, včetně vysokého stupně využití, potřeb užitečného zatížení a citlivosti v oblasti nákladů, což vyžaduje realističtější cíl.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 2 – písm. a

Nařízení (EU) č. 2019/631

Znění navržené Komisí

„vozidla s nulovými emisemi kategorie N se od 1. ledna 2025 pro účely tohoto nařízení, a aniž je tím dotčeno nařízení (EU) 2018/858 a nařízení (ES) č. 715/2007, považují za lehká užitková vozidla spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení, pokud **referenční hmotnost po odečtení hmotnosti systému akumulace energie** nepřesahuje 2 840 kg.“;

Pozměňovací návrh

„vozidla s nulovými emisemi kategorie N se od 1. ledna 2025 pro účely tohoto nařízení, a aniž je tím dotčeno nařízení (EU) 2018/858 a nařízení (ES) č. 715/2007, považují za lehká užitková vozidla spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení, pokud **maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla** nepřesahuje 4 250 kg.“;

Or. en

Odůvodnění

Vzhledem k hmotnosti vestavěných akumulátorů přesahuje hmotnost některých bateriových elektrických dodávkových vozidel 3,5 tuny, a hrozí, že se tak na ně toto nařízení nebude vztahovat, přestože jsou svou konstrukcí a použitím rovnocenné příslušným vozidlům se spalovacím motorem. Nedávné změny směrnice o řidičských průkazech (2006/126/ES) umožňují řídit taková vozidla do hmotnosti 4,25 tuny s řidičským průkazem skupiny B. Tento pozměňovací návrh zajišťuje soudržnost právních předpisů a řádné uznání těchto vozidel v tomto rámci.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. b

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 3 – odst. 1 – písm. n

Znění navržené Komisí

n) „vozidlem s nulovými emisemi“ osobní automobil nebo lehké užitkové vozidlo s výfukovými emisemi 0 g CO₂/km, jak byly stanoveny v souladu s platným postupem EU schválení typu;

Pozměňovací návrh

n) „vozidlem s nulovými emisemi“ osobní automobil nebo lehké užitkové vozidlo **bud'** s výfukovými emisemi 0 g CO₂/km, jak byly stanoveny v souladu s platným postupem EU schválení typu, **nebo poháněné výhradně způsobilými palivy v souladu s čl. 4 odst. 4;**

Or. en

Odůvodnění

Stávající rámec nezohledňuje celý dekarbonizační potenciál obnovitelných paliv. Zavedení kategorie pro vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy zajišťuje technologickou neutralitu a rovné podmínky pro bateriová elektrická vozidla. Posiluje evropskou průmyslovou základnu, diverzifikuje dostupná řešení v oblasti hnacích ústrojí, podporuje stávající hodnotové řetězce a nabízí nákladově efektivní přístup, zejména pro malé a střední podniky, a zároveň chrání pracovní místa a zajišťuje pragmatický přechod ke klimatické neutralitě.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. b

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 3 – odst. 1 – písm. n a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Or. en

Justification

The current framework fails to recognise the full decarbonisation potential of renewable fuels. Introducing a category for vehicles running exclusively on eligible fuels ensures technological neutrality and a level playing field with battery-electric vehicles. It strengthens Europe's industrial base, diversifies the available power train solutions, supports existing value chains and offers a cost-efficient pathway, particularly for SMEs, while safeguarding jobs and ensuring a pragmatic transition to climate neutrality. Therefore, VEEF should be recognised as zero-emission vehicles for the purpose of manufacturers compliance with CO2 emissions, setting this class on an equal footing with battery-electric vehicles.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 3 – písm. b

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 3 – odst. 1 – písm. n b (nové)

nb) „způsobilými palivy“ veškerá paliva ve smyslu směrnice (EU) 2018/2001, která splňují kritéria udržitelnosti uvedená v této směrnici;

Or. en

Odůvodnění

Definice způsobilých paliv je v souladu se směrnicí o obnovitelných zdrojích energie a jejími kritérii udržitelnosti. Tento přístup zaručuje právní soudržnost napříč právními předpisy EU, zabraňuje roztržitosti předpisů a vytváří jasný, transparentní a technologicky neutrální rámec pro používání udržitelných paliv.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4 – písm. a

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 4 – odst. 1 – písm. c

„Kromě toho výrobce od roku 2035 rovněž zajistí, aby jeho průměrné specifické emise CO₂ nepřekročily součet jeho kreditů za paliva uvedených v článku 5a a jeho kreditů za nízkouhlíkovou ocel uvedených v článku 5b.“;

„Kromě toho může výrobce od ... [datum vstupu tohoto nařízení v platnost] uplatnit své kredity za paliva uvedené v článku 5a a své kredity za nízkouhlíkovou ocel uvedené v článku 5b a započítat je do plnění svých průměrných specifických emisí CO₂.“;

Or. en

Odůvodnění

Podmíněnost, jak ji navrhuje Komise, by měla být nahrazena volitelným přístupem. To by výrobcům poskytlo více možností, jak dosáhnout 90% cíle. Bud' mohou cíl splnit přímo, nebo mohou případně využít kredity za paliva nebo kredity za nízkouhlíkové materiály. Tím se zajistí větší flexibilita, nákladová efektivita a technologická neutralita při zachování celkových ambicí v oblasti klimatu.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4 – písm. b
Nařízení (EU) č. 2019/631
Čl. 4 – odst. 1 a – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Odchylně od odstavce 1 výrobce, a to i v případě, že je členem sdružení, pro období zahrnující kalendářní roky 2025 až 2027 a kalendářní roky **2030** až 2032 zajistí, aby jeho průměrné specifické emise CO₂ za toto období nepřekročily jeho cíl pro specifické emise za uvedená období.

Pozměňovací návrh

Odchylně od odstavce 1 výrobce, a to i v případě, že je členem sdružení, pro období zahrnující kalendářní roky 2025 až 2027 a kalendářní roky **2028** až 2032 zajistí, aby jeho průměrné specifické emise CO₂ za toto období nepřekročily jeho cíl pro specifické emise za uvedená období.

Or. en

Odůvodnění

Průměrování je zavedený mechanismus, který odráží vývoj trhu v této kritické fázi zavádění elektromobility. Tříletý interval průměrování by měl být upraven pro dodávková vozidla a doplněn pro osobní automobily, aby odrážel rozdílnou tržní realitu obou segmentů. Pro dodávková vozidla by mělo platit pětileté průměrovací období pro roky 2025–2029 a 2030–2034, které zajistí potřebnou flexibilitu a bude lépe odrážet výkyvy na trhu. Pro osobní automobily by měl být stanoven pětiletý interval průměrování pro období 2028–2032, čímž by se zajistila dosažitelnost cíle –55 %.

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1 – bod 4 – písm. b
Nařízení (EU) č. 2019/631
Čl. 4 – odst. 1 a – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Tyto průměrné specifické emise CO₂ se vypočítají jako průměr ročních průměrných specifických emisí CO₂ za příslušné období vážený podle počtu nově registrovaných vozidel výrobce v každém kalendářním roce.

Pozměňovací návrh

Tyto průměrné specifické emise CO₂ se vypočítají jako průměr ročních průměrných specifických emisí CO₂ za příslušné období vážený podle počtu nově registrovaných vozidel **kategorie M** výrobce v každém kalendářním roce.

Or. en

Odůvodnění

Průměrování je zavedený mechanismus, který odráží vývoj trhu v této kritické fázi zavádění

elektromobility. Tříletý interval průměrování by měl být upraven pro dodávková vozidla a doplněn pro osobní automobily, aby odrážel rozdílnou tržní realitu obou segmentů. Pro dodávková vozidla by mělo platit pětileté průměrovací období pro roky 2025–2029 a 2030–2034, které zajistí potřebnou flexibilitu a bude lépe odrážet výkyvy na trhu. Pro osobní automobily by měl být stanoven pětiletý interval průměrování pro období 2028–2032, čímž by se zajistila dosažitelnost cíle –55 %.

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4 – písm. b

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 4 – odst. 1 a – pododstavec 3

Znění navržené Komisí

Cíl pro specifické emise se vypočítá jako průměr ročních cílů pro specifické emise stanovených v souladu s částí A bodem 6.3 **nebo částí B** přílohy I za příslušné období, nebo pokud je výrobci udělena výjimka podle článku 10, v souladu s uvedenou výjimkou, vážený počtem nově registrovaných vozidel výrobce v každém kalendářním roce.

Pozměňovací návrh

Cíl pro specifické emise se vypočítá jako průměr ročních cílů pro specifické emise stanovených v souladu s částí A bodem 6.3 přílohy I za příslušné období, nebo pokud je výrobci udělena výjimka podle článku 10, v souladu s uvedenou výjimkou, vážený počtem nově registrovaných vozidel výrobce v každém kalendářním roce.

Or. en

Odůvodnění

Průměrování je zavedený mechanismus, který odráží vývoj trhu v této kritické fázi zavádění elektromobility. Tříletý interval průměrování by měl být upraven pro dodávková vozidla a doplněn pro osobní automobily, aby odrážel rozdílnou tržní realitu obou segmentů. Pro dodávková vozidla by mělo platit pětileté průměrovací období pro roky 2025–2029 a 2030–2034, které zajistí potřebnou flexibilitu a bude lépe odrážet výkyvy na trhu. Pro osobní automobily by měl být stanoven pětiletý interval průměrování pro období 2028–2032, čímž by se zajistila dosažitelnost cíle –55 %.

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4 – písm. b

Nařízení (EU) č. 2019/631

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

Odchylně od odstavce 1 výrobce, a to i v případě, že je členem sdružení, pro období pěti let zahrnující kalendářní roky 2025 až 2029 a kalendářní roky 2030 až 2034 zajistí, aby jeho průměrné specifické emise CO₂ za toto období nepřekročily jeho cíl pro specifické emise za uvedené období. Tyto průměrné specifické emise CO₂ se vypočítají jako průměr ročních průměrných specifických emisí CO₂ za období pěti let vážený podle počtu nově registrovaných vozidel kategorie N výrobce v každém kalendářním roce. Cíl pro specifické emise se vypočítá v souladu s bodem 6.3 částí B přílohy I, nebo pokud je výrobcí udělena výjimka podle článku 10, v souladu s uvedenou výjimkou, vážený počtem nově registrovaných vozidel výrobce v každém kalendářním roce.

Or. en

Odůvodnění

Průměrování je zavedený mechanismus, který odráží vývoj trhu v této kritické fázi zavádění elektromobility. Tříletý interval průměrování by měl být upraven pro dodávková vozidla a doplněn pro osobní automobily, aby odrážel rozdílnou tržní realitu obou segmentů. Pro dodávková vozidla by mělo platit pětileté průměrovací období pro roky 2025–2029 a 2030–2034, které zajistí potřebnou flexibilitu a bude lépe odrážet výkyvy na trhu. Pro osobní automobily by měl být stanoven pětiletý interval průměrování pro období 2028–2032, čímž by se zajistila dosažitelnost cíle –55 %.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 4 – písm. b a (nové)

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 4 – odst. 3 a (nový)

ba) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„3a. Specifické emise CO₂ vozidel poháněných výhradně způsobilými palivy ve smyslu čl. 3 písm. na) (nové) se pro účely tohoto nařízení považují za nulové.

Do ... [šest měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise v souladu s články 5 a 15 nařízení (EU) 2024/1257 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) akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem zavedení další možnosti změny pravidel pro schvalování typu těchto vozidel.

V aktu v přenesené pravomoci uvedeném v tomto odstavci se stanoví:

a) vhodný soubor metodik monitorování, které lze použít jak pro kapalná, tak pro plynná paliva;

b) pragmatický a flexibilní systém pobídek, který nepředstavuje žádné bezpečnostní riziko pro konečného uživatele;

c) pravidla pro vozidla provozovaná mimo EU a v přeshraniční dopravě.

V souladu s tím Komise do ... [šest měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] zpracuje tuto skutečnost do prohlášení o shodě prostřednictvím změny prováděcího aktu nařízení (EU) 2020/683.“.

Or. en

Odůvodnění

Aby byly zajištěny rovné podmínky pro bateriová elektrická vozidla (BEV) a vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy (VEEF), měla by být vozidla VEEF pro účely tohoto nařízení uznána jako vozidla s nulovými emisemi. Za účelem zavedení této nové kategorie by Komise měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci, kterými se stanoví nezbytné rámcové podmínky pro její účinné fungování. Tím se zajistí, že vozidla VEEF budou striktně omezena na používání způsobilých paliv a že uplatňování této kategorie v praxi bude důkladné a funkční v souladu s jejím zamýšleným účelem.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. **Do roku 2034 se** pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce každé nové vozidlo s nulovými emisemi kategorie M1 označené jako malé elektrické vozidlo v souladu s bodem 2.4 části A přílohy I nařízení (EU) 2018/858 a vyrobené v EU započítá jako **1,3** vozidla.

Pozměňovací návrh

1. Pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce **se** každé nové vozidlo s nulovými emisemi kategorie M1 označené jako malé elektrické vozidlo v souladu s bodem 2.4 části A přílohy I nařízení (EU) 2018/858 a vyrobené v EU započítá jako **1,5** vozidla.

Or. en

Odůvodnění

Aby byla zajištěna dlouhodobá jistota investic a podpořen vývoj malých elektromobilů, měl by být tento kredit prodloužen i po roce 2034 a posílen. Podpořilo by to obchodní výhodnost tohoto segmentu a poskytlo jasnou pobídku pro výrobce, z nichž mnozí dosud nebyli schopni realizovat investice kvůli poměrně vysokým výrobním nákladům u malých elektromobilů. Definice a související metodika pro určení způsobilosti podle kritéria původu, tedy že vozidlo bylo vyrobeno v EU, by měly být stanoveny v aktu o akceleratoru průmyslu.

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce se každé nové vozidlo s nulovými emisemi kategorie N1 označené jako malé elektrické vozidlo v souladu s bodem 2.4.1 části A přílohy I nařízení (EU) 2018/858 a vyrobené v EU započítá jako 1,5 vozidla.

Justification

As the market uptake of small zero-emission vans is even more limited than for small electric vehicles, it is appropriate to introduce super-credits to incentivise the market deployment of N1 vehicles. To further support industrial production within the EU, a dedicated super-credit should be established for “made in EU” vehicles. The definition and the related methodology for determining eligibility under the “made in the EU” criterion should be set out in the IAA. A corresponding amendment to create this vehicle class will be tabled to the Automotive Omnibus currently under review by co-legislators.

Pozměňovací návrh 26**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 5**

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 – odst. 1 b (nový)

*Znění navržené Komisí**Pozměňovací návrh*

1b. Pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce se každé nové vozidlo s nulovými emisemi kategorie N1 započítá jako 1,2 vozidla.

Or. en

Odůvodnění

Vzhledem k tomu, že rozšíření malých dodávkových vozidel s nulovými emisemi na trhu je ještě omezenější než u malých elektrických vozidel, je vhodné zavést superkredity, které by motivovaly k zavádění vozidel N1 na trh.

Pozměňovací návrh 27**Návrh nařízení****Čl. 1 – odst. 1 – bod 5**

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 – odst. 2

*Znění navržené Komisí**Pozměňovací návrh*

2. Za každý kalendářní rok každý členský stát v rámci svých povinností podle článku 7 zaznamená a předá Komisi

2. Za každý kalendářní rok každý členský stát v rámci svých povinností podle článku 7 zaznamená a předá Komisi

ohledně každého nového vozidla s nulovými emisemi kategorie M1 informace, zda je či není označeno jako malé elektrické vozidlo v souladu s bodem 2.4 části A přílohy I nařízení (EU) 2018/858 a zda je či není vyrobeno v EU, jakož i hodnotu parametrů určujících takovou shodu.

ohledně každého nového vozidla s nulovými emisemi kategorie M1 **a N1** informace, zda je či není označeno jako malé elektrické vozidlo v souladu s bodem 2.4 **a 2.4.1** části A přílohy I nařízení (EU) 2018/858 a zda je či není vyrobeno v EU, jakož i hodnotu parametrů určujících takovou shodu.

Or. en

Odůvodnění

Technická úprava s cílem zajistit, aby se superkredity kategorie N1 správně zohledňovaly v systému hlášení a aby byla způsobilá vozidla správně identifikována.

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. **Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením metodiky pro určení kritérií, podle nichž se *automobil* považuje za „vyrobený v EU“.**

Pozměňovací návrh

3. **Definice a související metodika** pro určení kritérií, podle nichž se **vozidlo** považuje za „vyrobené v EU“, **jsou vymezeny v nařízení, kterým se zřizuje rámec opatření pro akceleraci průmyslové kapacity a dekarbonizace ve strategických odvětvích 2026/0068 (COD);**

Or. en

Odůvodnění

Současné zmocnění není z právního hlediska správné. Definice a související metodika pro určení způsobilosti podle kritéria původu, tedy že vozidlo bylo vyrobeno v EU, by proto měly být stanoveny aktu o akcelérátoru průmyslu.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 5

Nařízení (EU) č. 2019/631

Znění navržené Komisí

4. Odstavec 1 se nepoužije na výrobce, kteří vytvořili sdružení, pokud nejsou všichni výrobci ve sdružení součástí stejné skupiny spojených výrobců.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 a – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Počínaje rokem 2035 vypočítá Komise pro každého výrobce kredity za paliva na základě úspor emisí skleníkových plynů dosažených používáním paliv uvedených v odstavci 2, určených v souladu s bodem 7 částí A a B přílohy I, za účelem kompenzace emisí z nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v daném kalendářním roce. Tyto kredity za paliva se vypočítají s přihlédnutím k množství těchto paliv uvedených na trh Unie pro silniční dopravu a jejich intenzitě emisí skleníkových plynů vypočtené podle článků 29a a 31 směrnice (EU) 2018/2001 a uvedené v databázi Unie zřízené podle článku 31a uvedené směrnice, podílu paliv používaných v silniční dopravě v osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech, průměrnému počtu kilometrů na dobu životnosti vozidel a počtu registrovaných vozidel.

Pozměňovací návrh

1. Od ... [datum vstupu tohoto nařízení v platnost] Komise vypočítává pro každého výrobce kredity za paliva na základě úspor emisí skleníkových plynů dosažených používáním paliv uvedených v odstavci 2, určených v souladu s bodem 7 částí A a B přílohy I, za účelem kompenzace emisí z nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v daném kalendářním roce. Tyto kredity za paliva se vypočítají s přihlédnutím k množství těchto paliv uvedených na trh Unie pro silniční dopravu a jejich intenzitě emisí skleníkových plynů vypočtené podle článků **29**, 29a a 31 směrnice (EU) 2018/2001 a uvedené v databázi Unie zřízené podle článku 31a uvedené směrnice, podílu paliv používaných v silniční dopravě v osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech, průměrnému počtu kilometrů na dobu životnosti vozidel a počtu registrovaných vozidel. **Množství způsobilých paliv použité pro výpočet kreditů za paliva se sníží o množství způsobilých paliv**

*spotřebovaných v příslušném roce vozidly
poháněnými výhradně způsobilými palivy.*

Or. en

Justification

Delaying fuel credits until 2035 would not provide a meaningful incentive for early uptake of sustainable renewable fuels. To ensure a credible investment signal and support market deployment of these decarbonising fuels, the mechanism should apply from the entry into force of the Regulation. This is particularly important given that compliance, under the current proposal, is based on data from the calendar year two years prior to the target year, or the most recent available data. Eligible fuels are defined in accordance with the Renewable Energy Directive and its sustainability criteria. This ensures that all fuels falling under Articles 29, 29a and 31 are eligible for accounting under the new VEEF category. In order to prevent double counting of fuels under the proposed VEEF category and under the fuel credits, the amount of fuels needs to be reduced by the amount of fuel used by VEEFs.

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 a – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Způsobilými palivy jsou obnovitelná paliva nebiologického původu (RFNBO) podle definice v čl. 2 bodě 36 směrnice (EU) 2018/2001 a splňující kritéria stanovená v článku 29a uvedené směrnice, biopaliva podle definice v čl. 2 bodě 33 uvedené směrnice a bioplyn podle definice v čl. 2 bodě 28 uvedené směrnice, obojí vyrobené ze surovin uvedených v příloze IX uvedené směrnice a splňující kritéria stanovená v článku 29 uvedené směrnice.

vypouští se

Or. en

Odůvodnění

Technická úprava, neboť obsah odstavce byl přesunut do definic.

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 a – odst. 3 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Kredity ze všech paliv **uvedených v odstavci 2 nesmějí snížit průměrné specifické emise CO₂ výrobce o více než 3 % cíle pro vozový park EU** pro rok 2021 stanoveného v bodě 6.0 částí A a B přílohy I.

Pozměňovací návrh

Kredity ze všech **způsobilých** paliv **nepřispívají k cíli specifických emisí CO₂ výrobce o více než 10 % referenčního cíle pro** specifické emise CO₂ výrobce pro rok 2021 stanoveného v bodě 6.0 částí A a B přílohy I.

Or. en

Odůvodnění

Navrhovaný 3% strop, včetně dílčího stropu pro biopaliva a bioplyn, výrazně omezuje podíl kreditů za paliva na plnění norem pro emise CO₂ ze strany výrobců. Aby se zvýšila atraktivita investic do tohoto odvětví a dosáhlo se přínosů plynoucích z přelévání pro stávající vozový park a pro další odvětví, jejichž dekarbonizace závisí na udržitelných palivech, měl by být tento strop zvýšen. Tím by se uznal skutečný potenciál udržitelných paliv ke snížení emisí.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 a – odst. 3 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Kredity z množství biopaliv a bioplynu vyrobených ze surovin uvedených v části B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001 nesmějí snížit průměrné specifické emise CO₂ výrobce o více než 1 % cíle pro vozový park EU pro rok 2021 stanoveného v bodě 6.0 částí A a B přílohy I.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Odůvodnění

Navrhovaný 3% strop, včetně dílčího stropu pro biopaliva a bioplyn, výrazně omezuje podíl kreditů za paliva na plnění norem pro emise CO₂ ze strany výrobců. Aby se zvýšila atraktivita investic do tohoto odvětví a dosáhlo se přínosů plynoucích z přelévání pro stávající vozový park a pro další odvětví, jejichž dekarbonizace závisí na udržitelných palivech, měl by být tento strop zvýšen. Tím by se uznal skutečný potenciál udržitelných paliv ke snížení emisí.

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 a – odst. 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4. Odstavec 1 se nepoužije na výrobce, kteří vytvořili sdružení, pokud nejsou všichni výrobci ve sdružení součástí stejné skupiny spojených výrobců.

vypouští se

Or. en

Odůvodnění

Omezení sdružování kreditů za paliva by mělo být zrušeno. V opačném případě by se praktická účinnost tohoto mechanismu podstatně snížila. Zrušením tohoto omezení a umožněním širších mechanismů sdružování se odstraní zbytečná administrativní zátěž a provozní omezení.

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 b – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Od roku 2035 musí výrobce získat kredity za nízkouhlíkovou ocel vyrobenou v EU (dále jen „kredity za nízkouhlíkovou ocel“), **aby kompenzoval emise z nových osobních automobilů** a nových lehkých

1. Od ... [datum vstupu tohoto nařízení v platnost] musí výrobce získat kredity za nízkouhlíkovou ocel vyrobenou v EU (dále jen „kredity za nízkouhlíkovou ocel“) **použitou v nových osobních**

užitkových *vozidel registrovaných*
v daném kalendářním roce.

automobilech a nových lehkých
užitkových *vozidlech* a může tyto kredity
započítat do plnění svého cíle pro
specifické emise CO₂.

Or. en

Odůvodnění

Povolení kreditů až po roce 2035 by oddálilo zavádění nízkouhlíkové oceli a investice do ní. Proto by se mělo datum zahájení posunout, aby se zajistil okamžitý a předvídatelný investiční signál a podpořilo se včasné zavádění těchto technologií.

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 b – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Odstavec 1 se nepoužije pro vozidla, jejichž příspěvek k průměrným emisím je zahrnut v článku 5a.

vypouští se

Or. en

Odůvodnění

Mělo by být odstraněno omezení používání kreditů za paliva a nízkouhlíkovou ocel, aby se zajistilo, že bude možné uznat využívání nízkouhlíkové oceli v co nejširší škále vozidel. Mohlo by to motivovat výrobce původního zařízení k tomu, aby nízkouhlíkovou ocel začlenili do celého portfolia svých výrobků a neomezovali její použití jen na část vozidel.

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 b – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3. Kredity za nízkouhlíkovou ocel se vypočítají s přihlédnutím k množství a

3. Kredity za nízkouhlíkovou ocel se vypočítají s přihlédnutím k množství a

intenzitě emisí CO₂ (vypočtených podle metodiky stanovené v souladu s odstavcem 6) z nízkouhlíkové oceli vyrobené v EU a použité **v** nových osobních **automobilech** nebo nových lehkých užitkových **vozidlech** výrobce registrovaných v Unii v daném kalendářním roce, počtu vozidel registrovaných v daném kalendářním roce a počtu kilometrů na dobu životnosti vozidel v souladu s bodem 7 částí A a B přílohy I.

intenzitě emisí CO₂ (vypočtených podle metodiky stanovené v souladu s odstavcem 6) z nízkouhlíkové oceli vyrobené v EU a použité **při výrobě** nových osobních **automobilů** nebo nových lehkých užitkových **vozidel** výrobce registrovaných **nebo vyrobených** v Unii v daném kalendářním roce, počtu vozidel registrovaných v daném kalendářním roce a počtu kilometrů na dobu životnosti vozidel v souladu s bodem 7 částí A a B přílohy I.

Or. en

Odůvodnění

V rámci aktu o akceleratoru průmyslu by měla být stanovena definice a metodika pro určení, zda vozidla spadají do kategorie „vyrobená v EU“, jakož i pro klasifikaci a označování „nízkouhlíkové oceli“, které by měly být co nejrychleji uvedeny do praxe. Výpočet souvisejících kreditů by měl zohledňovat celkový počet registrovaných nebo vyrobených vozidel v Unii, což odráží na vývoz zaměřenou povahu evropského automobilového průmyslu. Provádění ustanovení aktu o akceleratoru průmyslu by nemělo oslabovat konkurenceschopnost průmyslu ani možnost výrobců využívat tyto kredity.

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 b – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Kredity za nízkouhlíkovou ocel nesmějí **snížit průměrné specifické emise** CO₂ výrobce o více než 7 % cíle pro **vozový park EU** pro rok 2021 stanoveného v bodě 6.0 části A a B přílohy I.

Pozměňovací návrh

4. Kredity za nízkouhlíkovou ocel nesmějí **přispívat ke specifickým emisím** CO₂ výrobce o více než 7 % **referenčního cíle** pro **specifické emise CO₂ výrobce** pro rok 2021 stanoveného v bodě 6.0 části A a B přílohy I.

Or. en

Odůvodnění

Uplatňování kreditů za nízkouhlíkovou ocel by mělo být pro výrobce původního zařízení nepovinné a mělo by výrobcům umožnit plnou flexibilitu při rozhodování, zda nízkouhlíkovou

ocel do svých výrobních procesů začlení. Příspěvek těchto kreditů by měl být omezen na 7 %, aby bylo zachováno přednostní zaměření na přímou dekarbonizaci vozového parku. Tím by se zajistilo, že výrobci původního zařízení budou i nadále usilovat o snižování emisí prostřednictvím zvýšeného prodeje vozidel BEV, VEEF a lepší účinnosti hnacích ústrojí, a nebudou se nadměrně spoléhat na mechanismy kreditů.

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 b – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. **Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením metodiky pro určení vlastností nízkouhlíkové oceli a intenzity emisí CO₂ z oceli a ze základní oceli jako referenčního bodu pro výpočet kreditů za nízkouhlíkovou ocel.**

Pozměňovací návrh

6. **Definice a související metodika** pro určení **kritérií, podle nichž se vozidlo považuje za vyrobené v EU a z nízkouhlíkové oceli, jsou vymezeny v nařízení, kterým se zřizuje rámec opatření pro akceleraci průmyslové kapacity a dekarbonizace ve strategických odvětvích 2026/0068 (COD);**

Or. en

Odůvodnění

Současné zmocnění není z právního hlediska správné. V rámci aktu o akcelérátoru průmyslu by měla být stanovena definice a metodika pro určení, zda vozidla spadají do kategorie „vyrobená v EU“, a pro klasifikaci a označování „nízkouhlíkové oceli“. Tato metodika by měla být co nejrychleji vyvinuta a uvedena do praxe.

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 6

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 5 b – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. **Odstavec 1 se nepoužije na výrobce, kteří vytvořili sdružení, pokud nejsou všichni výrobci ve sdružení součástí stejné skupiny spojených**

Pozměňovací návrh

vypouští se

výrobci.

Or. en

Odůvodnění

Omezení sdružování kreditů nízkouhlikovou ocel by mělo být zrušeno. V opačném případě by se praktická účinnost tohoto mechanismu podstatně snížila. Zrušením tohoto omezení a umožněním širších mechanismů sdružování se odstraní zbytečná administrativní zátěž a provozní omezení.

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 – písm. a

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 8 – odst. 1 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

„Odchylně od prvního pododstavce, pokud jde o kalendářní roky 2025 až 2027 a kalendářní roky 2030 až **2032**, uloží Komise poplatky za překročení emisí každému výrobcí, jehož průměrné specifické emise CO₂ za dané období překračují jeho cíl pro specifické emise za toto období.“;

Pozměňovací návrh

„Odchylně od prvního pododstavce, pokud jde o kalendářní roky 2025 až 2027, **a kalendářní roky 2028 až 2032 pro vozidla, a kalendářní roky 2025 až 2029 a kalendářní roky 2030 až 2034 pro dodávková vozidla**, uloží Komise poplatky za překročení emisí každému výrobcí, jehož průměrné specifické emise CO₂ za dané období překračují jeho cíl pro specifické emise za toto období.“;

Or. en

Odůvodnění

Technická úprava s cílem sladit znění s nově navrženými obdobími průměrování pro osobní automobily a dodávková vozidla.

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 – písm. a a (nové)

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 8 – odst. 2

2. Poplatek za překročení emisí podle odstavce 1 se vypočítá pomocí tohoto vzorce:

$(\text{překročení emisí} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{počet nově registrovaných vozidel}$.

Pro účely tohoto článku se rozumí:

— „překročením emisí“ kladný počet gramů na kilometr, o které průměrné specifické emise CO₂ výrobce – při zohlednění snížení emisí CO₂ v důsledku inovativních technologií schválených podle článku 11 – překročily jeho cíl pro specifické emise v daném kalendářním roce nebo v jeho části, na které se vztahuje povinnost podle článku 4, zaokrouhlený na tři desetinná místa, *a*

— „počtem nově registrovaných vozidel“ počet nových osobních automobilů nebo nových lehkých užitkových vozidel, počítáno odděleně, jichž je výrobcem a jež byly zaregistrovány v daném období podle zaváděcích kritérií stanovených v čl. 4 odst. 3.

aa) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Poplatek za překročení emisí podle odstavce 1 se vypočítá pomocí tohoto vzorce:

$((\text{překročení emisí} - (\text{kredity za paliva} + \text{kredity za nízkouhlíkovou ocel})) \times 95 \text{ EUR}) \times \text{počet nově registrovaných vozidel}$.

Pro účely tohoto článku se rozumí:

— „překročením emisí“ kladný počet gramů na kilometr, o které průměrné specifické emise CO₂ výrobce – při zohlednění snížení emisí CO₂ v důsledku inovativních technologií schválených podle článku 11 – překročily jeho cíl pro specifické emise v daném kalendářním roce nebo v jeho části, na které se vztahuje povinnost podle článku 4, zaokrouhlený na tři desetinná místa,

— „počtem nově registrovaných vozidel“ počet nových osobních automobilů nebo nových lehkých užitkových vozidel, počítáno odděleně, jichž je výrobcem a jež byly zaregistrovány v daném období podle zaváděcích kritérií stanovených v čl. 4 odst. 3,

— „*kredity za paliva*“ počet kreditů vypočtený podle článku 5a a

— „*kredity za nízkouhlíkovou ocel*“ počet kreditů vypočtený v souladu s článkem 5b.“

Or. en

(2019/631)

Odůvodnění

Nezbytná technická úprava zajišťující, že počet kreditů za paliva nebo nízkouhlíkovou ocel bude odečten od případných poplatků za překročení emisí.

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 – písm. b

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 8 – odst. 5 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Poplatek za překročení emisí se vypočítá pomocí tohoto vzorce:

(průměrné specifické emise CO₂ – (kredity za paliva + kredity za nízkouhlíkovou ocel)) × 95 EUR) × počet nově registrovaných vozidel.

Pozměňovací návrh

Poplatek za překročení emisí se vypočítá pomocí tohoto vzorce:

(překročení specifických emisí CO₂ – (kredity za paliva + kredity za nízkouhlíkovou ocel)) × 95 EUR) × počet nově registrovaných vozidel.

Or. en

Odůvodnění

Technická úprava ve vzorci pro výpočet.

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 9 – písm. b

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 8 – odst. 5 – pododstavec 3

Znění navržené Komisí

Při výše uvedeném výpočtu nesmí součet kreditů za paliva a kreditů za nízkouhlíkovou ocel překročit **10 % cíle EU pro rok 2021.**

Pozměňovací návrh

Při výše uvedeném výpočtu nesmí součet kreditů za paliva a kreditů za nízkouhlíkovou ocel překročit **10 % u kreditů za paliva a 7 % u kreditů za nízkouhlíkovou ocel.**

Or. en

Odůvodnění

Vyjasnění použitelné prahové hodnoty u příspěvku kreditu za paliva nebo za nízkouhlíkovou ocel.

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1 – bod 12

Nařízení (EU) č. 2019/631

Čl. 17 – odst. 6

Znění navržené Komisí

„Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5a odst. 5, čl. 7 odst. 8, čl. 7a odst. 2, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtého pododstavce, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2, čl. 15 odst. 8 a 9 a čl. 15a odst. 7 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“

Pozměňovací návrh

6. „Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 3a, čl. 7 odst. 8, čl. 7a odst. 2, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtého pododstavce, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2, čl. 15 odst. 8 a 9 a čl. 15a odst. 7 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“

Or. en

Odůvodnění

Pozměňovací návrh opravuje chybu v návrhu Komise tím, že ji vypouští, a přidává nový odkaz na čl. 4 odst. 4, v němž je Komisi svěřena nová přenesená pravomoc.

Pozměňovací návrh 46**Návrh nařízení****Příloha – písm. a**

Nařízení (EU) č. 2019/631

Příloha I – část A – bod 7 (nový) – podbod 7.1 – tabulka 2 – řádek 3

Znění navržené Komisí

počet ujetých kilometrů	je průměrný počet kilometrů na dobu životnosti osobního automobilu, který je stanoven na 240 000 [km]
-------------------------	--

Pozměňovací návrh

počet ujetých kilometrů	je průměrný počet kilometrů na dobu životnosti osobního automobilu, který je stanoven na 200 000 [km]
-------------------------	--

Or. en

Odůvodnění

Počet ujetých kilometrů na dobu životnosti by měl být v souladu s ostatními právními předpisy, konkrétně s výpočty nařízení Euro 7 používanými pro jiná technická měření a dalšími ohlašovacími povinnostmi, jako je směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti.

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení

Příloha – písm. a

Nařízení (EU) č. 2019/631

Příloha I – část A – bod 7 (nový) – podbod 7.2 – tabulka 1

Znění navržené Komisí

kredity za paliva	jsou součtem za všechna způsobilá paliva uvedená v čl. 5a odst. 2: $Q_{fuel} * GHGsavings * \frac{fuelsharecars}{newcars * mileage}$ S ohledem na všechna pravidla stanovená v článku 5a
-------------------	--

Pozměňovací návrh

kredity za paliva	jsou součtem za všechna způsobilá paliva uvedená v čl. 5a odst. 2: $(Q_{fuel} - \mathbf{QfuelVEEF}) * GHGsavings * \frac{fuelsharecars}{newcars * mileage}$ S ohledem na všechna pravidla stanovená v článku 5a
-------------------	---

Or. en

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení

Příloha – písm. a

Nařízení (EU) č. 2019/631

Příloha I – část A – bod 7 (nový) – podbod 7.2 – tabulka 2 – řádek 1

Znění navržené Komisí

Q _{fuel}	je u každého paliva množství energie uvedené na trh Unie pro odvětví silniční dopravy, jak je vykázáno v databázi Unie zřízené podle článku 31a směrnice (EU) 2018/2001 [MJ]
-------------------	--

Pozměňovací návrh

Qfuel	je u každého paliva množství energie uvedené na trh Unie pro odvětví silniční dopravy, jak je vykázáno v databázi Unie zřízené podle článku 31a směrnice (EU) 2018/2001 [MJ]. <i>Toto množství energie se sníží o množství energie ze stejných způsobilých paliv spotřebovaných v příslušném roce vozidly VEEF (vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy)</i>
-------	--

Or. en

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení

Příloha – písm. a

Nařízení (EU) č. 2019/631

Příloha I – část A – bod 7 (nový) – podbod 7.2 – tabulka 2 – řádek 1 a

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

<i>QfuelVEEF</i>	<i>je množství způsobilých paliv, které se za každý kalendářní rok přičítá nově registrovaným vozidlům VEEF každého výrobce, agregované na úrovni Unie. Toto množství se stanoví na základě počtu nově registrovaných vozidel VEEF a jejich hodnot spotřeby paliva při schvalování typu, jak je uvedeno v prohlášení o shodě. Množství paliva, které se přičítá vozidlům VEEF, se nezahrnuje do množství paliva použitého pro výpočet mechanismu kreditů za paliva</i>
-------------------------	---

Or. en

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Příloha – písm. a

Nařízení (EU) č. 2019/631

Příloha I – část A – bod 7 (nový) – podbod 7.2 – tabulka 2 – řádek 6

Znění navržené Komisí

počet ujetých kilometrů	je průměrný počet kilometrů na dobu životnosti osobního automobilu, který je stanoven na 240 000 [km]
-------------------------	--

Pozměňovací návrh

počet ujetých kilometrů	je průměrný počet kilometrů na dobu životnosti osobního
-------------------------	---

	automobilu, který je stanoven na 200 000 [km]
--	--

Or. en

Odůvodnění

Počet ujetých kilometrů na dobu životnosti by měl být v souladu s ostatními právními předpisy, konkrétně s výpočty nařízení Euro 7 používanými pro jiná technická měření a dalšími ohlašovacími povinnostmi, jako je směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti.

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení

Příloha – písm. e

Nařízení (EU) č. 2019/631

Příloha I – část B – bod 7 (nový) – podbod 7.2 – tabulka 2 – řádek 3

Znění navržené Komisí

počet ujetých kilometrů	je průměrný počet kilometrů na dobu životnosti lehkého užitkového vozidla, který je stanoven na 300 000 [km]
-------------------------	---

Pozměňovací návrh

počet ujetých kilometrů	je průměrný počet kilometrů na dobu životnosti lehkého užitkového vozidla, který je stanoven na 200 000 [km]
-------------------------	---

Or. en

Odůvodnění

Počet ujetých kilometrů na dobu životnosti by měl být v souladu s ostatními právními předpisy, konkrétně s výpočty nařízení Euro 7 používanými pro jiná technická měření a dalšími ohlašovacími povinnostmi, jako je směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti.

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení

Příloha – písm. a

Nařízení (EU) č. 2019/631

Příloha I – část B – bod 7 (nový) – podbod 7.2 – tabulka 1

Znění navržené Komisí

kredity za paliva	je pro všechna způsobilá paliva uvedená v čl. 5a odst. 2 součet:
-------------------	--

	$Q_{fuel} * GHGsavings * \frac{fuelsharevans}{newvans * mileage}$ <p>S ohledem na všechna pravidla stanovená v článku 5a</p>
--	--

Pozměňovací návrh

kredity za paliva	<p>je pro všechna způsobilá paliva uvedená v čl. 5a odst. 2 součet:</p> $(Q_{fuel} - Q_{fuelVEEF}) * GHGsavings * \frac{fuelsharevans}{newvans * mileage}$ <p>S ohledem na všechna pravidla stanovená v článku 5a</p>
-------------------	---

Or. en

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení

Příloha – písm. e

Nařízení (EU) č. 2019/631

Příloha I – část B – bod 7 (nový) – podbod 7.2 – tabulka 2 – řádek 1

Znění navržené Komisí

Q _{fuel}	je u každého paliva množství energie uvedené na trh Unie pro odvětví silniční dopravy, jak je vykázáno v databázi Unie zřízené podle článku 31a směrnice (EU) 2018/2001 [MJ]
-------------------	--

Pozměňovací návrh

Q _{fuel}	je u každého paliva množství energie uvedené na trh Unie pro odvětví silniční dopravy, jak je vykázáno v databázi Unie zřízené podle článku 31a směrnice (EU) 2018/2001 [MJ]. <i>Toto množství energie se sníží o množství energie ze stejných způsobilých paliv spotřebovaných v příslušném roce vozidly VEEF (vozidla poháněná výhradně způsobilými palivy)</i>
-------------------	--

Or. en

Pozměňovací návrh 54**Návrh nařízení****Příloha – písm. e**

Nařízení (EU) č. 2019/631

Příloha I – část B – bod 7 (nový) – podbod 7.2 – tabulka 2 – řádek 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí**Pozměňovací návrh*

<i>QfuelVEEF</i>	<i>je množství způsobilých paliv, které se za každý kalendářní rok přičítá nově registrovaným vozidlům VEEF každého výrobce, agregované na úrovni Unie. Toto množství se stanoví na základě počtu nově registrovaných vozidel VEEF a jejich hodnot spotřeby paliva při schvalování typu, jak je uvedeno v prohlášení o shodě. Množství paliva, které se přičítá vozidlům VEEF, se nezahrnuje do množství paliva použitého pro výpočet mechanismu kreditů za paliva</i>
-------------------------	---

Or. en

Pozměňovací návrh 55**Návrh nařízení****Příloha – písm. e**

Nařízení (EU) č. 2019/631

Příloha I – část B – bod 7 (nový) – podbod 7.2 – tabulka 2 – řádek 6

Znění navržené Komisí

počet ujetých kilometrů	je průměrný počet kilometrů na dobu životnosti lehkého užitkového vozidla, který je stanoven na 300 000 [km]
-------------------------	---

Pozměňovací návrh

počet ujetých kilometrů	je průměrný počet kilometrů na dobu životnosti lehkého užitkového vozidla, který je stanoven na 200 000 [km]
-------------------------	---

Or. en

Odůvodnění

Počet ujetých kilometrů na dobu životnosti by měl být v souladu s ostatními právními předpisy, konkrétně s výpočty nařízení Euro 7 používanými pro jiná technická měření a dalšími ohlašovacími povinnostmi, jako je směrnice o podávání zpráv podniků o udržitelnosti.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Evropská komise navrhla v rámci balíčku týkajícího se automobilového průmyslu revizi norem pro emise CO₂ pro osobní automobily a dodávková vozidla s cílem podpořit úsilí automobilového průmyslu při přechodu na čistou mobilitu. Ta představuje důležitou součást politického rámce Unie pro dosažení klimatické neutrality do roku 2050, jak je zakotveno v evropském právním rámci pro klima.

Zpravodaj se domnívá, že přechod k mobilitě s nulovými emisemi probíhá za měnících se tržních a technologických podmínek, které vyžadují pečlivou kalibraci předpisového rámce. Proto je nutné vytvořit vhodné podmínky pro automobilový průmysl, aby mohl účinně dosáhnout cílů snižování emisí a zároveň zachovat pracovní místa, posílit jeho konkurenceschopnost a zajistit jistotu investic. Zpravodaj proto ve své zprávě navrhuje několik cílených změn. Další změny mohou následovat v průběhu prací na změnách.

Technologická neutralita a způsoby dekarbonizace

Zpravodaj se domnívá, že technologická neutralita se musí v nařízení projevit konkrétně. Návrh Komise poprvé zavádí kredity za obnovitelná paliva a nízkouhlíkovou ocel, omezuje však jejich využití na období po roce 2035. Podle zpravodaje by se tyto mechanismy měly započítávat do plnění emisních cílů a začít platit od vstupu nařízení v platnost, aby se tak neprodleně podpořily investice a zabránilo zbytečné regulační nerovnováze mezi jednotlivými způsoby dekarbonizace. Jak uvedla Komise, automobilový průmysl může sehrát klíčovou úlohu při podpoře rozhodujících trhů s nízkouhlíkovou ocelí, čímž přispěje jak k dekarbonizaci výroby vozidel, tak ke zvýšení konkurenceschopnosti evropského průmyslu. Bezodkladné zahájení uplatňování kreditů za nízkouhlíkovou ocel poskytuje tomuto trhu potřebnou regulační jistotu.

Hlavním referenčním a zároveň nejvhodnějším politickým rámcem pro určování a řízení udržitelných vstupních surovin pro výrobu paliv zůstává směrnice o obnovitelných zdrojích energie, neboť stanoví závazná kritéria udržitelnosti a zároveň vymezuje ostatní kategorie vstupních surovin. Je proto vhodné rozšířit definici způsobilých paliv tak, aby zahrnovala všechna paliva, která splňují požadavky směrnice o obnovitelných zdrojích energie.

Zpravodaj dále navrhuje uznání vozidel poháněných výhradně způsobilými palivy (VEEF). Vzhledem k tomu, že neexistuje rámec pro započítávání emisí během celého životního cyklu podle nařízení o normách pro emise CO₂, měla by být tato vozidla pro účely tohoto nařízení uznána jako vozidla s nulovými emisemi, pokud splňují určitá kritéria. Tím by byla tato vozidla postavena na roveň bateriovým elektrickým vozidlům, čímž by se rozšířily dostupné možnosti pohonných systémů pro snižování emisí CO₂. To je nezbytné k zajištění toho, aby udržitelná obnovitelná paliva mohla spolehlivým a ověřitelným způsobem přispívat k dekarbonizaci silniční dopravy.

Cíle a mechanismus průměrování

Zpravodaj se domnívá, že cíle stanovené pro roky 2030 a 2035 by měly být upraveny tak, aby lépe odpovídaly současné tržní realitě. Zavádění nízkoemisních vozidel a vozidel s nulovými

emisemi je stále nerovnoměrné a ovlivňují jej nedostatky v infrastruktuře a obavy spojené s cenovou dostupností. Tyto problémy se týkají zejména lehkých užitkových vozidel, která jsou často intenzivně využívána, mají specifické požadavky na užitečné zatížení a jsou nakupována především na základě celkových nákladů na vlastnictví. Proto zpravodaj navrhuje rozlišovat mezi osobními automobily a lehkými užitkovými vozidly. Ve zprávě se tato skutečnost projevuje v úpravě cíle pro lehká užitková vozidla pro rok 2030 na 30 % a pro rok 2035 na 80 %. Cíle snížení emisí pro osobní automobily jsou pro rok 2030 zachovány a pro rok 2035 stanoveny na 90 %.

Zpravodaj se dále domnívá, že během transformace je nezbytná flexibilita dodržování předpisů. Zpráva proto navrhuje prodloužená období průměrování, včetně pětiletého období průměrování pro osobní automobily v letech 2028–2032 a pětiletých období pro dodávková vozidla v letech 2025–2029 a 2030–2034. Toto průměrování lépe odráží výkyvy trhu, investiční cykly a nerovnoměrnou poptávku v jednotlivých členských státech, aniž by se změnil celkový směr vývoje.

Superkredity

Zpravodaj se domnívá, že superkredity mohou sehrát užitečnou úlohu při podpoře výroby malých vozidel s nulovými emisemi. Zpráva proto navrhuje posílit a rozšířit mechanismus superkreditů pro malé osobní automobily a dodávková vozidla. Tyto cílené pobídky prostřednictvím superkreditů by měly být posíleny, aby pomohly podpořit rychlý rozmach těchto vozidel, která v současné době v nabídce chybí.

Budoucnost hybridní technologie v Evropě

Zpravodaj se domnívá, že technologie plug-in hybridních vozidel a prodlužovačů mají jistou úlohu v rámci transformace, a proto se domnívá, že součástí diskuse při tvorbě právních předpisů o budoucnosti automobilového odvětví by měl být i faktor použití. Zpráva proto obsahuje jasnou výzvu, aby byl faktor použití zachován na současné úrovni, aby nedošlo k předčasnému oslabení technologie, která může přispět ke snížení emisí a zároveň podpořit evropské průmyslové kapacity a zaměstnanost.

Spojitosť s aktem o akceleratoru průmyslu

Návrh Komise zavádí pojem „vyrobeno v EU“ a ustanovení o „nízkouhlíkové oceli“. To lze jednoznačně chápat jako návaznost na akt o akceleratoru průmyslu, kde jsou tato ustanovení řešena podrobněji, avšak jejich konkrétní podobu musí ještě spolunormotvůrci dořešit. Zpravodaj navrhuje nepředbíhat nadcházejícím politickým a složitým diskusím, a proto zavádí jasnou vazbu na akt o akceleratoru průmyslu. Tyto odkazy budou muset být znovu upraveny v pozdější fázi, aby byla zajištěna soudržnost mezi oběma právními předpisy.

PŘÍLOHA: ZVEŘEJŇOVÁNÍ PODNĚTŮ

Zpravodaj v souladu s článkem 8 přílohy I jednacího řádu prohlašuje, že do své zprávy zahrnul podněty k záležitostem týkajícím se předmětu spisu, které při vypracovávání návrhu zprávy obdržel od zástupců zájmových skupin spadajících do oblasti působnosti interinstitucionální dohody o povinném rejstříku transparentnosti¹ nebo představitelů orgánů třetích zemí, včetně jejich diplomatických misí a velvyslanectví:

1. Zástupci zájmových skupin spadajících do oblasti působnosti interinstitucionální dohody o povinném rejstříku transparentnosti
Pirelli
BYD Auto
VDA, Verband der Automobilindustrie
ANFIA
CLEPA
Mercedes
Stellantis
Ferrari
ZF Friedrichshafen AG
BMW
Volkswagen
E-mobility Europe
Jaguar & Range Rover
Motus-E
Renault group
UNEM, unione Energie per la Mobilità
IVECO
Coldiretti
Fuels Europe
ENI S.p.A.
Transport & Environment
Piaggio
ORI Martin
EATON, Eaton Corporation Plc
ABB E-Mobility
Shell
Eurofer
Bosch
Confindustria
MAHLE
Acea, European Automobile Manufacturers' Association
European Aluminium
2. Představitelé orgánů třetích zemí, včetně jejich diplomatických misí a

¹ Interinstitucionální dohoda ze dne 20. května 2021 mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Evropskou komisí o povinném rejstříku transparentnosti (Úř. věst. L 207, 11.6.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2021/611/oj).

velvyslanectví