



EVROPSKÁ UNIE

EVROPSKÝ PARLAMENT

RADA

Brusel 24. května 2019
(OR. en)

2018/0143 (COD)

PE-CONS 60/19

CLIMA 61
ENV 170
TRANS 123
MI 184
CODEC 497

PRÁVNÍ PŘEDPISY A JINÉ AKTY

Předmět:	NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO ₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES
----------	--

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
(EU) 2019/...**

ze dne ...,

**kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂
pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu
a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem²,

¹ Úř. věst. C 62, 15.2.2019, s. 286.

² Postoj Evropského parlamentu ze dne 18. dubna 2019 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Pařížská dohoda mimo jiné stanoví dlouhodobý cíl v souladu s cílem udržet globální nárůst průměrné teploty výrazně pod úrovní 2 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí a nadále usilovat o to, aby tento nárůst nepřesáhl 1,5 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí. Nejnovější vědecké poznatky uvedené ve zvláštní zprávě Mezivládního panelu pro změnu klimatu („Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC“) o dopadech nárůstu globálního oteplování o 1,5 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí a o souvisejících plánech pro snižování celosvětových emisí skleníkových plynů jednoznačně potvrzují negativní účinky změny klimatu. Závěrem zvláštní zprávy je, že snižování emisí ve všech odvětvích je pro omezení globálního oteplování nezbytné.
- (2) S cílem přispět k naplňování cílů Pařížské dohody je třeba urychlit přeměnu celého odvětví dopravy směrem k nulovým emisím s ohledem na sdělení Komise ze dne 28. listopadu 2018 nazvané „Čistá planeta pro všechny – evropská dlouhodobá strategická vize prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky“, v níž je popsána vize hospodářské a společenské transformace potřebné pro dosažení přechodu na nulové čisté emise skleníkových plynů do roku 2050, do níž budou zapojena všechny sektory hospodářství a společnosti. Je nutné neprodleně podstatně snížit i emise látek znečišťujících ovzduší, které pocházejí z odvětví dopravy a závažným způsobem poškozují zdraví lidí a životní prostředí.

- (3) Komise přijala balíčky mobility, a to dne 31. května 2017 („Evropa v pohybu – Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny“) a dne 8. listopadu 2017 („Jak dosáhnout nízkoemisní mobility – Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky“). Tyto balíčky obsahují pozitivní program, jehož cílem je rovněž zajištění hladkého přechodu na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny.
- (4) Toto nařízení je součástí třetího balíčku opatření Komise v oblasti mobility ze dne 17. května 2018 nazvaného „Evropa v pohybu - Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá“, který navazuje na sdělení Komise ze dne 13. září 2017 nazvané „Investice do inteligentního, inovativního a udržitelného průmyslu: obnovená strategie průmyslové politiky EU“. Toto nařízení je rovněž navrženo tak, aby dokončil proces umožňující Unii využívat plně výhody plynoucí z modernizace a dekarbonizace mobility. Cílem tohoto třetího balíčku opatření v oblasti mobility je, aby evropská mobilita byla bezpečnější a dostupnější, evropský průmysl konkurenceschopnější, evropská pracovní místa bezpečnější a systém mobility čistší a lépe přizpůsobený potřebě řešit změnu klimatu. Vyžaduje to plný závazek Unie, členských států a zúčastněných stran, pokud jde o posílení snah o snížení emisí oxidu uhličitého (CO₂) a znečištění ovzduší.

- (5) Toto nařízení společně s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/...¹⁺ stanoví jasnou cestu ke snižování emisí CO₂ z odvětví silniční dopravy a přispívá k dosažení závazného cíle snížit do roku 2030 vnitrostátní emise skleníkových plynů alespoň o 40 % ve srovnání s rokem 1990, který byl potvrzen v závěrech Evropské rady ze zasedání ve dnech 23. a 24. října 2014 a schválen Radou dne 6. března 2015 jako zamýšlený vnitrostátně stanovený příspěvek Unie podle Pařížské dohody.
- (6) Závěry ze zasedání Evropské rady ve dnech 23. a 24. října 2014 schválily snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 o 30 % ve srovnání s rokem 2005 u odvětví, která nejsou součástí systému obchodování s emisemi v Unii. Emise skleníkových plynů ze silniční dopravy významně přispívají k emisím z těchto odvětví. Odvětví silniční dopravy v roce 2016 představovalo přibližně čtvrtinu celkových emisí Unie. Tyto emise vykazují vzestupnou tendenci a zůstávají výrazně nad úrovní z roku 1990. Pokud se budou emise ze silniční dopravy nadále zvyšovat, anulují účinek snížení emisí dosaženého v boji se změnou klimatu v jiných odvětvích.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2019/... ze dne ..., kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro lehká vozidla, a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L, s.).

⁺ Úř. věst.: vložte prosím číslo nařízení obsažené v dokumentu 2017/0293(COD) - pe 6/19 a doplňte odpovídající poznámku pod čarou.

- (7) Závěry ze zasedání Evropské rady ve dnech 23. a 24. října 2014 zdůraznily důležitost snižování emisí skleníkových plynů a rizik souvisejících se závislostí na fosilních palivech v odvětví dopravy prostřednictvím komplexního a technologicky neutrálního přístupu, pokud jde o podporu energetické účinnosti a snižování emisí v dopravě, elektrickou dopravu a obnovitelné zdroje energie v odvětví dopravy i po roce 2020.
- (8) Příspěvek energetické účinnosti ke zmírnění poptávky je jednou z pěti vzájemně se posilujících a úzce propojených dimenzí stanovených ve sdělení Komise ze dne 25. února 2015 nazvaném „Rámcová strategie k vytvoření odolné energetické unie s pomocí progresivní politiky v oblasti změny klimatu“, které mají spotřebitelům v Unii poskytovat bezpečnou, udržitelnou, konkurenceschopnou a cenově dostupnou energii. Zmíněné sdělení uvádí, že i když musí opatření pro zvýšení účinnosti své spotřeby energie podniknout všechna hospodářská odvětví, odvětví dopravy má v oblasti energetické účinnosti obrovský potenciál.
- (9) Emise CO₂ z těžkých vozidel, včetně nákladních vozidel, autobusů a autokarů, představují přibližně 6 % celkových emisí CO₂ v Unii a zhruba 25 % celkových emisí CO₂ v silniční dopravě. Očekává se, že bez dalších opatření vzroste v letech 2010 až 2030 podíl emisí CO₂ z těžkých vozidel přibližně o 9 %. V současné době nestanovují právní předpisy Unie žádné požadavky na snížení emisí CO₂ z těžkých vozidel, a proto je nutné bezodkladně přijmout pro tato vozidla zvláštní opatření.

- (10) Na roky 2025 a 2030 by proto měly být stanoveny cíle snížení emisí CO₂ pro vozové parky nových těžkých vozidel v celé Unii, přičemž by se měla zohlednit doba obnovy vozového parku a požadavek, aby odvětví silniční dopravy přispělo k cílům Unie v oblasti energetiky a klimatu na rok 2030 a dále. Tento postupný přístup rovněž uvedenému odvětví poskytne jasný a včasný signál, že má urychlit uvádění energeticky účinných technologií a těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh. Využívání těžkých vozidel s nulovými emisemi by rovněž mělo přispět k řešení problémů týkajících se městské mobility. Podpora takových těžkých vozidel výrobcí zásadně přispěje ke snížení emisí CO₂ ze silniční dopravy a současně je důležitým předpokladem pro účinné snížení úrovně znečišťujících látek v ovzduší a nadměrné úrovně hluku ve městech a městských oblastech.
- (11) S cílem plně realizovat potenciál energetické účinnosti a zajistit, aby odvětví silniční dopravy jako celek přispívalo k dohodnutému snižování emisí skleníkových plynů, je vhodné doplnit již existující výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a lehká vozidla, a to stanovením výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla. Tyto výkonnostní normy budou hnacím motorem inovací v oblasti technologií pro účinné využití paliv, které přispívají k posílení vedoucího technologického postavení výrobců a dodavatelů v Unii a dlouhodobě zaručují vysoce kvalifikovaná pracovní místa.

- (12) S ohledem na skutečnost, že je změna klimatu přeshraničním problémem, a na potřebu chránit dobře fungující jednotný trh služeb silniční dopravy i těžkých vozidel a vyvarovat se roztržitosti trhu, je vhodné stanovit výkonnostní normy pro emise CO₂ pro těžká vozidla na úrovni Unie. Těmito výkonnostními normami by neměly být dotčeny právní předpisy Unie v oblasti hospodářské soutěže.
- (13) Při definování úrovně snížení emisí CO₂, kterých by měl vozový park těžkých vozidel Unie dosáhnout, by se měla zohlednit účinnost těchto úrovní snížení, pokud jde o dosažení nákladově efektivního přispění ke snižování emisí CO₂ odvětví zahrnutých do nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842¹ do roku 2030, výsledné náklady a úspory pro společnost, výrobce, provozovatele dopravy, spotřebitele, ale i jejich přímé a nepřímé dopady na zaměstnanost, inovace a společné výhody vytvářené z hlediska sníženého znečištění ovzduší a zvýšené energetické bezpečnosti.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 pro potřeby odolné energetické unie a za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 156, 19.6.2018, s. 26).

- (14) Měl by být zajištěn sociálně přijatelný a spravedlivý přechod k mobilitě s nulovými emisemi. Je proto důležité zohlednit, jaký vliv bude mít tento přechod na společnost v celém hodnotovém řetězci automobilového průmyslu, a aktivně řešit jeho dopady na zaměstnanost. Vybrané programy na unijní, celostátní a regionální úrovni je proto nutné zaměřit na reorganizaci, rekvalifikaci a zvyšování kvalifikace pracovníků, spolu s iniciativami v oblasti vzdělávání a hledání zaměstnání v negativně zasažených komunitách a regionech, které budou realizovány v úzkém dialogu se sociálními partnery a příslušnými orgány. Jako součást tohoto přechodu by mělo být podporováno zaměstnávání žen v uvedeném odvětví, jakož i rovné příležitosti.
- (15) Úspěšný přechod k mobilitě s nulovými emisemi si žádá integrovaný přístup a příznivé prostředí vhodné k tomu, aby se podnítila inovativní řešení a zachovalo se technologické prvenství Unie v odvětví silniční dopravy. To zahrnuje veřejné a soukromé investice do výzkumu a inovací, narůstající počet těžkých vozidel s nízkými nebo nulovými emisemi, rozvoj infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, začlenění do energetických systémů, stejně jako udržitelné dodávky materiálu a udržitelnou výrobu, opětovné využití a recyklaci baterií v Evropě. Výše uvedené si žádá soudržný postup na unijní, celostátní, regionální a místní úrovni, mimo jiné prostřednictvím pobídek k využívání těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi.

- (16) V rámci provádění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 byl zaveden nový postup stanovení emisí CO₂ a spotřeby paliva jednotlivých těžkých vozidel¹. Nařízení Komise (EU) 2017/2400² stanoví metodiku založenou na nástroji VECTO, jejímž prostřednictvím lze stimulovat emise CO₂ a spotřebu paliva celých těžkých vozidel. Tato metodika umožňuje zohlednit rozmanitost odvětví těžkých vozidel a vysoký stupeň individuálních úprav jednotlivých těžkých vozidel. V rámci prvního kroku jsou od 1. července 2019 stanoveny emise CO₂ pro čtyři skupiny těžkých vozidel, které odpovídají přibližně za 65 % až 70 % všech emisí CO₂ z vozového parku těžkých vozidel v Unii.
- (17) S přihlédnutím k inovacím a se zohledněním zavádění nových technologií, které zlepšují palivovou účinnost těžkých vozidel, bude průběžně a včas aktualizován nástroj simulace VECTO i nařízení (EU) 2017/2400.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

² Nařízení Komise (EU) č. 2017/2400 ze dne 12. prosince 2017, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o stanovení emisí CO₂ a spotřeby paliva u těžkých nákladních vozidel, a o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (EU) č. 582/2011 (Úř. věst. L 349, 29. 12. 2017, s. 1).

- (18) Údaje o emisích CO₂ stanovené v souladu s nařízením (EU) 2017/2400 budou sledovány podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956¹. Tyto údaje by měly být základem pro stanovení cílů snížení emisí CO₂, kterých má být dosaženo u čtyř skupin těžkých vozidel s nejvyššími emisemi v Unii, ale i pro stanovení průměrných specifických emisí CO₂ výrobce v daném vykazovaném období.
- (19) Cíl snížení emisí CO₂ by měl být stanoven pro rok 2025 ve formě relativního snížení vycházejícího z průměrných emisí CO₂ těchto těžkých vozidel, která byla nově zaregistrována v období od 1. července 2019 do 30. června 2020, s přihlédnutím ke snadno dostupným, nákladově účinným technologiím pro konvenční vozidla. Cíl snížení emisí CO₂ by měl být stanoven také pro období po roce 2030. Tento cíl by měl platit, nerozhodne-li se jinak na základě přezkumu, který má být proveden v roce 2022. Cíl pro rok 2030 by měl být posuzován v souladu se závazky Evropské unie přijatými v rámci Pařížské dohody.
- (20) Aby byla zajištěna odolnost referenčních emisí CO₂ vůči zvýšení emisí CO₂ z těžkých motorových vozidel pomocí nepatřičných procesních prostředků, jež by neodpovídaly situaci, kdy jsou emise CO₂ již regulovány, je vhodné v případě potřeby poskytnout metodiku pro opravu referenčních emisí CO₂.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 ze dne 28. června 2018 o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel (Úř. věst. L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (21) Dostupným alternativním palivem k naftě pro pohon těžkých vozidel je zkapalněný zemní plyn (LNG). Využití současných a plánovaných inovativních technologií založených na LNG přispěje k plnění cílů snížení emisí CO₂ v krátkodobém a střednědobém horizontu, neboť využívání technologií založených na LNG vede v porovnání s naftovými vozidly k nižším emisím CO₂. Potenciál snížení emisí CO₂ u vozidel s LNG je již v nástroji VECTO plně zachycen. Současné technologie založené na LNG dále zajišťují nižší úroveň látek znečišťujících ovzduší, jako je NO_x a jemné částice. Je rovněž zavedena dostatečná minimální infrastruktura plnicích stanic, která se dále využívá jako součást rámců vnitrostátní politiky pro infrastrukturu alternativních paliv.
- (22) Při výpočtu referenčních emisí CO₂, které slouží jako podklad pro stanovení cílů pro specifické emise CO₂ pro roky 2025 a 2030, by měl být zohledněn očekávaný potenciál snížení emisí CO₂ u vozového parku těžkých užitkových vozidel. Je proto vhodné z tohoto výpočtu vyloučit účelová vozidla, jako jsou vozidla určená pro svoz odpadu nebo stavební práce. Tato vozidla mají poměrně nízký počet najetých kilometrů a vzhledem k jejich specifickým jízdním vlastnostem se technická opatření pro snížení emisí CO₂ a spotřeby paliv nezdají být stejně nákladově efektivní, jako je tomu u těžkých vozidel používaných pro dodávky zboží.
- (23) Požadavky na snížení emisí CO₂ by měly být vyjádřeny v gramech CO₂ na tunokilometr, aby zohledňovaly využití těžkých vozidel.

- (24) Je nutné zajistit spravedlivé rozvržení celkových požadavků na snížení emisí CO₂ mezi výrobce, a to s přihlédnutím k rozmanitosti těžkých vozidel, pokud jde o jejich konstrukci a jízdní vlastnosti, najeté kilometry za rok, užitečné zatížení a konfiguraci přípojného vozidla. Je proto vhodné rozdělit těžká vozidla do různých samostatných podskupin vozidel, které zohledňují typické znaky používání a zvláštní technické vlastnosti vozidel. Stanovením ročních cílů pro specifické emise CO₂ výrobce jako váženého průměru cílů definovaných pro každou takovou podskupinu vozidel jsou výrobcům rovněž poskytnuty prostředky pro účinné vyvážení případné nedostatečné výkonnosti vozidel v určitých podskupinách vozidel s překonáním výsledků v jiných podskupinách vozidel, a to s přihlédnutím k průměrným emisím CO₂ během doby životnosti vozidel v různých podskupinách vozidel.
- (25) Dodržování ročních cílů pro specifické emise CO₂ výrobcem by mělo být posuzováno na základě jeho průměrných emisí CO₂. Při stanovování průměrných specifických emisí CO₂ by mělo být rovněž přihlédnuto ke zvláštnostem, které jsou zohledněny v různých podskupinách vozidel. V důsledku toho by měly průměrné specifické emise CO₂ výrobce vycházet z průměrných emisí stanovených pro každou podskupinu vozidel, včetně vah založených na jejich předpokládaném průměrném počtu najetých kilometrů za rok a průměrném užitečném zatížení, které zohledňuje emise CO₂ za celou dobu životnosti. Vzhledem k omezenému potenciálu snížení emisí CO₂ u účelových vozidel by tato vozidla neměla být při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ vozidel zohledňována.

- (26) S cílem zajistit hladký přechod k mobilitě s nulovými emisemi a vytvořit pobídky pro rozvoj a využití těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trhu v Unii, které by doplnily nástroje na straně poptávky, jako je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES¹, by měl být pro vykazovaná období do roku 2025 zaveden zvláštní mechanismus ve formě superkreditů a pro vykazovaná období po roce 2025 by měla být stanovena referenční hodnota pro podíl těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce.
- (27) Systém pobídek by měl být navržen tak, aby poskytoval jistotu investic poskytovatelům dobíjecí infrastruktury a výrobcům, s cílem podpořit rychlé zavedení těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh Unie a zároveň umožnit výrobcům určitou flexibilitu při rozhodování o svém investičním harmonogramu.
- (28) Pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce ve vykazovaných obdobích do roku 2025 by měla být všechna těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi započtena vícekrát. Pro vykazovaná období po roce 2025 by se měla při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce zohledňovat jeho výkonnost v porovnání s referenční hodnotou pro těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi. Úroveň pobídek by se měla lišit podle skutečných emisí CO₂ vozidla. S cílem zabránit oslabení cílů v oblasti životního prostředí by mělo být výsledné snížení emisí CO₂ omezeno.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (29) Těžká vozidla s nízkými emisemi by měla být podporována pobídkami jen tehdy, pokud jsou jejich emise CO₂ nižší než polovina referenčních emisí CO₂ všech vozidel v podskupině vozidel, do které těžké vozidlo patří. To by mělo podpořit inovace v této oblasti.
- (30) Do navrhování pobídkového mechanismu pro využívání těžkých vozidel s nulovými emisemi by měla být zahrnuta také menší nákladní vozidla, na něž se nevztahují cíle snížení emisí CO₂ podle tohoto nařízení. Tato vozidla mají rovněž významné přínosy, pokud jde o pomoc s řešením problémů znečištění ovzduší ve městech. S cílem zajistit, aby byly pobídky mezi jednotlivými typy vozidel dobře vyváženy, mělo by být předmětem omezení také snížení průměrných specifických emisí CO₂ výrobce plynoucí z menších nákladních vozidel s nulovými emisemi.
- (31) Aby se podpořilo nákladově efektivní provádění požadavků na snížení emisí CO₂ s přihlédnutím k výkyvům ve složení vozového parku těžkých vozidel a v emisích CO₂ v průběhu několika let, měli by mít výrobci také možnost vyvážit své nadprůměrné výsledky při plnění svého cíle pro specifické emise CO₂ v jednom roce s nízkou výkonností v roce jiném.

- (32) Za účelem podpoření včasného snížení emisí CO₂ by měl výrobce, jehož průměrné specifické emise CO₂ jsou pod úrovní plánovaného snížení emisí CO₂ definovanou referenčními emisemi CO₂ a cílem emisí CO₂ pro rok 2025, mít možnost si tyto emisní kredity ponechat pro účely splnění cílů pro rok 2025. Za účelem dosažení cílů pro emise CO₂ v období od 1. července 2025 do 30. června 2030 by měl mít možnost s těmito emisními kredity provádět transakce i výrobce, jehož průměrné specifické emise CO₂ jsou pod úrovní plánovaného snižování emisí CO₂ mezi cílem pro rok 2025 a cílem platným počínaje rokem 2030.
- (33) V případě nesplnění cíle pro specifické emise CO₂ v kterémkoliv dvanáctiměsíčním vykazovaném období mezi 1. červencem 2025 a 30. červnem 2030 by měl mít výrobce rovněž možnost si v omezené míře kredity vypůjčit. Veškeré vypůjčené kredity by však měl výrobce vypořádat ve vykazovaném období roku 2029 končícím 30. června 2030.
- (34) Emisní kredity a vypůjčky kreditů budou zvažovány jen pro účely stanovení plnění cíle pro specifické emise CO₂ výrobcem a nebudou považovány za aktiva, která jsou převoditelná nebo podléhají daňovým opatřením.

- (35) Pokud se zjistí, že výrobce má nadměrné emise CO₂, měla by Komise uložit finanční pokutu ve formě poplatku za překročení emisí CO₂, s přihlédnutím k emisním kreditům a výpůjčkám kreditů. Informace o nadměrných emisích CO₂ výrobců by měly být zveřejněny. Aby se výrobcům poskytovala dostatečná pobídka k provedení opatření ke snížení specifických emisí CO₂ z těžkých vozidel, je důležité, aby poplatek převyšoval průměrné mezní náklady na technologie, které jsou pro splnění cílů emisí CO₂ zapotřebí. Metodika výběru poplatků by měla být stanovena prostřednictvím prováděcího aktu, a to s přihlédnutím k metodice přijaté podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009¹. Poplatek za překročení emisí se považuje za příjem souhrnného rozpočtu Evropské unie. V rámci hodnocení prováděného podle nařízení (EU) 2019...⁺ by Komise měla posoudit možnost vyhrazení těchto částek poplatků za překročení emisí na zvláštní fond či příslušný program, jehož účelem bude zajistit spravedlivý přechod k mobilitě s nulovými emisemi a podporovat rekvalifikaci, zvyšování kvalifikace a další rozvoj dovedností pracovníků v automobilovém průmyslu.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1).

⁺ Úř. věst.: vložte prosím číslo nařízení obsažené v dokumentu 2017/0293(COD) - pe 6/19.

- (36) Je zapotřebí mechanismus pro důsledné dodržování, aby se zajistilo, že jsou cíle emisí CO₂ plynoucí z tohoto nařízení splněny. Povinnosti výrobců, pokud jde o poskytování správných údajů podle nařízení (EU) 2018/956 a administrativní pokuty, které lze uložit v případě neplnění této povinnosti, přispívají k zajištění spolehlivých údajů používaných pro účely plnění cílů na základě tohoto nařízení.
- (37) Aby se dosáhlo snížení emisí CO₂ podle tohoto nařízení, je zásadní, aby byly emise CO₂ používaných těžkých vozidel v souladu s hodnotami stanovenými na základě nařízení (ES) č. 595/2009 a prováděcích opatření k němu. Komise by tedy měla mít při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce možnost zohlednit případné systematické neshody, které zjistily orgány pro schvalování typu s ohledem na emise CO₂ z používaných těžkých vozidel.

- (38) Aby Komise mohla taková opatření přijmout, měla by mít pravomoc vypracovat a zavést postup pro ověřování shody mezi emisemi CO₂ těžkých vozidel v provozu stanovenými podle nařízení (ES) č. 595/2009 a prováděcích opatření k němu na jedné straně a hodnotami emisí CO₂ zaznamenanými v osvědčeních o shodě, certifikátech o jednotlivém schválení nebo informacích zákazníků na straně druhé. Při vymezování tohoto postupu by měla být zvláštní pozornost věnována volbě metody, včetně využití údajů z palubních zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie, která bude určena k výběru strategií, jejichž pomocí bude možné certifikačním postupem uměle zvýšit výkon vozidla ve vztahu k emisím CO₂. Pokud dojde ke zjištění odchylek nebo strategií, které uměle zvýší výkon vozidla ve vztahu k emisím CO₂, měla by být tato zjištění považována za dostatečný důvod pro domněnku, že existuje vážné riziko nedodržení požadavků stanovených v nařízení (ES) č. 595/2009 a v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858¹, a členské státy by na tomto základě měly přijmout nezbytné kroky podle kapitoly XI nařízení (EU) 2018/858.

¹ 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).

- (39) Účinnost cílů emisí CO₂ stanovených v tomto nařízení značně závisí na reprezentativnosti metodiky použité pro stanovení emisí CO₂ pro reálný provoz. V souladu se stanoviskem poradního vědeckého mechanismu (SAM) z roku 2016, pokud jde o lehká vozidla, a doporučením Evropského parlamentu v návaznosti na jeho vyšetřování měření emisí v automobilovém odvětví je vhodné také v případě těžkých vozidel zavést mechanismus pro posuzování reprezentativnosti hodnot emisí CO₂ a spotřeby energie pro reálný provoz, které byly stanoveny podle nařízení (EU) 2017/2400. Nejspolehlivějším způsobem, jak zajistit reprezentativnost těchto hodnot v reálném provozu, je využití údajů z palubních zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie. Komise by proto měla mít pravomoc vypracovat postupy potřebné pro shromažďování a zpracovávání údajů o spotřebě paliva a energie nezbytných pro taková posouzení a pro zajištění veřejné přístupnosti uvedených údajů, při zabezpečení ochrany veškerých osobních údajů.
- (40) Komise by měla posoudit, jak mohou údaje o spotřebě paliva a energie napomoci k zajištění toho, aby emise CO₂ z vozidla stanovené nástrojem VECTO v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími opatřeními k němu byly i nadále reprezentativní pro emise CO₂ v reálném provozu, a to trvale pro všechny výrobce, a konkrétněji, jak tyto údaje mohou být využity ke sledování rozdílu mezi hodnotami emisí CO₂ stanovenými nástrojem VECTO a emisemi CO₂ v reálném provozu a případně i k předcházení jeho zvětšování.

- (41) V roce 2022 Komise posoudí účinnost výkonnostních norem pro emise CO₂ stanovených v tomto nařízení, a zejména úroveň snížení cíle emisí CO₂, kterého má být dosaženo do roku 2030, způsoby, které by měly být k dispozici pro dosažení tohoto cíle a jeho překročení, ale i stanovení cílů snížení emisí CO₂ pro ostatní typy těžkých vozidel, jako jsou menší nákladní vozidla, účelová vozidla, autobusy, autokary a přípojná vozidla. Toto posouzení by také mělo zahrnovat, a to výlučně pro účely tohoto nařízení, zohlednění těžkých vozidel a kombinací vozidel s přihlédnutím ke hmotnostem a rozměrům platným pro vnitrostátní přepravu, například modulární a intermodální koncepce, a současně posuzovat případné aspekty dopravní bezpečnosti a účinnosti, intermodální, environmentální, infrastrukturální a zpětné účinky, jakož i geografickou situaci členských států.
- (42) Je důležité, aby emise CO₂ naměřené za celou dobu životnosti těžkých vozidel byly hodnoceny na úrovni Unie. Za tímto účelem by Komise nejpozději roku 2023 měla posoudit možnost vytvoření společné metodiky Unie pro hodnocení a ucelené vykazování údajů o emisích CO₂ naměřených za celou dobu životnosti těžkých vozidel, která jsou uváděna na unijní trh. Komise by měla přijmout navazující opatření a případně i předložit legislativní návrhy.

- (43) S cílem zajistit, aby byly specifické emise CO₂ z těžkých vozidel i nadále reprezentativní a plně aktuální, je nutné v tomto nařízení zohlednit změny nařízení (ES) č. 595/2009 a prováděcích opatření k němu, které ovlivňují tyto specifické emise CO₂. Za tímto účelem by Komise měla mít pravomoc stanovit metodiku pro definování reprezentativního těžkého vozidla pro každou podskupinu vozidel, na jejímž základě budou změny specifických emisí CO₂ posuzovány.
- (44) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc, pokud jde o zveřejnění údajů a výkonnosti udávané výrobcem.

- (45) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o identifikaci těžkých vozidel, která jsou certifikována jakožto účelová vozidla provedení oprav ročních průměrných specifických emisí CO₂ výrobce, výběr poplatků za překročení emisí CO₂, vykazování odchylek zjištěných u hodnot emisí CO₂ a jejich zohlednění při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂, vyhodnocování uplatňování podmínek, za nichž byly stanoveny referenční emise CO₂, a kritéria pro rozhodování o tom, zda byly tyto emise neúměrně zvýšeny a pokud ano, jak mají být opraveny, zajištění toho, aby byly Komisi pravidelně zpřístupňovány určité parametry týkající se emisí CO₂ a spotřeby energie těžkých vozidel v reálném provozu, provádění ověřování, zda hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva zaznamenané v informacích zákazníků odpovídají emisím CO₂ a spotřebě paliva těžkých vozidel v provozu a zda existují strategie, které uměle zlepšují výkon vozidla v prováděných testech nebo výpočtech, a definování jednoho či více reprezentativních vozidel příslušné podskupiny vozidel, na jejichž základě bude stanovena úprava užitečného zatížení. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení nařízení (ES) 595/2009 by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o některé aspekty vlivu vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ na životní prostředí. Prováděcí pravomoci uvedené v tomto bodě odůvodnění by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (46) Za účelem změny nebo doplnění jiných než základních prvků ustanovení tohoto nařízení by Komisi měla být svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o úpravu referenčních emisí CO₂, o určení hlavních zásad a kritérií pro vymezení postupů pro ověření emisí CO₂ u těžkých vozidel v provozu a o změny příloh tohoto nařízení, pokud jde o některé technické parametry, včetně váhy profilů určení, hodnoty užitečného zatížení, hodnoty najetých kilometrů za rok, ale i faktorů upravujících užitečné zatížení. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů¹. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (47) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovení výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej, z důvodu rozsahu a účinků, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (48) Nařízení (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES¹ by proto měly být také odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

¹ Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Článek 1
Předmět a cíle

S cílem přispět k plnění cíle Unie snížit do roku 2030 své emise skleníkových plynů o 30 % ve srovnání s úrovněmi v roce 2005 u odvětví, která jsou uvedena v článku 2 nařízení (EU) 2018/842k dosažení cílů Pařížské dohody a k zajištění řádného fungování vnitřního trhu stanoví toto nařízení výkonnostní požadavky na emise CO₂ pro nová těžká vozidla, jimiž se specifické emise CO₂ vozového parku nových těžkých vozidel v Unii ve srovnání s referenčními emisemi CO₂ snižují takto:

- a) za vykazovaná období počínaje rokem 2025 o 15 %;
- b) za vykazovaná období počínaje rokem 2030 o 30 %, nerozhodne-li se jinak na základě přezkumu uvedeného v článku 15.

Referenční emise CO₂ vycházejí z údajů ze sledování vykázaných podle nařízení (EU) 2018/956 za období od 1. července 2019 do 30. června 2020 (dále jen „referenční období“), s výjimkou účelových vozidel, a vypočítají se v souladu s bodem 3 přílohy I tohoto nařízení.

Článek 2
Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na nová těžká vozidla kategorií N₂ a N₃, která mají tyto vlastnosti:
- a) nákladní vozidla s pevným rámem s uspořádáním nápravy 4 × 2 a technicky přípustnou maximální hmotností větší než 16 tun;
 - b) nákladní vozidla s pevným rámem s uspořádáním nápravy 6 × 2;
 - c) taháče s uspořádáním nápravy 4 × 2 a technicky přípustnou maximální hmotností větší než 16 tun a
 - d) taháče s uspořádáním nápravy 6 × 2.

Pro účely článku 5 a bodu 2.3 přílohy I tohoto nařízení se toto nařízení vztahuje i na nová těžká vozidla kategorie N, která nespádají do působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011¹ a nemají vlastnosti uvedené v prvním pododstavci písm. a) až d).

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel (Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1).

Kategorie vozidel uvedené v prvním a druhém pododstavci tohoto odstavce odkazují na kategorie vozidel vymezené v příloze II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES¹.

2. Vozidla uvedená v odstavci 1 jsou pro účely tohoto nařízení považována v daném dvanáctiměsíčním období počínajícím dne 1. července za nová těžká vozidla, jestliže jsou v tomto období v Unii poprvé zaregistrována a nebyla předtím zaregistrována mimo Unii.

Předchozí registrace mimo Unii provedená před méně než třemi měsíci před registrací v Unii se nezohledňuje.

3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme zvláštní postup pro identifikaci těžkých vozidel, která jsou certifikována jakožto účelová vozidla podle nařízení (ES) č. 595/2009 a prováděcích opatření k němu, avšak nejsou jako taková registrována, a provede opravy ročních průměrných specifických emisí CO₂ výrobce, aby tato vozidla zohlednila, poprvé za vykazované období roku 2021 a poté za každé další vykazované období. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2 tohoto nařízení.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „referenčními emisemi CO₂“ průměr specifických emisí CO₂ v referenčním období uvedeném v čl. 1 druhém pododstavci ze všech nových těžkých vozidel v každé podskupině vozidel, s výjimkou účelových vozidel, stanovený v souladu s bodem 3 přílohy I;
- 2) „specifickými emisemi CO₂“ emise CO₂ z jednotlivého těžkého vozidla stanovené v souladu s bodem 2.1 přílohy I;
- 3) „vykazovaným obdobím roku Y“ období od 1. července roku Y do 30. června roku Y+1;
- 4) „průměrnými specifickými emisemi CO₂“ průměr specifických emisí CO₂ z nových těžkých vozidel výrobce v daném vykazovaném období, stanovený v souladu s bodem 2.7 přílohy I;
- 5) „cílem pro specifické emise CO₂“ cíl pro emise CO₂ jednotlivého výrobce, vyjádřený v g/tkm a stanovený každoročně pro předchozí vykazované období v souladu s bodem 4 přílohy I;

- 6) „nákladním vozidlem s pevným rámem“ nákladní vozidlo, které není určeno nebo vyrobeno k tažení návěsů;
- 7) „tahačem“ hnací vozidlo, které je určeno nebo vyrobeno výlučně nebo zejména k tažení návěsů;
- 8) „podskupinou vozidel“ seskupení vozidel definovaných v bodě 1 přílohy I, které je charakterizováno společným a odlišným souborem technických kritérií relevantních pro stanovení emisí CO₂ a spotřeby paliva těchto vozidel;
- 9) „účelovým vozidlem“ těžké vozidlo, pro které byly emise CO₂ a spotřeba paliva v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími opatřeními k němu stanoveny pouze pro jiné profily určení než ty, které jsou vymezeny v bodě 2.1 přílohy I tohoto nařízení;
- 10) „výrobcem“ osoba nebo subjekt, který odpovídá za předložení údajů týkajících se nových těžkých vozidel podle článku 5 nařízení (EU) 2018/956, nebo, v případě těžkých vozidel s nulovými emisemi, osoba nebo subjekt, který schvalovacímu orgánu odpovídá za všechna hlediska ES schvalování typu celého vozidla nebo postupu jednotlivého schvalování v souladu se směrnicí 2007/46/ES a za zajištění shodnosti výroby;

- 11) „těžkým vozidlem s nulovými emisemi“ těžké vozidlo bez spalovacího motoru, nebo se spalovacím motorem, který vypouští méně než 1 g CO₂/kWh, jak je stanoveno v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími opatřeními k němu, nebo který vypouští méně než 1 g CO₂/km, jak je stanoveno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007¹ a prováděcími opatřeními k němu;
- 12) „těžkým vozidlem s nízkými emisemi“ těžké vozidlo, které není těžkým vozidlem s nulovými emisemi, se specifickými emisemi CO₂ o více než polovinu nižšími, než jsou referenční emise CO₂ všech vozidel podskupiny vozidel, do níž toto těžké vozidlo patří, jak je stanoveno v souladu s bodem 2.3.3 přílohy I;
- 13) „profilem určení“ kombinace cílového rychlostního cyklu, hodnoty užitečného zatížení, konfigurace kabiny nebo přípojného vozidla a případně jiných parametrů, které odrážejí konkrétní používání vozidla, na jejichž základě se stanoví oficiální emise CO₂ a spotřeba paliva těžkého vozidla;
- 14) „cílovým rychlostním cyklem“ popis rychlosti vozidla, které chce řidič dosáhnout nebo na kterou je omezen dopravními podmínkami, vyjádřený jako funkce vzdálenosti ujeté během cesty;

¹ 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).

- 15) „užitečným zatížením“ hmotnost zboží, které vozidlo přepravuje za různých podmínek.

Článek 4

Průměrné specifické emise CO₂ výrobce

Od 1. července 2020 a v každém následujícím vykazovaném období stanoví Komise pro každého výrobce průměrné specifické emise CO₂ v g/tkm za předchozí vykazované období, s přihlédnutím k:

- a) údajům vykázaným podle nařízení (EU) 2018/956 pro nová těžká vozidla výrobce, která byla zaregistrována v předchozím vykazovaném období, s výjimkou účelových vozidel, a
- b) faktoru pro nulové a nízké emise stanovenému podle článku 5.

Průměrné specifické emise CO₂ se stanoví v souladu s bodem 2.7 přílohy I.

Článek 5

Těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi

1. Od 1. července 2020 a v každém následujícím vykazovaném období stanoví Komise pro každého výrobce faktor pro nulové a nízké emise za předchozí vykazované období.

Faktor pro nulové a nízké emise zohledňuje počet těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce ve vykazovaném období, včetně těžkých vozidel s nulovými emisemi uvedených v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci a účelových vozidel s nulovými a nízkými emisemi a emise CO₂ z těchto vozidel a bude stanoven v souladu s bodem 2.3 přílohy I.

2. U vykazovaných období let 2019 až 2024 se pro účely odstavce 1 těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi započítají takto:
 - a) těžké vozidlo s nulovými emisemi se počítá jako dvě vozidla a
 - b) těžké vozidlo s nízkými emisemi se počítá jako až dvě vozidla, jako funkce jeho specifických emisí CO₂ a mezní hodnoty pro nízké emise podskupiny vozidel, do níž vozidlo patří, na základě definice v bodě 2.3.3 přílohy I.

Faktor pro nulové a nízké emise se stanoví v souladu s bodem 2.3.1 přílohy I.

3. U vykazovaných období od roku 2025 se faktor pro nulové a nízké emise stanoví na základě 2% referenční hodnoty v souladu s bodem 2.3.2 přílohy I.

4. Faktor pro nulové a nízké emise snižuje průměrné specifické emise CO₂ výrobce nejvýše o 3 %. Příspěvek těžkých vozidel s nulovými emisemi uvedených v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci k tomuto faktoru snižuje průměrné specifické emise CO₂ výrobce nejvýše o 1,5 %.

Článek 6

Cíle pro specifické emise CO₂ výrobce

Od 1. července 2026 a v každém následujícím vykazovaném období stanoví Komise pro každého výrobce cíl pro specifické emise CO₂ za předchozí vykazované období. Tento cíl pro specifické emise CO₂ představuje součet, provedený za všechny podskupiny vozidel, součinů těchto hodnot:

- a) cíl snížení emisí CO₂ uvedený v čl. 1 prvním pododstavci písm. a) nebo b), podle okolností;
- b) referenční emise CO₂;
- c) podíl vozidel výrobce v každé podskupině vozidel;
- d) najeté kilometry za rok a váhové faktory užitečného zatížení uplatňované na každou podskupinu vozidel.

Cíl pro specifické emise CO₂ se stanoví v souladu s bodem 4 přílohy I.

Článek 7

Emisní kredity a výpůjčky kreditů

1. Pro účely stanovení toho, zda výrobce ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2029 plní své cíle pro specifické emise CO₂, se zohlední jeho emisní kredity nebo výpůjčky kreditů stanovené v souladu s bodem 5 přílohy 1, které odpovídají počtu nových těžkých vozidel výrobce, s výjimkou účelových vozidel, ve vykazovaném období vynásobené:
 - a) rozdílem mezi plánovaným snížením emisí CO₂, které se uvádí v odstavci 2, a průměrnými specifickými emisemi CO₂ výrobce, pokud je rozdíl kladný („emisní kredit“), nebo
 - b) rozdílem mezi průměrnými specifickými emisemi CO₂ a cílem pro specifické emise CO₂ výrobce, pokud je rozdíl kladný („výpůjčky kreditů“).

Emisní kredity lze získat ve vykazovaných obdobích let 2019 až 2029. Emisní kredity získané ve vykazovaných obdobích let 2019 až 2024 se však zohlední za účelem stanovení toho, zda výrobce splnil cíl pro specifické emise CO₂, až ve vykazovaném období roku 2025.

Výpůjčky kreditů lze získat ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2029. Celkové výpůjčky kreditů výrobce však nesmějí přesáhnout 5 % cíle pro specifické emise CO₂ výrobce ve vykazovaném období roku 2025 vynásobeného počtem těžkých vozidel výrobce v tomto období („limit výpůjček“).

Emisní kredity a výpůjčky kreditů získané ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2028 se tam, kde je to relevantní, přenesou z jednoho vykazovaného období do dalšího vykazovaného období. Případné zbývající výpůjčky se vypořádají ve vykazovaném období roku 2029.

2. Plánované snížení emisí CO₂ se stanoví pro každého výrobce v souladu s bodem 5.1 přílohy I na základě lineární trajektorie mezi referenčními emisemi CO₂ uvedenými v čl. 1 druhém pododstavci a cílem pro emise CO₂ pro vykazované období roku 2025, stanoveným v čl. 1 prvním pododstavci písm. a), a mezi cílem pro emise CO₂ pro vykazované období roku 2025 a cílem pro emise CO₂ pro vykazovaná období počínaje rokem 2030, stanoveným v prvním pododstavci písm. b) uvedeného článku.

Článek 8

Plnění cílů pro specifické emise CO₂

1. Pokud se podle odstavce 2 zjistí, že výrobce má v určitém vykazovaném období od roku 2025 nadměrné emise CO₂, uloží mu Komise poplatek za překročení emisí CO₂ vypočtený podle tohoto vzorce:

- a) v letech 2025 až 2029:

$(\text{poplatek za překročení emisí CO}_2) = (\text{překročení emisí CO}_2 \times 4\,250 \text{ EUR/gCO}_2/\text{tkm});$

- b) od roku 2030:

$(\text{poplatek za překročení emisí CO}_2) = (\text{překročení emisí CO}_2 \times 6\,800 \text{ EUR/gCO}_2/\text{tkm}).$

2. Má se za to, že výrobce má nadměrné emise CO₂ v těchto případech:

- a) pokud v některém vykazovaném období let 2025 až 2028 součet výpůjček kreditů po odečtení součtu emisních kreditů přesahuje limit výpůjček uvedený v čl. 7 odst. 1 třetím pododstavci;
- b) pokud je ve vykazovaném období roku 2029 součet výpůjček kreditů po odečtení součtu emisních kreditů kladný;
- c) pokud v některém vykazovaném období od roku 2030 průměrné specifické emise CO₂ výrobce přesahují jeho cíl pro specifické emise CO₂.

Nadměrné emise CO₂ v určitém vykazovaném období se vypočtou podle bodu 6 přílohy I.

3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů určí způsob výběru poplatků za překročení emisí CO₂ podle odstavce 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.
4. Poplatky za překročení emisí CO₂ se považují za příjem souhrnného rozpočtu Evropské unie.

Článek 9

Ověření výsledků sledování

1. Schvalovací orgány vykáží Komisi bez prodlení odchylky hodnot emisí CO₂ z těžkých vozidel v provozu ve srovnání s hodnotami, které jsou uvedeny v prohlášeních o shodě nebo v souboru informací pro zákazníky uvedeném v článku 9 odst. 4 nařízení (EU) 2017/2400 jako výsledek ověření provedeného postupem uvedeným v článku 13 tohoto nařízení.
2. Komise odchylky uvedené v odstavci 1 zohlední pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce.

3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla k postupům vykazování těchto odchylek a k jejich zohlednění při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

Článek 10

Posouzení referenčních emisí CO₂

Aby byla zajištěna kvalita a reprezentativnost referenčních emisí CO₂ jakožto základu pro stanovení cílů pro emise CO₂ pro celý vozový park Unie, přijme Komise prostřednictvím prováděcích aktů metodiku pro posouzení uplatňování podmínek, za nichž byly stanoveny referenční emise CO₂, a stanoví kritéria pro rozhodování o tom, zda byly tyto emise neúměrně zvýšeny, a pokud ano, jak mají být opraveny.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

Článek 11

Zveřejnění údajů a výkonnosti výrobců

1. Do 30. dubna každého roku zveřejní Komise prostřednictvím prováděcích aktů seznam, ve kterém uvede:
 - a) od 1. července 2020 u každého výrobce jeho průměrné specifické emise CO₂ za předchozí vykazované období podle článku 4;
 - b) od 1. července 2020 u každého výrobce faktor pro nulové a nízké emise za předchozí vykazované období podle čl. 5 odst. 1;
 - c) od 1. července 2026 u každého výrobce jeho cíl pro specifické emise CO₂ za předchozí vykazované období podle článku 6;
 - d) od 1. července 2020 do 30. června 2031 u každého výrobce jeho plánované snížení emisí CO₂, emisní kredity a od 1. července 2026 do 30. června 2031 jeho výpůjčky kreditů v předchozím vykazovaném období podle článku 7;
 - e) od 1. července 2026 u každého výrobce jeho nadměrné emise CO₂ za předchozí vykazované období podle čl. 8 odst. 1;
 - f) od 1. července 2020 průměrné specifické emise CO₂ ze všech nových těžkých vozidel zaregistrovaných v Unii v předchozím vykazovaném období.

Seznam, který má být zveřejněn do 30. dubna 2021, zahrne referenční emise CO₂ uvedené v čl. 1 druhém pododstavci.

2. Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, jimiž upraví referenční emise CO₂ v souladu s následujícím:
- a) pokud byly váhy profilů určení nebo hodnoty užitečného zatížení upraveny v souladu s čl. 14 odst. 1 písm. b) nebo c), podle postupu stanoveného v bodě 1 přílohy II;
 - b) pokud byly stanoveny upravující faktory podle čl. 14 odst. 2, uplatněním těchto upravujících faktorů na referenční emise CO₂;
 - c) pokud bylo v souladu s metodikou uvedenou v článku 10 zjištěno neúměrné zvýšení referenčních emisí CO₂, do 30. dubna 2022 opravením referenčních emisí CO₂.

Komise zveřejní upravené referenční emise CO₂ a použije je k výpočtu cílů pro specifické emise CO₂ výrobce platných ve vykazovaných obdobích počínaje dnem použitelnosti aktů v přenesené pravomoci, které tyto hodnoty upravují.

Článek 12

Emise CO₂ a spotřeba energie v reálném provozu

1. Komise sleduje a posuzuje reprezentativnost hodnot emisí CO₂ a hodnoty spotřeby energie stanovené v rámci nařízení (ES) č. 595/2009 pro reálný provoz.

Dále Komise pravidelně shromažďuje údaje o emisích CO₂ a spotřebě energie v reálném provozu u těžkých vozidel používajících palubní zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie, počínaje novými těžkými vozidly registrovanými ode dne použitelnosti opatření uvedených v čl. 5c písm. b) nařízení (ES) č. 595/2009.

Komise zajistí, aby byla veřejnost informována o to, jak se tato reprezentativnost vyvíjí v čase.

2. Za účelem uvedeným v odstavci 1 tohoto článku Komise zajistí, aby jí ode dne použitelnosti opatření uvedených v čl. 5c písm. b) nařízení (ES) č. 595/2009 byly výrobci, vnitrostátními orgány nebo případně prostřednictvím přímého přenosu údajů z vozidel pravidelně poskytovány tyto parametry týkající se emisí CO₂ a spotřeby energie těžkých vozidel v reálném provozu:

- a) identifikační číslo vozidla;

- b) spotřebované palivo a elektrická energie;
- c) celková ujetá vzdálenost;
- d) užitečné zatížení;
- e) v případě hybridních elektrických těžkých vozidel s externím nabíjením spotřebované palivo a elektrická energie a ujetá vzdálenost rozdělená podle jednotlivých způsobů řízení;
- f) další parametry nezbytné k zajištění toho, aby byly splněny povinnosti uvedené v odstavci 1 tohoto článku.

Komise údaje obdržené podle prvního pododstavce tohoto odstavce zpracuje s cílem vytvořit anonymizované a agregované soubory údajů, a to i ve vztahu k jednotlivým výrobcům, pro účely odstavce 1. Identifikační čísla vozidel se použijí pouze pro účely tohoto zpracování údajů a neuchovávají se déle, než je pro uvedený účel zapotřebí.

3. Aby se předešlo zvětšování rozdílu mezi uvedenými emisemi a emisemi v reálném provozu, Komise do dvou let a pěti měsíců ode dne použitelnosti opatření uvedených v čl. 5c písm. b) nařízení (ES) č. 595/2009 posoudí, jak by bylo možno využít údaje o spotřebě paliva a energie k zajištění toho, aby hodnoty emisí CO₂ a spotřeby energie stanovené podle uvedeného nařízení byly i nadále reprezentativní pro emise v reálném provozu v průběhu času u jednotlivých výrobců.

Komise sleduje vývoj rozdílu uvedeného v prvním pododstavci a každoročně o něm podává zprávu a s cílem předejít zvětšování tohoto rozdílu v roce 2027 posoudí možnost vytvoření mechanismu pro úpravu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce od roku 2030 a případně předloží legislativní návrh na zavedení takového mechanismu.

4. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví podrobný postup shromažďování a zpracování údajů uvedený v odstavci 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

Článek 13

Ověřování emisí CO₂ u těžkých vozidel v provozu

1. Výrobci zajistí, aby hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva zaznamenané v souboru informací pro zákazníky uvedeném v čl. 9 odst. 4 nařízení (EU) 2017/2400 odpovídaly emisím CO₂ a spotřebě paliva těžkých vozidel v provozu, jež jsou stanoveny podle uvedeného nařízení.

2. Po vstupu postupů uvedených v odstavci 4 tohoto článku v platnost schvalovací orgány ověří u výrobců, kterým udělily licence k provozování simulačního nástroje v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími opatřeními k němu, na základě vhodných a reprezentativních vzorků vozidel, že hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva zaznamenané v informacích zákazníků odpovídají emisím CO₂ a spotřebě paliva u těžkých vozidel v provozu stanoveným podle uvedeného nařízení a prováděcími opatřeními k němu, přičemž zváží mimo jiné použití dostupných údajů z palubních zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie.

Schvalovací orgány také ověří, zda existují strategie na palubě nebo v souvislosti s vybranými vzorky vozidel, které uměle zlepšují výkon vozidla ve zkouškách nebo výpočtech prováděných pro účely certifikování emisí CO₂ a spotřeby paliva, mimo jiné s využitím údajů z palubních zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie.

3. Pokud se při ověřování hodnot emisí CO₂ a spotřeby paliva provedených podle odstavce 2 zjistí nesoulad, který nelze připisovat nesprávnému fungování simulačního nástroje, nebo přítomnost jakékoli strategie uměle zvyšující výkonnost vozidla, přijme příslušný schvalovací orgán nezbytná opatření stanovená v kapitole XI nařízení (EU) 2018/858 a zajistí opravu informací zákazníků, popřípadě osvědčení o shodě a certifikátů o jednotlivém schválení.

4. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví postupy pro provádění ověřování podle odstavce 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

Komisi je svěřena pravomoc, aby před přijetím těchto prováděcích aktů podle prvního pododstavce tohoto odstavce přijala akt v přenesené pravomoci podle článku 17, jímž doplní toto nařízení stanovením hlavních zásad a kritérií pro určení postupů uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce.

Článek 14

Změny příloh I a II

1. S cílem zajistit, aby technické parametry používané pro výpočet průměrných specifických emisí CO₂ výrobce podle článku 4 a výpočet cílů pro specifické emise CO₂ podle článku 6 zohledňovaly technický pokrok a vývoj logistiky nákladní dopravy, je Komisi svěřena pravomoc přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, jimiž změni tato ustanovení příloh I a II:
- a) položky týkající se typu kabiny a výkonu motoru uvedené v tabulce 1 přílohy I a definice „kabiny s lůžky“ a „krátké kabiny“ zmíněné v této tabulce;
 - b) váhy profilů určení uvedené v tabulce 2 přílohy I;

- c) hodnoty užitečného zatížení uvedené v tabulce 3 přílohy I a faktory upravující užitečné zatížení uvedené v tabulce 1 přílohy II;
 - d) hodnoty najetých kilometrů za rok uvedené v tabulce 4 přílohy I.
2. Je-li postup pro schvalování typu stanovený v nařízení (ES) č. 595/2009 a prováděcích opatřeních k němu změněn změnami jinými, než které jsou uvedeny v odst. 1 písm. b) a c) tohoto článku, tak, že úroveň emisí CO₂ reprezentativních vozidel podle tohoto odstavce klesne nebo vzroste o více než 5 g CO₂/km, Komise v souladu s čl. 11 odst. 2 prvním pododstavcem písm. b) uplatní upravující faktor na referenční emise CO₂, které mají být vypočteny podle vzorce uvedeného v bodě 2 přílohy II.
3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů zavede metodiku pro definování jednoho či více reprezentativních vozidel určité podskupiny vozidel, včetně jejich statistických vážení, na jejichž základě se úprava podle odstavce 2 tohoto článku stanoví, s přihlédnutím k údajům ze sledování vykázaným v souladu s nařízením (EU) 2018/956 a technickým vlastnostem vozidel uvedeným v čl. 12 odst. 1 nařízení (EU) 2017/2400. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2 tohoto nařízení.

Článek 15
Přezkum a zpráva

1. Do 31. prosince 2022 předloží Komise zprávu Evropskému parlamentu a Radě o účinnosti tohoto nařízení, o cíli snížení emisí CO₂ a o úrovni mechanismu pobídek pro těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi platných od roku 2030, o stanovení cílů snížení emisí CO₂ pro další typy těžkých vozidel, včetně přípojných vozidel, autobusů a autokarů a účelových vozidel, a o zavedení závazných cílů snížení emisí CO₂ pro těžká vozidla pro období počínající roky 2035 a 2040. Cíl pro rok 2030 musí být posuzován v souladu se závazky Evropské unie přijatými v rámci Pařížské dohody.
2. Zpráva uvedená v odstavci 1 tohoto článku obsahuje rovněž zejména:
 - a) posouzení účinnosti systému emisních kreditů a výpůjček kreditů CO₂ podle článku 7 a vhodnosti prodloužení jeho používání na rok 2030 a dalších roky;
 - b) posouzení zavádění těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi s přihlédnutím k cílům stanoveným ve směrnici 2009/33/ES, jakož i relevantní parametry a podmínky ovlivňující uvádění těchto těžkých vozidel na trh;

- c) posouzení účinnosti mechanismu pobídek pro těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi stanoveného v článku 5 a vhodnosti jeho jednotlivých prvků s cílem upravit je pro období po roce 2025 ve snaze o případné rozlišení podle dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi a podle podskupiny vozidel ve spojení s najetými kilometry a váhovými faktory, s datem použitelnosti, které ponechá minimálně tříleté období k přizpůsobení se;
- d) posouzení postupné instalace nezbytné infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, možnosti zavedení výkonnostních norem pro emise CO₂ pro motory, zejména pro účelová vozidla, a posouzení toho, jak hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva stanovené v souladu s nařízením (EU) 2017/2400 reprezentují reálný provoz;
- e) výlučně pro účely tohoto nařízení, zohlednění těžkých vozidel a kombinací vozidel s přihlédnutím ke hmotnostem a rozměrům platným pro vnitrostátní přepravu, například modulární a intermodální koncepce, a současně posuzovat případné aspekty v oblasti dopravní bezpečnosti a účinnosti, intermodální, environmentální, infrastrukturální a zpětné účinky, jakož i zeměpisnou polohu členských států;
- f) posouzení simulačního nástroje VECTO ve snaze zajistit, aby byl tento nástroj průběžně a včas aktualizován;

- g) posouzení možnosti vytvořit specifickou metodiku, jak zahrnout potenciální příspěvek používání syntetických a pokročilých alternativních kapalných a plyných obnovitelných paliv, včetně e-paliv, vyrobených s podílem obnovitelné energie a splňujících kritéria udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001¹ ke snižování emisí CO₂;
 - h) posouzení proveditelnosti zavedení otevřeného, transparentního a nediskriminačního mechanismu sdružování mezi výrobci;
 - i) posouzení výše poplatku za překročení emisí CO₂ s cílem zajistit, aby byl vyšší než průměrné mezní náklady na technologie nezbytné ke splnění stanovených cílů pro emise CO₂.
3. Ke zprávě podle odstavce 1 se tam, kde je to vhodné, připojí legislativní návrh na změnu tohoto nařízení.

¹ 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).

4. Jako součást hodnocení podle čl. 15 odst. 5 nařízení (EU) 2019/ ...⁺ Komise posoudí možnost přidělit příjem z poplatků za překročení emisí CO₂ do zvláštního fondu nebo do příslušného programu s cílem zajistit spravedlivý přechod ke klimaticky neutrální ekonomice, jak je uvedeno v čl. 4 odst. 1 Pařížské dohody, zejména s cílem podpořit rekvalifikaci, zvyšování kvalifikace, další rozvoj dovedností pracovníků a přemísťování pracovníků v automobilovém odvětví na nová místa ve všech dotčených členských státech, zejména v regionech a komunitách, které jsou těmito změnami nejvíce postiženy. Komise v případě potřeby předloží za tímto účelem nejpozději roku 2027 legislativní návrh.
5. Nejpozději roku 2023 Komise vyhodnotí možnost vytvoření společné unijní metodiky pro zjišťování a soustavné vykazování údajů o veškerých emisích CO₂ vznikajících během životního cyklu nových těžkých vozidel, která jsou uvedena na trh Unie. Toto vyhodnocení předá Komise Evropskému parlamentu a Radě, ve vhodných případech spolu s návrhy na navazující opatření, jako jsou legislativní návrhy.

⁺ Úř. věst.: vložte prosím číslo nařízení obsažené v dokumentu 2017/0293(COD) - pe 6/19.

Článek 16

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro změnu klimatu, uvedený v čl. 44 odst. 1 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999¹. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 ze dne 11. prosince 2018 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU a 2013/30/EU, směrnice Rady 2009/119/ES a (EU) 2015/652 a zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 1).

Článek 17

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 11 odst. 2, v čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci a čl. 14 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu pěti let od ... [datum vstupu tohoto nařízení v platnost]. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci a čl. 14 odst. 1 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce a čl. 14 odst. 1 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani 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 informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 18

Změna nařízení (ES) č. 595/2009

Nařízení (ES) č. 595/2009 se mění takto:

- 1) V čl. 2 prvním pododstavci se doplňuje nová věta, která zní:

„Pro účely článků 5a, 5b a 5c se toto nařízení vztahuje i na vozidla kategorií O₃ a O₄.“

2) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 5a

Zvláštní požadavky na výrobce, pokud jde o vliv vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ na životní prostředí

1. Výrobci zajistí, aby nová vozidla kategorií O₃ a O₄, která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu, splňovala tyto požadavky:
 - a) vliv těchto vozidel na emise CO₂, spotřebu paliva, spotřebu elektrické energie a dojezdovou vzdálenost motorových vozidel s nulovými emisemi je stanoven v souladu s metodikou uvedenou v čl. 5c písm. a);
 - b) jsou vybavena palubními zařízeními pro sledování a zaznamenávání užitečného zatížení v souladu s požadavky uvedenými v čl. 5c písm. b).
2. Výrobci zajistí, aby nová vozidla kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃, která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu, byla vybavena palubními zařízeními pro sledování a zaznamenávání spotřeby paliva nebo energie, užitečného zatížení a najetých kilometrů v souladu s požadavky uvedenými v čl. 5c písm. b).

Zajistí rovněž, aby dojezdová vzdálenost s nulovými emisemi a spotřeba elektrické energie u těchto vozidel byly stanoveny v souladu s metodikou uvedenou v čl. 5c písm. c).

Článek 5b

Zvláštní požadavky na členské státy, pokud jde o vliv vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ na životní prostředí

1. Vnitrostátní orgány v souladu s prováděcími opatřeními uvedenými v článku 5c odmítnou udělit ES schválení typu či vnitrostátní schválení typu novým typům vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄, které nesplňují požadavky stanovené v těchto prováděcích opatřeních.
2. Vnitrostátní orgány v souladu s prováděcími opatřeními uvedenými v článku 5c zakáží prodej, registraci nebo uvádění do provozu nových typů vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄, které nesplňují požadavky stanovené v těchto prováděcích opatřeních.

Článek 5c

Opatření pro stanovení některých aspektů vlivu vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄ na životní prostředí

Do 31. prosince 2021 Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme tato opatření:

- a) metodiku pro posuzování výkonnosti vozidel kategorie O₃ a O₄, pokud jde o jejich vliv na emise CO₂, spotřebu paliva, spotřebu elektrické energie a dojezdovou vzdálenost motorových vozidel s nulovými emisemi;

- b) technické požadavky na instalaci palubních zařízení pro sledování a zaznamenávání spotřeby paliva nebo energie a najetých kilometrů u motorových vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃ a na stanovování a zaznamenávání užitečných zatížení a celkové hmotnosti vozidel majících vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci písm. a), b), c) nebo d) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/...^{*,+} a u jejich kombinací s vozidly O₃ a O₄, včetně předávání údajů mezi vozidly v kombinaci, je-li to nutné;
- c) metodiku pro určování dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi a spotřeby elektrické energie nových vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle článku 13a.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/... ze dne ..., kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L ..., ..., s. ...).“

⁺ Úř. věst.: vložte prosím číslo nařízení obsaženého v tomto dokumentu (2018/0143(COD) - PE-CONS 60/19) a doplňte odpovídající poznámku pod čarou.

3) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 13a

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Technický výbor pro motorová vozidla, zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858*. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

* 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 doзору 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).“

Článek 19
Změna nařízení (EU) 2018/956

Nařízení (EU) 2018/956 se mění takto:

- 1) Článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES*, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/...^{**+cc}.

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/... ze dne..., kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L ..., ..., s. ...).“

⁺ Úř. věst.: vložte prosím číslo nařízení obsaženého v tomto dokumentu (2018/0143(COD) - PE-CONS 60/19) a doplňte odpovídající poznámku pod čarou.

2) V článku 4 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Počínaje dnem 1. ledna 2019 sledují členské státy údaje uvedené v části A přílohy I týkající se nových těžkých vozidel poprvé zaregistrovaných v Unii.

Do 30. září každého roku počínaje rokem 2020 příslušné orgány členských států tyto údaje za předchozí vykazované období od 1. července do 30. června vykáží Komisi v souladu s postupem vykazování stanoveným v příloze II.

Pokud jde o rok 2019, údaje vykázané do 30. září 2020 zahrnují údaje sledované v období od 1. ledna 2019 do 30. června 2020.

Údaje týkající se nových těžkých vozidel, která byla původně registrována mimo Unii, jsou sledovány a vykazovány jen v případě, že tato registrace byla provedena méně než tři měsíce před registrací v Unii.“

3) V článku 5 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Od počátečních roků uvedených v části B bodě 1 přílohy I výrobci těžkých vozidel sledují u každého nového těžkého vozidla údaje stanovené v části B bodě 2 přílohy I.

Do 30. září každého roku od počátečních roků uvedených v části B bodě 1 přílohy I výrobci těžkých vozidel tyto údaje u každého nového těžkého vozidla s datem simulace spadajícím do předchozího vykazovaného období od 1. července do 30. června vykáží Komisi v souladu s postupem vykazování stanoveným v příloze II.

Pokud jde o rok 2019, výrobci vykáží údaje u každého nového těžkého vozidla s datem simulace spadajícím do období od 1. ledna 2019 do 30. června 2020.

Datem simulace je datum vykazované v souladu s údajovou položkou 71 v části B bodě 2 přílohy I.“

4) V článku 10 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Do 30. dubna každého roku zveřejní Komise výroční zprávu se svou analýzou údajů poskytnutých členskými státy a výrobci za předchozí vykazované období.“

5) V příloze II se bod 3.2 nahrazuje tímto:

„3.2. Údaje týkající se těžkých vozidel registrovaných v předchozím vykazovaném období a zaznamenané v registru se zveřejní do 30. dubna každého roku počínaje rokem 2021, s výjimkou údajů uvedených v čl. 6 odst. 1.“

Článek 20
Změny směrnice 96/53/ES

Směrnice 96/53/ES se mění takto:

- 1) V článku 2 se za definici vozidel s alternativním pohonem vkládá nová definice, která zní:

„- „vozidlem s nulovými emisemi“ rozumí „těžké vozidlo s nulovými emisemi“ ve smyslu čl. 3 bodu 11 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/...⁺;

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/... ze dne ..., kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L ..., ..., s. ...).“

- 2) Článek 10b se nahrazuje tímto:

„Článek 10b

Maximální přípustná hmotnost vozidel s alternativním pohonem nebo s nulovými emisemi je hmotnost stanovená v bodech 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 a 2.4 přílohy I.

⁺ Úř. věst.: vložte prosím číslo nařízení obsaženého v tomto dokumentu (2018/0143(COD) - PE-CONS 60/19) a doplňte odpovídající poznámku pod čarou.

Vozidla s alternativním pohonem nebo s nulovými emisemi musí splňovat též mezní hodnoty pro maximální přípustné zatížení nápravy stanovené v bodě 3 přílohy I.

Dodatečná hmotnost vyžadovaná pro vozidla s alternativním pohonem nebo vozidla s nulovými emisemi se určí na základě dokumentace poskytnuté výrobcem při schvalování daného vozidla. Dodatečná hmotnost se uvede v úředním dokladu požadovaném podle článku 6.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10h, kterými pro účely této směrnice aktualizuje seznam alternativních paliv uvedený v článku 2, jež vyžadují dodatečnou hmotnost. Je obzvláště důležité, aby Komise před přijetím těchto aktů v přenesené pravomoci postupovala v souladu s obvyklou praxí a vedla konzultace s odborníky, včetně odborníků z členských států.“

3) Příloha I se mění takto:

- a) doplňuje se nový pododstavec k druhému sloupci bodů 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, a 2.2.4, který zní:

„V případě kombinací vozidel včetně vozidel s alternativním pohonem nebo s nulovými emisemi se maximální přípustná hmotnost stanovená v tomto oddílu zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie alternativních paliv nebo nulových emisí, a to nejvýše o 1 tunu v případě technologie alternativních paliv a o 2 tuny v případě nulových emisí.“;

- b) doplňuje se nový pododstavec k druhému sloupci bodu 2.3.1, který zní:

„Vozidla s nulovými emisemi: maximální přípustná hmotnost 18 tun se zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie nulových emisí, a to nejvýše o 2 tuny.“;

- c) doplňuje se nový pododstavec k třetímu sloupci bodu 2.3.2, který zní:

„Třínápravová vozidla s nulovými emisemi: maximální přípustná hmotnost 25 tun nebo 26 tun, je-li hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznaným v Unii jako rovnocenné podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení každé nápravy nepřesahuje 9,5 tuny, se zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie nulových emisí, a to nejvýše o 2 tuny.“;

- d) doplňuje se nový pododstavec k třetímu sloupci bodu 2.4, který zní:

„Třínápravové kloubové autobusy, které jsou vozidly s nulovými emisemi: maximální přípustná hmotnost 28 tun se zvyšuje o dodatečnou hmotnost technologie nulových emisí, a to nejvýše o 2 tuny.“

Článek 21
Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V ... dne

Za Evropský parlament
předsedkyně

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

PŘÍLOHA I

Průměrné specifické emise CO₂, cíle pro specifické emise CO₂ a nadměrné emise CO₂

1. PODSKUPINY VOZIDEL

Každé nové těžké vozidlo se zařadí do jedné z podskupin vozidel definovaných v tabulce 1 za podmínek v ní uvedených.

Tabulka 1 – Podskupiny vozidel

Těžká vozidla	Typ kabiny	Výkon motoru	Podskupiny vozidel
Nákladní vozidla s pevným rámem s uspořádáním náprav 4 × 2 a technicky přípustnou maximální hmotností > 16 tun	Všechny	< 170 kW	4-UD
	Krátká kabina	≥ 170 kW	4-RD
	Kabina s lůžky	≥ 170 kW a < 265 kW	
	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	4-LH
Nákladní vozidla s pevným rámem s uspořádáním náprav 6 × 2	Krátká kabina	Všechny	9-RD
	Kabina s lůžky		9-LH
Tahače s pevným rámem s uspořádáním náprav 4 × 2 a technicky přípustnou maximální hmotností > 16 tun	Krátká kabina	Všechny	5-RD
	Kabina s lůžky	< 265 kW	
	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	5-LH
Tahače s pevným rámem s uspořádáním náprav 6 × 2	Krátká kabina	Všechny	10-RD
	Kabina s lůžky		10-LH

„Kabinou s lůžky“ se rozumí typ kabiny, která má za sedadlem řidiče prostor určený ke spaní, vykázaný v souladu s nařízením (EU) 2018/956.

„Krátkou kabinou“ se rozumí jiný typ kabiny, než je kabina s lůžky.

Jestliže není možné nové těžké vozidlo zařadit do podskupiny vozidel, neboť nejsou k dispozici informace o typu kabiny nebo výkonu motoru, zařadí se do té podskupiny dopravních vozidel na dlouhé vzdálenosti, která odpovídá jeho typu podvozku (nákladní vozidlo nebo tahač s pevným rámem) a uspořádání náprav (4×2 nebo 6×2).

Jestliže je nové těžké vozidlo zařazeno do podskupiny vozidel 4-UD, ale nejsou k dispozici údaje o emisích CO₂ v g/km pro profily určení UDL nebo UDR, které jsou definovány v tabulce 2 v bodě 2.1, zařadí se do podskupiny vozidel 4-RD.

2. PRŮMĚRNÉ SPECIFICKÉ EMISE CO₂ VÝROBCE

2.1. Specifické emise CO₂ nového těžkého vozidla

Specifické emise CO₂ v g/km (CO_{2v}) nového těžkého vozidla v , které je zařazeno do podskupiny vozidel sg , se vypočtou podle následujícího vzorce:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

kde:

$\sum_{mp}$ je součet všech profilů určení mp uvedených v tabulce 2;

sg je podskupina vozidel, do které bylo nové těžké vozidlo v zařazeno podle bodu 1 této přílohy;

$W_{sg,mp}$ je součet váhy profilů určení uvedených v tabulce 2;

$CO_{2v,mp}$ jsou emise CO₂ v g/km nového těžkého vozidla v , stanovené pro profil určení mp a vykázané v souladu s nařízením (EU) 2018/956.

Specifické emise CO₂ těžkého vozidla s nulovými emisemi mají hodnotu 0 g CO₂/km.

Specifické emise CO₂ účelového vozidla odpovídají průměrným emisím CO₂ v g/km, které jsou vykázané v souladu s nařízením (EU) 2018/956.

Tabulka 2 – Váhy profilu určení ($W_{sg,mp}$)

Podskupiny vozidel (sg)	Profil určení ¹ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Definice profilu určení

RDL	Regional delivery payload (užitečné zatížení u regionálních dodávek) – nízké
RDR	Regional delivery payload (užitečné zatížení u regionálních dodávek) – reprezentativní
LHL	Long haul payload (užitečné zatížení u dopravy na dlouhé vzdálenosti) – nízké
LHR	Long haul payload (užitečné zatížení u dopravy na dlouhé vzdálenosti) – reprezentativní
UDL	Urban delivery payload (užitečné zatížení u městských dodávek) – nízké
UDR	Urban delivery payload (užitečné zatížení u městských dodávek) – reprezentativní
REL	Regional delivery (EMS) payload (užitečné zatížení u regionálních dodávek EMS) – nízké
RER	Regional delivery (EMS) payload (užitečné zatížení u regionálních dodávek EMS) – reprezentativní
LEL	Long haul (EMS) payload (užitečné zatížení u dopravy na dlouhé vzdálenosti EMS) – nízké
LER	Long haul (EMS) payload (užitečné zatížení u dopravy na dlouhé vzdálenosti EMS) – reprezentativní

2.2. Průměrné specifické emise CO₂ všech nových těžkých vozidel v podskupině vozidel pro výrobce

Pro každého výrobce a každé vykazované období se průměrné specifické emise CO₂ v g/tkm ($avgCO_{2sg}$) všech nových těžkých vozidel v podskupině vozidel sg vypočtou takto:

$$avgCO_{2sg} = \frac{\sum_v CO_{2v}}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

kde:

$\sum v$ je součet za všechna nová těžká vozidla výrobce v podskupině vozidel sg , s výjimkou účelových vozidel, v souladu s čl. 4 prvním pododstavcem písm. a);

CO_{2v} jsou specifické emise CO₂ nových těžkých vozidel v , stanovené podle bodu 2.1;

V_{sg} je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupině vozidel sg , s výjimkou účelových vozidel, v souladu s čl. 4 prvním pododstavcem písm. a);

PL_{sg} je průměrné užitečné zatížení vozidel v podskupině vozidel sg , stanovené podle bodu 2.5.

2.3. Emisní faktor pro nulové a nízké emise podle článku 5

2.3.1 Vykazovaná období let 2019 až 2024

Pro každého výrobce a každé vykazované období od roku 2019 do roku 2024 se emisní faktor pro nulové a nízké emise (ZLEV) podle článku 5 vypočte takto:

$$\text{ZLEV} = V / (V_{\text{conv}} + V_{\text{zlev}}) \quad \text{s minimální hodnotou 0,97}$$

kde:

V je počet nových těžkých vozidel výrobce, která mají vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci, s výjimkou účelových vozidel, v souladu s čl. 4 prvním pododstavcem písm. a);

V_{conv} je počet nových těžkých vozidel výrobce, která mají vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci, s výjimkou účelových vozidel v souladu s čl. 4 prvním pododstavcem písm. a) a s výjimkou těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi;

V_{zlev} je součet V_{in} a V_{out} ,

kde:

$$V_{\text{in}} \text{ je } \sum_v (1 + (1 - \text{CO2}_v / \text{LET}_{\text{sg}}))$$

s tím, že Σ_v je součet za všechna nová těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi, která mají vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci;

CO_{2v} jsou specifické emise CO_2 v g/km těžkého vozidla v s nulovými nebo nízkými emisemi, stanovené podle bodu 2.1;

LET_{sg} je mezní hodnota pro nízké emise podskupiny vozidel sg , do níž vozidlo v patří, jak je definována v bodě 2.3.3;

V_{out} je celkový počet nově registrovaných těžkých vozidel s nulovými emisemi uvedených v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci, vynásobený dvěma, s maximální hodnotou 1,5 % V_{conv} .

2.3.2 Vykazovaná období od roku 2025

Pro každého výrobce a vykazované období se emisní faktor pro nulové a nízké emise (ZLEV) podle článku 5 vypočte takto:

$ZLEV = 1 - (y - x)$ pokud je však výsledek vyšší než 1, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1, a pokud je výsledek nižší než 0,97, použije se hodnota 0,97;

kde:

x je 0,02;

y je součet V_{in} a V_{out} vydělený V_{total} , kde:

V_{in} je celkový počet nově registrovaných těžkých vozidel s nízkými a nulovými emisemi, která mají vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 prvním pododstavci, kde se každé vozidlo počítá jako ZLEVspecifická hodnota podle tohoto vzorce:

$$ZLEV_{specifická\ hodnota} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

kde:

$CO2_v$ jsou specifické emise CO_2 v g/km těžkého vozidla v s nulovými nebo nízkými emisemi, stanovené podle bodu 2.1;

LET_{sg} je mezní hodnota pro nízké emise podskupiny vozidel sg , do níž vozidlo v patří, jak je definována v bodě 2.3.3;

V_{out} je celkový počet nově registrovaných těžkých vozidel s nulovými emisemi uvedených v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci s maximální hodnotou $0,035 V_{total}$;

V_{total} je celkový počet nově registrovaných těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období.

Je-li V_{in}/V_{total} nižší než 0,0075, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1.

2.3.3 Mezní hodnota pro nízké emise

Mezní hodnota pro nízké emise LET_{sg} podskupiny vozidel sg se stanoví takto:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

kde:

$rCO2_{sg}$ je referenční hodnota emisí CO_2 v podskupině vozidel sg , stanovená podle bodu 3;

PL_{sg} je průměrné užitečné zatížení vozidel v podskupině vozidel sg , stanovené podle bodu 2.5.

2.4. Podíl nových těžkých vozidel výrobce v podskupině vozidel

Za každého výrobce a každé vykazované období se podíl nových těžkých vozidel v podskupině vozidel sg ($share_{sg}$) vypočte takto:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

kde:

V_{sg} je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupině vozidel sg , s výjimkou účelových vozidel, v souladu s čl. 4 prvním pododstavcem písm. a);

V je počet nových těžkých vozidel výrobce, s výjimkou účelových vozidel, v souladu s čl. 4 prvním pododstavcem písm. a).

2.5. Průměrné hodnoty užitečného zatížení všech vozidel v podskupině vozidel

Průměrná hodnota užitečného zatížení PL_{sg} vozidla v podskupině vozidel sg se vypočte takto:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

kde:

Σ_{mp} je součet všech profilů určení mp ;

$W_{sg,mp}$ je hmotnost profilů určení uvedená v tabulce 2 v bodě 2.1;

$PL_{sg,mp}$ je hodnota užitečného zatížení přiřazená vozidlům v podskupině vozidel sg u profilu určení mp , která je stanovena v tabulce 3.

Tabulka 3 - Hodnoty užitečného zatížení $PL_{sg, mp}$ (v tunách)

Podskupina vozidel sg	Profil určení ¹ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ Viz definice profilu určení podle tabulky 2 v bodě 2.1.

2.6. Najeté kilometry a váhový faktor užitečného zatížení

Najeté kilometry a váhový faktor užitečného zatížení (MPW_{sg}) podskupiny vozidel sg jsou definovány jako součin ročních najetých kilometrů uvedený v tabulce 4 a hodnoty užitečného zatížení podle podskupiny vozidel stanovené v tabulce 3 bodě 2.5, normalizovaný na příslušnou hodnotu pro podskupinu vozidel 5-LH, a vypočtou se takto:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

kde:

AM_{sg} jsou kilometry najeté za rok, uvedené v tabulce 4 pro vozidla v příslušné podskupině vozidel;

AM_{5-LH} jsou kilometry najeté za rok, stanovené pro podskupinu vozidel 5-LH v tabulce 4;

PL_{sg} je hodnota průměrného užitečného zatížení, stanovená podle bodu 2.5;

PL_{5-LH} je hodnota průměrného užitečného zatížení pro podskupinu vozidel 5-LH, stanovená podle bodu 2.5.

Tabulka 4 - Najeté kilometry za rok

Vozidlo podskupina sg	Najeté kilometry za rok AM_{sg} (v km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Průměrné specifické emise CO₂ v g/tkm výrobce uvedené v článku 4

Pro každého výrobce a každé vykazované období budou vypočteny průměrné specifické emise CO₂ v g/tkm (CO₂) tímto způsobem:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

kde:

$\sum_{sg}$ je součet za všechny podskupiny vozidel;

ZLEV je faktor pro nulové a nízké emise, stanovený podle bodu 2.3;

share_{sg} je podíl nových těžkých vozidel v podskupině vozidel *sg*, stanovený podle bodu 2.4;

MPW_{sg} jsou najeté kilometry a váhový faktor užitečného zatížení, stanovené podle bodu 2.6;

avgCO_{2sg} jsou průměrné specifické emise CO₂ v g/tkm, stanovené podle bodu 2.2.

3. REFERENČNÍ EMISE CO₂ UVEDENÉ V ČL. 1 DRUHÉM PODODSTAVCI

Referenční emise CO₂ ($rCO2_{sg}$) se vypočtou pro každou podskupinu vozidel sg na základě všech nových těžkých vozidel všech výrobců za referenční období takto:

$$rCO2_{sg} = \frac{\Sigma_v(CO2_v/PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

kde:

Σ_v je součet za všechna nová těžká vozidla zaregistrovaná v referenčním období v podskupině vozidel sg , s výjimkou účelových vozidel, v souladu s čl. 1 druhým pododstavcem;

$CO2_v$ jsou specifické emise CO₂ nových těžkých vozidel v , stanovené podle bodu 2.1, případně upravené podle přílohy II;

rV_{sg} je počet všech nových těžkých vozidel zaregistrovaných v referenčním období v podskupině vozidel sg , s výjimkou účelových vozidel, v souladu s čl. 1 druhým pododstavcem;

PL_{sg} je průměrné užitečné zatížení vozidel v podskupině vozidel sg , stanovené podle bodu 2.5.

4. CÍL PRO SPECIFICKÉ EMISE CO₂ VÝROBCE UVEDENÝ V ČLÁNKU 6

Pro každého výrobce a každé vykazované období se počínaje 1. červencem 2025 cíl pro specifické emise CO₂ T vypočte takto:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

kde:

Σ_{sg} je součet za všechny podskupiny vozidel;

$share_{sg}$ je podíl nových těžkých vozidel v podskupině vozidel sg , stanovený podle bodu 2.4;

MPW_{sg} jsou najeté kilometry a váhový faktor užitečného zatížení, stanovené podle bodu 2.6;

rf je cíl snížení emisí CO₂ (v %) platný v konkrétním vykazovaném období,

$rCO2_{sg}$ jsou referenční emise CO₂, stanovené podle bodu 3.

5. EMISNÍ KREDITY A VÝPŮJČKY KREDITŮ UVEDENÉ V ČLÁNKU 7

5.1. Plánované snížení emisí CO₂ u emisních kreditů

Pro každého výrobce a každé vykazované období let Y v letech 2019 až 2030 je plánované snížení emisí CO₂ (ET_Y) definováno takto:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

kde:

$\sum_{sg} (...)$ je součet za všechny podskupiny vozidel;

$share_{sg}$ je podíl nových těžkých vozidel v podskupině vozidel sg , stanovený podle bodu 2.4;

MPW_{sg} jsou najeté kilometry a váhový faktor užitečného zatížení, stanovené podle bodu 2.6;

$rCO2_{sg}$ jsou referenční emise CO₂, stanovené podle bodu 3;

kde:

pro vykazovaná období let Y v letech 2019 až 2025:

$$R-ET_Y = (1 - rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

a pro vykazovaná období let Y v letech 2026 až 2030:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} a rf_{2030} jsou cíle snížení emisí CO₂ (v %) platné ve vykazovaných obdobích let 2025 a 2030.

5.2. Emisní kredity a výpůjčky kreditů v každém vykazovaném období

Pro každého výrobce a každé vykazované období let Y v letech 2019 až 2029 se plánované emisní kredity (cCO_{2Y}) a výpůjčky kreditů (dCO_{2Y}) vypočtou takto:

jestliže $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \text{ a}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

jestliže $CO_{2Y} > T_Y$ na roky 2025 až 2029:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \text{ a}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

Ve všech ostatních případech jsou dCO_{2Y} a cCO_{2Y} rovny 0.

kde:

ET_Y je plánované snížení emisí CO₂ výrobce ve vykazovaném období roku Y, stanovené podle bodu 5.1,

$CO2_Y$ jsou průměrné specifické emise CO₂ výrobce ve vykazovaném období roku Y, stanovené podle bodu 2.7,

T_Y je cíl pro specifické emise CO₂ výrobce ve vykazovaném období roku Y, stanovený podle bodu 4,

V_Y je počet nových těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období roku Y, s výjimkou účelových vozidel, v souladu s čl. 4 prvním pododstavcem písm. a).

5.3. Limit výpůjček

Pro každého výrobce je limit výpůjček ($limCO2$) definován takto:

$$limCO2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

kde:

T_{2025} je cíl pro specifické emise CO₂ výrobce ve vykazovaném období roku 2025, stanovený podle bodu 4;

V_{2025} je počet nových těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období roku 2025,
s výjimkou účelových vozidel, v souladu s čl. 4 prvním pododstavcem písm. a);

5.4. Emisní kredity získané do roku 2025

Výpůjčky kreditů získané za vykazované období roku 2025 se snižují o částku ($redCO_2$) odpovídající emisním kreditům získaným do tohoto vykazovaného období, která se stanoví pro každého výrobce takto:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

kde:

$\min$ je nižší ze dvou hodnot uvedených v závorkách;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ je součet za vykazovaná období let Y v letech 2019 až 2024;

dCO_{2025} jsou výpůjčky kreditů za vykazované období roku 2025, stanovené podle bodu 5.2;

cCO_{2Y} jsou emisní kredity za vykazované období roku Y, stanovené podle bodu 5.2.

6. NADMĚRNÉ EMISE CO₂ VÝROBCE UVEDENÉ V ČL. 8 Odst. 2

Pro každého výrobce a každé vykazované období od roku 2025 se hodnota nadměrných emisí CO₂ ($exeCO2_Y$) vypočte takto, je-li kladná:

za vykazované období roku 2025

$$exeCO2_{2025} = dCO2_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO2_Y - limCO2$$

za vykazovaná období let Y v letech 2026 až 2028

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2_J - redCO2 - limCO2$$

za vykazované období roku 2029

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

za vykazovaná období let Y od roku 2030

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

kde:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ je součet za vykazovaná období let Y v letech 2019 až 2025;

$\sum_{I=2025}^Y$ je součet za vykazovaná období let I v letech 2025 až Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ je součet za vykazovaná období let J v letech 2025 až (Y-1);

$\sum_{J=2025}^{2028}$ je součet za vykazovaná období let J v letech 2025 až 2028;

$\sum_{I=2025}^{2029}$ je součet za vykazovaná období let I v letech 2025 až 2029;

$dCO2_Y$ jsou výpůjčky kreditů za vykazované období roku Y, stanovené podle bodu 5.2;

$cCO2_Y$ jsou emisní kredity za vykazované období roku Y, stanovené podle bodu 5.2;

$limCO2$ je limit výpůjček kreditů, stanovený podle bodu 5.3;

$redCO2$ je snížení výpůjček kreditů za vykazované období roku 2025, stanovené podle bodu 5.4.

Ve všech ostatních případech se hodnota nadměrných emisí CO_2 $exeCO2_Y$ rovná 0.

PŘÍLOHA II

Opravné postupy

1. FAKTORY UPRAVUJÍCÍ UŽITEČNÉ ZATÍŽENÍ UVEDENÉ V ČL. 14 ODS. 1 PÍSM. C)

Na základě čl. 11 odst. 2 písm. a) se pro účely výpočtu referenčních emisí CO₂ uvedených v čl. 1 druhém pododstavci použijí váhy profilu určení a hodnoty užitečného zatížení platné ve vykazovaném období, ve kterém vstoupí v účinnost změny uvedené v čl. 14 odst. 1 písm. c) pro všechna nová těžká vozidla, a emise CO₂ v g/km těžkých vozidel v , které jsou stanoveny pro profil určení mp uvedený v tabulce 2 v bodě 2.1 přílohy I, se upravují takto:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{a,sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

kde:

sg je podskupina vozidel, do které vozidlo v patří;

$CO2(RP)_{v,mp}$ jsou specifické emise CO₂ vozidla v v g/km, stanovené pro profil určení mp a založené na údajích ze sledování za referenční období vykázaných v souladu s nařízením (EU) 2018/956;

$PL(RP)_{sg, mp}$ je hodnota užitečného zatížení přiřazená vozidlu v v podskupině vozidel sg u profilu určení mp v referenčním období, v souladu s tabulkou 3 v bodě 2.5 přílohy I, pro účely stanovení údajů ze sledování za referenční období vykázaných v souladu s nařízením (EU) 2018/956;

$PL_{sg, mp}$ je hodnota užitečného zatížení přiřazená vozidlům v podskupině vozidel sg u profilu určení mp ve vykazovaném období, ve kterém nabývají účinnosti změny uvedené v čl. 12 odst. 1 písm. c) pro všechna nová těžká vozidla, v souladu s tabulkou 3 v bodě 2.5 přílohy I;

$PLa_{sg, mp}$ je faktor upravující užitečné zatížení definovaný v tabulce 5.

Tabulka 5 - Faktory upravující užitečné zatížení $PLa_{sg, mp}$

PL _{sg, mp} (v 1/tuny)		Profil určení mp ¹				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Podskupiny vozidel sg	4-UD	0,026	Nepoužije se	0,015	Nepoužije se	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
	10-LH					

¹ Viz definice profilu určení v bodě 2.1 přílohy I

2. FAKTORY PRO ÚPRAVU UVEDENÉ V ČL. 11 Odst. 2 Písm. B)

Na základě ustanovení uvedených v čl. 11 odst. 2 písm. b) se pro účely výpočtu referenčních emisí CO₂ uvedených v čl. 1 druhém pododstavci použijí váhy profilu určení a hodnoty užitečného zatížení platné ve vykazovaném období, ve kterém vstoupí v účinnost změny uvedené v čl. 14 odst. 1 písm. c) pro všechna nová těžká vozidla, a emise CO₂ v g/km těžkého vozidla v , které jsou stanoveny pro profil určení mp uvedený v bodě 2.1 přílohy I, se upravují takto:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO2(RP)_{r,mp})$$

kde:

$\sum_r$ je součet za všechna reprezentativní vozidla r pro podskupinu vozidel sg ;

sg je podskupina vozidel, do které vozidlo v patří;

$s_{r,sg}$ je statistická váha reprezentativního vozidla r v podskupině vozidel sg ;

$CO2(RP)_{v,mp}$ jsou specifické emise CO₂ vozidla v v g/km, stanovené pro profil určení mp a založené na údajích ze sledování za referenční období vykázaných v souladu s nařízením (EU) 2018/956;

$CO_2(RP)_{r,mp}$ jsou specifické emise CO_2 reprezentativního vozidla r v g/km, stanovené pro profil určení mp v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími opatřeními k němu v referenčním období, v němž byly stanoveny $CO_2(RP)_{v,mp}$;

$CO_{2r,mp}$ jsou specifické emise CO_2 reprezentativního vozidla r , stanovené pro profil určení mp v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími opatřeními k němu ve vykazovaném období, ve kterém vstupují v účinnost změny uvedené v čl. 14 odst. 2 tohoto nařízení pro všechna nová těžká vozidla.

Reprezentativní vozidlo r bude definováno v souladu s metodikou uvedenou v čl. 14 odst. 3 tohoto nařízení.
