

Brusel 10. října 2023
(OR. en)

13843/23

Interinstitucionální spis:
2023/0042(COD)

CLIMA 450
ENV 1086
TRANS 400
MI 823
CODEC 1780

POZNÁMKA

Odesílatel:	Výbor stálých zástupců (část I)
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	13361/23 + COR 1
Č. dok. Komise:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO ₂ pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a zrušuje nařízení (EU) 2018/956 – obecný přístup

I. ÚVOD

1. Dne 14. února 2023 Komise předložila Evropskému parlamentu a Radě návrh na revizi nařízení o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla.¹

¹ Dokument 6539/23 + ADD1 – ADD5.

2. Cílem návrhu je přispět k cílům Unie v oblasti klimatu stanovením nových posílených cílů v oblasti snižování emisí CO₂ pro nová těžká vozidla do roku 2030 (z 30 % na 45 %), 2035 (65 %) a 2040 (90 %) a rozšířením oblasti působnosti nařízení z nákladních vozidel na autobusy, autokary a přípojná vozidla. Jeho cílem je rovněž motivovat ke zvyšování podílu vozidel s nulovými emisemi ve vozovém parku těžkých vozidel v celé Unii a zároveň zajistit a posílit inovace a konkurenceschopnost tohoto odvětví.
3. V Evropském parlamentu byl zpravodajem pro předmětný návrh jménem Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jmenován Bas Eickhout (Verts/ALE, NL). Očekává se, že uvedený výbor přijme svou zprávu ve dnech 23.–24. října 2023, po čemž bude následovat hlasování na plenárním zasedání ve druhé polovině listopadu 2023.
4. Evropský hospodářský a sociální výbor vydal stanovisko dne 12. července 2023. Výbor regionů se dne 10. května 2023 rozhodl stanovisko nevydat.
5. Rada uspořádala politickou rozpravu ohledně návrhu na zasedání dne 20. června 2023. Španělské předsednictví pokračovalo v projednávání návrhu na úrovni pracovní skupiny na osmi zasedáních Pracovní skupiny pro životní prostředí. Na posledním zasedání konaném dne 28. září 2023 pracovní skupina projednala třetí revidované kompromisní znění předsednictví.²
6. Dne 4. října 2023 posoudil návrh Výbor stálých zástupců (Coreper) na základě čtvrtého kompromisního znění vypracovaného předsednictvím,³ v němž byly zachovány hlavní prvky návrhu Komise a předložena řada omezených úprav.
7. Nejnovější znění kompromisního návrhu předsednictví je uvedeno v příloze této poznámky.

² Dokument 13240/23.

³ Dokument 13361/23 + COR 1.

II. HLAVNÍ PRVKY KOMPROMISNÍHO ZNĚNÍ PŘEDSEDNICTVÍ

8. Předsednictví zachovává návrh Komise, pokud jde o hlavní cíle pro roky 2030, 2035 a 2040 (článek 3a), přičemž hlavní navrhované změny v předchozích kompromisních zněních jsou tyto:

- snížit prahovou hodnotu emisí CO₂, pokud jde o definici vozidel s nulovými emisemi (čl. 3 bod 11);
- zohlednit specifika mimořádně těžkých souprav (čl. 3 bod 24; článek 14, příloha IV, body odůvodnění);
- snížit cíl pro návěsy z 15 % na 7,5 % (příloha 1 bod 4.3.1);
- zrušit výjimku z cíle 100 % nulových emisí pro městské autobusy pro rok 2030 v případě omezeného podílu těchto autobusů (článek 3b);
- udělit výjimku z cíle 100 % nulových emisí pro městské autobusy pro rok 2030 v případě meziměstských autobusů (příloha 1, body 4.2 a 4.3.1)
- rozšířit oblast působnosti nařízení na vozidla s nulovými emisemi ze dvou kategorií těžkých vozidel (příloha 1, bod 1.1.1);
- zohlednit dopad revize norem CO₂ pro těžká vozidla na provoz těchto vozidel ve třetích zemích (12. bod odůvodnění);
- dále posílit ustanovení o přezkumu řadou ustanovení, a to i pokud jde o cíl nulových emisí pro městské autobusy (článek 15);
- dále vyjasnit hodnotící kritéria týkající se bezpečnosti dodávek v rámci zadávacích řízení na městské autobusy s cílem zjednodušit provádění ze strany veřejných orgánů a zajistit právní spolehlivost (článek 3c, body odůvodnění);
- změnit nařízení (EU) 2018/858 o schvalování typu, a to i pokud jde o elektrická přípojná vozidla (článek 2a).

III. AKTUÁLNÍ STAV

9. Na základě dosavadních jednání předsednictví zachovalo změny navržené v předchozím kompromisním návrhu a navrhuje změnu článku 15 o přezkumu návrhu nařízení o normách CO₂ pro těžká vozidla s cílem předsunout datum přezkumu z roku 2028 na rok 2027.⁴ Předsednictví má za to, že jeho nejnovější kompromisní znění odráží rovnováhu mezi odlišnými postoji jednotlivých delegací.

IV. ZÁVĚR

10. Rada pro životní prostředí se vyzývá, aby zbývající neuzavřené otázky dořešila a na zasedání dne 16. října 2023 se na základě znění⁵ uvedeného v příloze této poznámky dohodla na obecném přístupu. Tento obecný přístup bude představovat mandát Rady pro jednání s Evropským parlamentem v rámci řádného legislativního postupu.

⁴ Kromě toho byla v čl. 3c odst. 1 o zadávacích řízeních provedena oprava technické povahy s cílem vrátit odkaz na „v souladu s“ v textu (body 7–8 čl. 3c odst. 1), který byl v předchozím kompromisním znění chybně vypuštěn.

⁵ Nový text je vyznačen **tučným podtržením**, nově vypuštěný text je nahrazen znakem [...].

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a začlenění povinnosti vykazovat údaje, zrušuje nařízení (EU) 2018/956 a mění nařízení (EU) 2018/858

(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 předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

- (1) Řešení problémů souvisejících s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody,³ která byla přijata v prosinci 2015 na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC), je jádrem sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“[...]⁴. Ve světle velmi závažných dopadů pandemie COVID-19 na zdraví a hospodářský blahobyt občanů Unie nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu jen vzrostla.
- (2) Zelená dohoda pro Evropu kombinuje komplexní soubor vzájemně se posilujících opatření a iniciativ, jejichž cílem je dosáhnout klimatické neutrality v Unii do roku 2050, a vytyčuje novou strategii růstu, jejímž cílem je přeměnit Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderním a konkurenceschopným hospodářstvím účinně využívajícím zdroje, ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. Dalším jejím cílem je chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál Unie a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. [...] Uvedený přechod se zároveň dotýká rozdílně žen a mužů a má zvláštní dopad na některé znevýhodněné skupiny, jako jsou starší lidé, osoby se zdravotním postižením a osoby s menšinovým rasovým nebo etnickým původem. Je proto třeba zajistit, aby byl přechod spravedlivý a inkluzivní a nikdo při něm nezůstal opomenut.
- (3) Unie se v aktualizovaném vnitrostátně stanoveném příspěvku, předloženém sekretariátu UNFCCC dne 17. prosince 2020, zavázala snížit čisté emise skleníkových plynů na úrovni celého hospodářství Unie do roku 2030 nejméně o 55 %[...] oproti úrovni z roku 1990.

³ Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

⁴ [...]

- (4) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119⁵ Unie zakotvila do [...] právního předpisu Unie cíl klimatické neutrality celého hospodářství do roku 2050. Uvedené nařízení nadto [...] stanoví závazný cíl Unie dosáhnout čistého domácího snížení [...] emisí skleníkových plynů (tj. emisí po odečtení pohlcených emisí) do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990.
- (5) Očekává se, že k dosažení tohoto snížení emisí přispějí všechna hospodářská odvětví, včetně odvětví silniční dopravy.
- (6) Cílem legislativního balíčku [...] „Fit for 55“, který [...] Komise navrhla v roce 2021, je provést cíl snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030. Zahrnuje nejrůznější oblasti politiky. Nedílnou součástí tohoto legislativního balíčku je revize nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242⁶.
- (7) Ve svém [...] sdělení ze dne 18. května 2022 nazvaném „Plán REPowerEU“⁷, Komise nastínila plán učinit Unii nezávislou na ruských fosilních palivech dlouho před koncem tohoto desetiletí. Sdělení mimo jiné zdůrazňuje důležitost dalšího zvyšování účinnosti a snižování spotřeby fosilních paliv v odvětví dopravy, kde lze elektrifikaci kombinovat s využíváním bezfosilního vodíku k nahrazení fosilních paliv.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

⁷ [...]

- (8) Aby se přispělo ke snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990, [...] a v souladu se zásadou „energetická účinnost v první řadě“ je nutné zpřísnit požadavky na snížení emisí CO₂ pro těžká vozidla stanovené v nařízení (EU) 2019/1242 [...]. Je rovněž třeba stanovit jasný postup dalšího snižování emisí po roce 2030, aby se přispělo k dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050.
- (9) Zpřísněné požadavky na snižování emisí CO₂ by měly motivovat ke zvyšování podílu těžkých vozidel s nulovými emisemi na trhu Unie a zároveň přinést výhody uživatelům a občanům, pokud jde o kvalitu ovzduší a úspory energie, a zajistit zachování inovací v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu. Mezi těžká vozidla s nulovými emisemi v současné době patří bateriová elektrická vozidla, vozidla poháněná palivovými články a další vozidla na vodíkový pohon, přičemž technologické inovace[...] pokračují [...].
- (10) [...]Pro období od roku 2030 by měly být stanoveny nové přísnější cíle v oblasti snižování emisí CO₂ pro nová těžká vozidla. Tyto cíle by měly být stanoveny na úrovni, která bude silným signálem k urychlenému uvádění těžkých vozidel s nulovými emisemi na trh Unie a k nákladově efektivní stimulaci inovací v oblasti technologií nulových emisí.

- (11) Cílem sdělení Komise ze dne 5. května 2021 nazvaného „Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy“⁸ je společné vypracování způsobů ekologické a digitální transformace ve spolupráci s průmyslem, veřejnými orgány, sociálními partnery a dalšími zúčastněnými stranami. V této souvislosti se vypracovává cesta transformace pro ekosystém mobility, který by doplnil transformaci hodnotového řetězce automobilového průmyslu. Plán transformace [...] věnuje pozornost zejména malým a středním podnikům [...] v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu [...] a zaměřuje se na konzultace se sociálními partnery, včetně členských států. [...] Vychází rovněž z Evropské agendy dovedností spolu s iniciativami, [...] jako je Pakt pro dovednosti, s cílem mobilizovat soukromý sektor a další zúčastněné strany za účelem prohlubování dovedností a změny kvalifikace evropské pracovní síly s ohledem na ekologickou a digitální transformaci a staví na mechanismu podpory talentů v rámci iniciativy nazvané Uplatnění talentovaných pracovníků v regionech EU. V rámci tohoto plánu transformace se řeší i vhodná opatření a pobídky[...] na evropské a vnitrostátní úrovni s cílem zvýšit cenovou dostupnost vozidel s nulovými emisemi. To by například mohlo zahrnovat možnost, aby členské státy využívaly [...] Sociální klimatický fond zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/955⁹ (dále jen „Sociální klimatický fond“) na pomoc mikropodnikům při nákupu nákladních automobilů s nulovými emisemi. Cílem sdělení Komise ze dne 1. února 2023 nazvaného „Průmyslový plán Zelené dohody pro věk s nulovými čistými emisemi“¹⁰ je [...] posílit konkurenceschopnost evropského průmyslu s nulovými čistými emisemi a podpořit rychlý přechod ke klimatické neutralitě. [...] Cílem tohoto plánu je vytvořit příznivější prostředí pro zvýšení unijní kapacity pro výrobu technologií a produktů s nulovými čistými emisemi, které jsou nezbytné ke splnění ambiciózních cílů Unie v oblasti klimatu.

⁸ [...]

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/955 ze dne 10. května 2023, kterým se zřizuje Sociální klimatický fond a mění nařízení (EU) 2021/1060 (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 1).

¹⁰ [...]

- (12) Tyto cíle v oblasti snižování emisí CO₂ pro celý vozový park Unie mají být doplněny nezbytným zaváděním dobíjecí a čerpací infrastruktury, jak je stanoveno v [...] nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/... o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva¹¹. S ohledem na potenciální infrastrukturní omezení ve třetích zemích je vhodné zvážit dopad tohoto nařízení na možnost provozování nových těžkých vozidel registrovaných v EU mimo Unii.
- (13) Přechod ke klimatické neutralitě vyžaduje značné investice [...] do elektrizační soustavy, [...] včetně posílené kapacity, odolnosti a ukládání, jakož i do dodatečných připojení. [...] S ohledem na cíle v oblasti snižování emisí CO₂ pro těžká vozidla na rok 2030 stanovené tímto nařízením [...] zůstanou podíl těžkých vozidel s nulovými emisemi v celkovém vozovém parku těžkých vozidel v provozu na pozemních komunikacích [...] i spotřeba elektřiny v tomto odvětví omezené. Související dopad na elektrizační soustavu bude proto nadále rovněž omezený.
- (14) Výrobci by měla být poskytnuta dostatečná flexibilita pro postupné přizpůsobování jejich vozových parků těžkých vozidel, aby zvládli přechod na těžká vozidla s nulovými emisemi nákladově efektivním způsobem. [...] Je proto vhodné zachovat přístup [...] spočívající v posilování cílových úrovní v pětiletých krocích.

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/... o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU[...] (Úř. věst. ...).

- (15) Vzhledem k heterogenní struktuře [...] celého vozového parku nákladních vozidel nelze plně předvídat, zda bude technologický vývoj dostatečně rychlý, aby zajistil, že technologie s nulovými výfukovými emisemi bude představovat životaschopnou možnost pro všechna specializovaná použití. K těm [...] by mohla patřit [...] těžká vozidla v dálkové dopravě používaná za specifických podmínek územní morfologie a povětrnostních podmínek, autokary a nákladní vozidla pro kritické účely zabezpečení a bezpečnosti, které technologie s nulovými výfukovými emisemi nejsou schopny zajistit. [...] Tato vozidla [...] by měla tvořit omezený podíl celého vozového parku těžkých vozidel. S ohledem na tyto aspekty by v cíli v oblasti snížování emisí CO₂ na rok 2040 měla být ponechána určitá rezerva umožňující zohlednění [...] budoucího technologického vývoje.
- (15a) V zájmu snížení znečištění ovzduší ve městech a poskytování účinných a udržitelnějších dopravních služeb je klíčové řešit emise z městských autobusů. Vzhledem k tomu, že pro splnění těchto cílů je nezbytná dostupnost městských autobusů, je důležité zabezpečit dodávky těchto autobusů a veřejní zadavatelé by při zadávání zakázky měli použít ustanovení o zadávacím řízení v článku 3c za účelem určení příspěvku k bezpečnosti dodávek.
- (16) Při zadávání veřejných zakázek na nákup nebo používání městských autobusů, jakož i zakázek na veřejné služby týkající se používání těchto autobusů by veřejní zadavatelé měli příspěvek k bezpečnosti dodávek zvážit ve vztahu k určitým kritériím, která by měla zahrnovat mimo jiné alespoň jedno z následujících: dostupnost základních náhradních dílů, změny v dodavatelském řetězci nebo zvláštní požadavky na certifikaci či dokumentaci. V případě třetích zemí, s nimiž Unie neuzavřela mnohostrannou ani dvoustrannou dohodu zajišťující srovnatelný a účinný přístup podniků Unie na trhy těchto třetích zemí (země, které se nepřipojily k Dohodě o vládních zakázkách), je možné zohlednit podíl výrobků v rámci nabídek pocházejících ze třetích zemí určený v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013.

- (16a) Uplatňováním kritéria příspěvku k bezpečnosti dodávek podle článku 3c by nemělo být dotčeno uplatňování článku 25 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ani článků 43 a 85 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU a veřejní zadavatelé nebo zadavatelé by měli vzít v úvahu[...] pokyny uvedené ve sdělení Komise ze dne 24. července 2019 nazvané „Pokyny k účasti uchazečů a zboží ze třetích zemí na trhu EU s veřejnými zakázkami“ [...].
- (17) Kvůli přísnějším cílům v oblasti snižování emisí CO₂ pro celý vozový park Unie od roku 2030 mají výrobci na trh Unie uvádět výrazně více těžkých vozidel s nulovými emisemi. V této souvislosti by mechanismus pobídek pro těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi přestal plnit svůj původní účel a hrozilo by, že bude narušena účinnost nařízení (EU) 2019/1242. Pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi by proto měl být [...] od roku 2030 zrušen.
- (18) Možnost [...] přidělit příjmy z poplatků za překročení emisí CO₂ do zvláštního fondu nebo do příslušného programu byla posouzena způsobem požadovaným podle čl. 15 odst. 4 nařízení (EU) 2019/1242 se závěrem, že by to výrazně zvýšilo administrativní zátěž, [...] aniž by to přineslo přímý prospěch automobilovému odvětví při jeho transformaci. Příjmy z poplatků za překročení emisí CO₂ by proto měly být nadále považovány za příjmy souhrnného rozpočtu Evropské unie v souladu s čl. 8 odst. 4 nařízení (EU) 2019/1242.

- (19) Předmět nařízení (EU) 2019/1242 by měl být rozšířen tak, aby zahrnoval i povinnosti týkající se sledování a vykazování, které jsou tímto nařízením začleněny do nařízení (EU) 2019/1242.
- (20) Nařízení (EU) 2019/1242 by mělo být změněno tak, aby mělo stejnou oblast působnosti jako nařízení [...] Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956¹².

¹² 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) U těžkých vozidel [...], [...] kteřa nespadají do působnosti právních předpisů Unie o schvalování typu motorových vozidel, jako jsou zemědělské a lesnické tahače, těžká vozidla zkonstruovaná a vyrobená k použití ozbrojenými silami a pásová vozidla, se emise CO₂ nestanovují, a tato [...] těžká vozidla tudíž [...] nemusejí splňovat cíle v oblasti snižování emisí CO₂ stanovené v tomto nařízení. Těžká [...] vozidla, kteřa jsou zkonstruována a vyrobena nebo upravena k použití službami civilní ochrany, požární služby a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku [...] nebo subjekty zajišťujícími naléhavou lékařskou péči, a u nichž je schvalování typu dobrovolné, by měla být rovněž osvobozena od [...] povinnosti plnit cíle v oblasti snižování emisí CO₂ [...] stanovené v tomto nařízení, aby nevznikla motivace dále u takových těžkých vozidel [...] neprovádět dobrovolné schvalování typu, což by mělo negativní dopady na bezpečnost a životní prostředí, pokud výrobce o zařazení [...] těchto těžkých vozidel nepožádá. Členské státy by také měly být oprávněny [...] osvobodit od povinnosti plnit cíle v oblasti snižování emisí CO₂ stanovené v tomto nařízení [...] těžká vozidla, která nejsou specificky zkonstruovaná, ale jsou registrována pro použití službami civilní ochrany, požární služby a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku, ozbrojenými silami nebo subjekty zajišťujícími naléhavou lékařskou péči, jako jsou běžné autokary používané pro přepravu policejních nebo armádních sil, a to potvrzením, že takové osvobození [...] je ve veřejném zájmu. Vzhledem k tomu, že u některých skupin těžkých vozidel [...], které podléhají schválení typu, ale pro něž emise CO₂ dosud z technických důvodů nejsou stanoveny, [...] nemusí [...] tato těžká vozidla splňovat cíle v oblasti snižování emisí CO₂ stanovené [...] v tomto nařízení. Jedná se například o vozidla zvláštního určení, jako jsou pojízdné jeřáby, nosiče různých hydraulických zařízení nebo vozidla pro přepravu nadměrného nákladu, terénní vozidla, jako jsou některá těžká vozidla používaná pro těžební, lesnické a zemědělské účely, jakož i další těžká vozidla s nestandardním uspořádáním náprav, jako jsou těžká vozidla s více než čtyřmi nápravami nebo s více než se dvěma hnanými nápravami, malé autobusy [...] s maximální hmotností nižší než 7,5 t a malá nákladní vozidla s maximální hmotností nižší než 5 t. Z výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobců by měla být i nadále vyňata účelová vozidla, jako jsou popelářské vozy, sklápěcí automobily nebo domíchávače betonu.

- (22) Měly by být zavedeny určité definice s cílem harmonizovat terminologii nařízení (EU) 2019/1242 s terminologií právních předpisů Unie týkajících se schvalování typu vozidel, zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858¹³ a nařízení Komise (EU) 2017/2400¹⁴.
- (23) Pro účely nově zavedeného převodu těžkých vozidel mezi výrobcí a stanovení výjimky pro výrobce vyrábějící pouze malý počet těžkých vozidel by měla být do nařízení (EU) 2019/1242 doplněna definice pojmu „skupina spojených subjektů“, v zásadě navazující na terminologii používanou v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631¹⁵ pro lehká vozidla.
- (24) Aby bylo možné vymezit povinnosti jednotlivých výrobců, měly by být cíle v oblasti snižování emisí CO₂ pro celý vozový park Unie převedeny pro vozový park nových těžkých vozidel na konkrétní cíle snížení emisí pro podskupiny vozidel, které by měly být definovány technickými vlastnostmi těžkých vozidel, která je tvoří.
- (25) Vzhledem k tomu, že emise CO₂ související s přípojnými vozidly mají silný dopad na celkové emise CO₂[...] a spotřebu energie těžkých motorových vozidel, měly by být stanoveny i příslušné cíle v oblasti snižování emisí CO₂ pro [...]přípojná vozidla[...].

¹³ 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.

¹⁴ Nařízení Komise (EU) 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).

¹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (26) S ohledem na technickou připravenost dílčího odvětví a potřebu zlepšit kvalitu ovzduší ve městech by měl být stanoven povinný minimální podíl nových městských autobusů s nulovými emisemi.
- (27) Povinný minimální podíl městských autobusů s nulovými emisemi by měl odrážet společenskou potřebu cenově dostupné veřejné dopravy, a to i ve venkovských oblastech. Zvýšená nabídka městských autobusů s nulovými emisemi, která vyplývá z takového povinného minimálního podílu, by měly mít pozitivní vliv na pořizovací náklady, a to z hlediska přímé kupní ceny i celkových nákladů na vlastnictví městských autobusů s nulovými emisemi, které odrážejí úspory fosilních paliv vyplývající z [...]provozu těchto městských autobusů. Společný nákup městských autobusů na základě platformy Clean Bus Platform může dále snížit pořizovací náklady takových autobusů[...] a [...]Sociální klimatický fond by členské státy mohly využít na podporu zranitelných občanů prostřednictvím zvýhodněných nebo bezplatných jízdenek nebo předplatného na veřejnou dopravu. A konečně cíle v oblasti snížování emisí CO₂ pro těžká vozidla nadále platí také pro regionální a dálkové autobusy a autokary, včetně těch, které se využívají pro dopravu ve venkovských oblastech. Podpora ze Sociálního klimatického fondu by mohla řešit specifické potřeby venkovských oblastí a předcházet dopravní chudobě, jak ji definuje čl. 2 bod 2 nařízení (EU) 2023/955¹⁶, zajištěním přístupu k cenově dostupné veřejné dopravě.
- (28) Faktor pro nulové a nízké emise by se měl naposledy uplatňovat ve vykazovaném období roku 2029, neboť po tomto období již není považován za nezbytný jako pobídka k podpoře vstupu těžkých vozidel s nulovými emisemi na trh.
- (29) Vzhledem k tomu, že z hlediska souladu s předpisy by se měly posuzovat spíše obchodní než právnické subjekty, měli by mít ekonomicky spojení výrobci pro účely vykazování těchto těžkých vozidel podle nařízení (EU) 2019/1242 možnost v rámci určitých limitů převádět [...]tato těžká vozidla mezi sebou.

¹⁶[...]

- (30) Kromě toho by v zájmu posílení vývoje nových technologií s nulovými emisemi ve specializovaných malých a středních podnicích mělo být možné převádět těžká vozidla s nulovými emisemi mezi nespojenými subjekty.
- (31) Aby se předešlo neúměrně vysokým nákladům na dodržování předpisů [...] a snížila administrativní zátěž, měli by být výrobci vyrábějící malý počet těžkých vozidel, kteří splňují určité právní požadavky, osvobozeni [...] od povinnosti plnit [...] cíle v oblasti snižování emisí CO₂. Jelikož jsou povinni dodržovat povinnosti týkající se vykazování údajů podle nařízení (EU) 2019/1242, existuje pro tyto výrobce odpovídající kontrolní mechanismus.
- (32) Stávající systém víceletých emisních kreditů a výpůjček kreditů by měl být prodloužen do roku 2039, protože cíle v oblasti snižování emisí CO₂ [...] budou mezi lety 2030 a 2040 [...] dále zpřísňovány a v tomto období vyžadují od výrobců do budoucna zaměřený technický rozvoj.
- (33) Nařízení (EU) 2019/1242 by pro každou kategorii vozidel mělo jasně stanovit, [...] kdo je výrobcem, kterému by mělo být těžké vozidlo přiřazeno, a tím konkrétně zohlednit jednotlivé druhy sestav těžkých vozidel kategorie M.
- (34) Pravidla pro ověřování údajů z monitorování by se měla rovněž týkat [...] potenciální následné opravy [...] chyb v těchto oznámených údajích a způsobu, jakým by Komise měla takové opravy řešit v zájmu plnění [...] cílů [...] v oblasti snižování emisí CO₂ pro celý vozový park Unie.
- (35) Posouzení referenčních emisí CO₂ by mělo být změněno tak, aby zahrnovalo i podskupiny vozidel nově zahrnuté do oblasti působnosti nařízení 2019/1242.

- (36) Sledování a vykazování ze strany výrobců a členských států je základním předpokladem provádění nařízení (EU) 2019/1242. [...] Začlenění nařízení (EU) 2018/956 do nařízení (EU) 2019/1242 by mělo přinést synergie a umožnit výklad ustanovení s přihlédnutím k cílům obou nařízení.
- (37) [...] Při [...] začleňování ustanovení nařízení (EU) 2018/956 o sledování a vykazování do nařízení (EU) 2019/1242 je třeba využít příležitost k mírné [...] změně těchto ustanovení s ohledem na zkušenosti[...] získané z prvních dvou cyklů vykazování podle nařízení (EU) 2018/956.
- (38) S ohledem na skutečnost, že stanovení emisí CO₂ již nebudou provádět jen sami výrobci, by povinnost vykazování[...] emisí CO₂ a dalších technických údajů o těžkých vozidlech měla být rozšířena mimo výrobce i na subjekty, které provádějí stanovení emisí u těžkých vozidel podle nařízení (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362¹⁷.
Vykazované údaje by měly zahrnovat soubor záznamů výrobce.
- (39) Komise by měla [...] mít možnost zohlednit technický pokrok, vývoj logistiky nákladní dopravy, jako jsou například mimořádně těžké soupravy používané v některých členských státech, nezbytné úpravy založené na uplatňování tohoto nařízení a změny souvisejících právních předpisů o schvalování typu [...] a zajistit, aby požadavky na údaje a postup sledování a vykazování údajů zůstaly v průběhu času relevantní pro posouzení příspěvku vozového parku těžkých vozidel k cílům v oblasti snižování emisí CO₂, aby údaje o nových a pokročilých technologiích snižování emisí CO₂ a o výsledcích silničních ověřovacích zkoušek byly dostupné [...] a aby rozmezí hodnot odporu vzduchu zůstala relevantní pro informační účely a pro účely porovnatelnosti, [...] jakož i doplnit ustanovení o správních pokutách.

¹⁷ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1362 ze dne 1. srpna 2022, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o výkonnost těžkých přípojných vozidel z hlediska jejich vlivu na emise CO₂, spotřebu paliva, spotřebu energie a dojezdovou vzdálenost s nulovými emisemi u motorových vozidel, a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2020/683 (Úř. věst. L 205, 5.8.2022, s. 145).

- (40) Z [...]těchto důvodů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu kritérií pro definování podskupin vozidel, včetně doplnění podskupiny mimořádně těžkých souprav (EHC), definování účelových vozidel, provozní rozmezí různých technologií hnacích ústrojí, seznam a váhy profilů určení, užitečné zatížení, počet cestujících, hmotnosti cestujících, technicky přípustné maximální užitečné zatížení, technicky přípustný maximální počet cestujících a objemy nákladu podskupin vozidel a hodnoty najetých kilometrů za rok, změnu požadavků na údaje a změnu postupu sledování a vykazování údajů stanoveného v přílohách tohoto nařízení, pokud jde o upřesnění údajů, které mají členské státy vykazovat za účelem sledování výsledků silničních ověřovacích zkoušek, úpravy rozmezí hodnot odporu vzduchu a definování kritérií a pokud jde o výpočet a způsob výběru správních pokut uložených výrobci. 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 předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají systematický přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (41) Nařízení (EU) 2018/956 by mělo být zrušeno s [...] přechodnými ustanoveními, která umožní, aby bylo vykazované období probíhající v okamžiku vstupu tohoto nařízení v platnost uzavřeno podle pravidel platných na začátku tohoto vykazovaného období, včetně veškerého následného zpracování shromážděných údajů. Toto nařízení by se proto mělo použít od začátku následujícího vykazovaného období.

- (42) Jelikož cílů tohoto nařízení, a to podpory snižování emisí skleníkových plynů nákladově efektivním a ekonomicky účinným způsobem odpovídajícím cíli snížení čistých emisí skleníkových plynů v celém hospodářství do roku 2030 prostřednictvím pozměněných cílů v oblasti snižování emisí CO₂ u těžkých vozidel pro celý vozový park Unie, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich 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 těchto cílů.
- (43) Nařízení (EU) 2019/1242 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení (EU) 2019/1242

Nařízení (EU) 2019/1242 se mění takto:

- 1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Předmět a cíle

1. Toto nařízení [...] stanoví výkonnostní [...] normy emisí CO₂ pro nová těžká vozidla. Tyto normy [...] přispívají k plnění cíle Unie spočívajícího ve snižování jejích emisí skleníkových plynů, jak je stanoven v nařízení (EU) [...] 2023/857¹⁸, a [...] k dosažení cílů Pařížské dohody¹⁹, jakož i k zajištění[...] řádného fungování vnitřního trhu.
2. Toto nařízení také stanoví požadavky na vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel registrovaných v Unii.“

¹⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/857 ze dne 19. dubna 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2018/842 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a nařízení (EU) 2018/1999 (Úř. věst. L 111, 26.4.2023, s. 1–14).

¹⁹ [...]

2) Článek 2 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Toto nařízení se vztahuje na nová těžká vozidla, kterým bylo uděleno schválení typu nebo byla schválena jednotlivě podle nařízení (EU) 2018/858 nebo se na ně odkazuje [...] v čl. 2 odst. 3 [...] uvedeného nařízení a která náleží [...] do kterékoli z těchto kategorií vozidel:

a) M₂ a M₃;

b) N₁, N₂ a N₃, [...] nespadající-li vozidla do oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/631 [...];

c) O₃ a O₄.

Pro účely tohoto nařízení se [...] na vozidla uvedená v prvním pododstavci odkazuje jako na těžká vozidla. Na vozidla spadající do oblasti působnosti písmen [...] a) [...] nebo b) prvního pododstavce se odkazuje jako na těžká motorová vozidla.

Kategorie vozidel uvedené v tomto nařízení odkazují na kategorie vymezené v článku 4 nařízení (EU) 2018/858 a v příloze I uvedeného nařízení.“;

b) odstavec 2 se mění takto:

i) první pododstavec se nahrazuje tímto:

„2.[...] Pro účely tohoto nařízení se těžká vozidla uvedená v odstavci 1 považují [...] za nová těžká vozidla v daném vykazovaném období, jestliže jsou v Unii zaregistrovaná poprvé v daném vykazovaném období a nebyla předtím zaregistrovaná mimo Unii.“;

ii) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

„Odstavec 1 se nepoužije na těžká vozidla poprvé registrovaná po dobu nepřesahující jeden měsíc a registrovaná výlučně za účelem předání do země mimo Unii.“

[...]

[...]

[...]

[...]

3) Článek 3 se mění takto:

a) bod 1 se nahrazuje tímto:

„1) „referenčními emisemi CO₂“ průměrná hodnota specifických emisí CO₂ v referenčním období za všechna nová těžká vozidla v každé podskupině vozidel stanovená v souladu s bodem 3 přílohy I;“

b) vkládají se nové body [...], které znějí:

„3a) „vykazovaným obdobím“ období [...] od 1. července daného roku do 30. června následujícího roku;

3b) „referenčním obdobím“ vykazované období určitého roku, pro které jsou podle tohoto nařízení stanoveny regulační povinnosti v oblasti snižování emisí CO₂ pro určitou podskupinu vozidel;“

c) bod 5 se nahrazuje tímto:

„5) „cílem pro specifické emise CO₂“ cíl pro emise CO₂ jednotlivého výrobce stanovený každoročně pro předchozí vykazované období v souladu s bodem 4 přílohy I;“

d) bod 9 se nahrazuje tímto:

„9) „účelovým vozidlem“ těžké vozidlo, které má být používáno k plnění zvláštních úkolů a které podle údajů v prohlášení o shodě vykázaných členskými státy splňuje kritéria stanovená v bodě 1.2 přílohy I;“

e) bod 10 se zrušuje;

f) vkládá se [...] nový bod, který zní:

„10a) „vykazujícím subjektem“ subjekt, který je odpovědný za vykazování údajů Komisi;

[...];“

g) bod 11 se nahrazuje tímto:

„11) „těžkým vozidlem s nulovými emisemi“ tato vozidla:

- a) těžké motorové vozidlo s emisemi CO₂ nejvýše [...] 3 g/(t·km) nebo [...] 1 g/(p·km) stanovenými v souladu s článkem 9 nařízení (EU) 2017/2400;
- b) těžké vozidlo bez spalovacího motoru, nebo se spalovacím motorem, který nevypouští více než [...] 1 g CO₂/kWh, jak je stanoveno v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími opatřeními k němu, nebo který nevypouští více než [...] 1 g CO₂/km, jak je stanoveno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a prováděcími opatřeními k němu, [...] [...] pokud nebyly stanoveny žádné emise CO₂ [...] podle nařízení (EU) 2017/2400;

- c) přípojně vozidlo se zařízením, které aktivně podporuje jeho pohon a nemá spalovací motor nebo má spalovací motor, 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 s předpisem EHK OSN č. 49.“;

- h) bod 12 se nahrazuje tímto:

„12) „těžkým vozidlem s nízkými emisemi“ těžké vozidlo, které není těžkým vozidlem s nulovými emisemi, se specifickými emisemi CO₂ které jsou nižší než polovina referenčních emisí CO₂ všech vozidel podskupiny vozidel, do níž toto těžké vozidlo patří, jak je stanoveno v souladu s bodem 2.3.4 přílohy I;“

- i) vkládají se nové body [...], které znějí:

„15) „primárním vozidlem“ primární vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 22 nařízení (EU) 2017/2400;

16) „primárním vozidlem těžkého vozidla“ primární vozidlo [...], pro účely jehož simulace se přiděluje obecná karoserie, která odpovídá skutečné karoserii těžkého vozidla z hlediska konfigurací podlahy (nizkopodlažní/vysokopodlažní, jednopodlažní/dvoupodlažní) a případných dalších parametrů;

17) „dokončeným vozidlem“ dokončené vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 26 nařízení (EU) 2018/858;

18) „úplným vozidlem“ úplné vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 27 nařízení (EU) 2018/858;

- 19) „terénním vozidlem“ terénní vozidlo ve smyslu části A bodu 2.1 [...] přílohy I nařízení (EU) 2018/858;
- 20) „vozidlem zvláštního určení“ vozidlo zvláštního určení ve smyslu čl. 3 bodu 31 nařízení (EU) 2018/858;
- 21) „terénním vozidlem zvláštního určení“ terénní vozidlo zvláštního určení ve smyslu části A bodu 2.3.1 [...] přílohy I nařízení (EU) 2018/858;
- 22) „prohlášením o shodě“ prohlášení o shodě ve smyslu čl. 3 bodu 5 nařízení (EU) 2018/858;
- 23) „veřejnou zakázkou“ v souvislosti se zadávacími řízeními a není-li stanoveno jinak, veřejná zakázka ve smyslu čl. 2 odst. 1 bodu 5 směrnice 2014/24/EU, „zakázky“ ve smyslu čl. 2 bodu 1 směrnice 2014/25/EU, [...] jakož i koncese“ ve smyslu čl. 5 bodu 1 směrnice 2014/23/EU;
- 24) „mimořádně těžkou soupravou (EHC)“ vozidlo kategorie N₃ vhodné pro použití v jízdní soupravě, se třemi nápravami nebo více, se jmenovitým výkonem motoru nejméně 400 kW a s maximální technicky přípustnou hmotností jízdní soupravy vyšší než 60 tun;

j) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„Pro účely tohoto nařízení se „skupinou spojených výrobců“ rozumí výrobce a jeho spojené podniky.

„Spojenými podniky“ se rozumějí:

a) podniky, v nichž má výrobce, přímo či nepřímo:

i) pravomoc vykonávat více než polovinu hlasovacích práv, [...]

ii) pravomoc jmenovat více než polovinu členů dozorčí rady, správní rady nebo orgánů právně zastupujících podnik, nebo

iii) právo spravovat záležitosti podniku;

b) podniky, které [...] mají přímo či nepřímo ve vztahu k výrobcí právo[...] nebo pravomoci uvedené v písmenu a);

c) podniky, v nichž podnik uvedený v písmenu b) má přímo či nepřímo právo[...] nebo pravomoci uvedené v písmenu a);

d) podniky, v nichž výrobce spolu s jedním nebo více podniky uvedenými v písmenech a), b) nebo c) nebo v nichž dva nebo více posledně zmíněných podniků mají společně právo[...] nebo pravomoci uvedené v písmenu a);

podniky, v nichž právo[...] nebo pravomoci uvedené v písmenu a) mají společně výrobce nebo jeden či více jeho spojených podniků uvedených v písmenech a) až d) a jedna nebo více třetích stran.“

4) Vkládají se nové články [...], které znějí:

Cíle v oblasti snižování emisí CO₂

1. Průměrné emise CO₂ vozového parku nových těžkých motorových vozidel v Unii jiných než vozidel zvláštního určení, terénních vozidel, terénních vozidel zvláštního určení a účelových vozidel se v porovnání s průměrnými emisemi CO₂ ve vykazovaném období roku 2019 sníží o tyto procentní podíly:

- a) pro podskupiny vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH za vykazovaná období let 2025 až 2029 o 15 %;
- b) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období let 2030 až 2034 o 45 %;
- c) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období let 2035 až 2039 o 65 %;
- d) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období od roku 2040 o 90 %.

2. [...]K těmto cílům v oblasti snižování emisí CO₂ uvedeným v odstavci 1 musí podskupiny vozidel přispívat [...] tak, jak je stanoveno v bodě 4.3 přílohy I.

3. Emise CO₂ související s vozovým parkem nových přípojných vozidel v Unii [...] se sníží v souladu s bodem 4.3 přílohy I.

4. Bez ohledu na čl. 2 odst. 3 nařízení (EU) 2017/2400 se na schválená těžká vozidla spadající do oblasti působnosti čl. 2 odst. 3 prvního pododstavce písm. b) nařízení (EU) 2018/858 nevztahují cíle v oblasti snižování emisí CO₂ stanovené v odstavcích [...] 1 až 3 tohoto článku, ledaže se výrobce rozhodne zahrnout tato těžká vozidla do výpočtu svých specifických emisí CO₂ a cílů pro tyto emise při vykazování těžkého vozidla v souladu s částí B přílohy IV tohoto nařízení.

5. Na těžká [...]vozidla jiná než ta, která jsou uvedena v odstavci 4 tohoto článku, která jsou registrována pro použití službami civilní ochrany, požární služby a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku, ozbrojenými silami nebo subjekty zajišťujícími naléhavou lékařskou péči, se nevztahují cíle v oblasti snižování emisí CO₂ [...] stanovené v [...] odstavcích 1 až 3 tohoto článku, pokud to členský stát uvede v postupu registrace a vykazování, a tím v údajích vykazovaných v souladu s částí A přílohy IV potvrdí, že účel těžkého vozidla nemůže být rovnocenně naplněn [...] těžkým vozidlem s nulovými emisemi, a je tedy ve veřejném zájmu zaregistrovat těžké vozidlo se spalovacím motorem, které bude tento účel plnit.

Cíl pro těžká vozidla s nulovými emisemi vztahující se na městské autobusy

1. U těžkých vozidel uvedených ve čtvrtém sloupci [...] tabulky v bodě 4.2 přílohy I (městské autobusy) musí výrobci ve svém vozovém parku nových těžkých vozidel dodržovat 100% minimální podíl [...] těžkých vozidel s nulovými emisemi [...] podle bodu 4.3.2 přílohy I [...].

2[...] [...]

3. [...] Pokud jde o používání těžkých vozidel uvedených v tomto článku, Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví [...] [...] společné technické specifikace, včetně norem, pro [...]:

- a) technickou a otevřenou interoperabilitu mezi infrastrukturou dobíjecí a čerpací infrastruktury a těžkými vozidly, co se týče fyzických spojení a výměny informací;
- b) bezpečné a zabezpečené sdílení a používání generovaných údajů.

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

Článek 3c

Zadávací řízení

1. Veřejní zadavatelé nebo zadavatelé při zadávání veřejných zakázek na nákup [...] městských autobusů podle článku 3b a zakázek na veřejné služby, jejichž hlavním předmětem je používání těchto vozidel [...], vycházejí z ekonomicky nejvýhodnější nabídky, která zahrnuje nejlepší poměr mezi cenou a kvalitou. Veřejní zadavatelé nebo zadavatelé zohlední příspěvek nabídky k bezpečnosti dodávek za použití technických specifikací nebo kritérií pro udělení zakázky v závislosti na situaci na trhu a[...] v souladu se [...] směrnicemi 2014/23/EU, 2014/24/EU nebo 2014/25/EU a platnými odvětvovými právními předpisy, jakož i s mezinárodními závazky Unie, včetně Dohody o vládních zakázkách a dalších mezinárodních dohod, jimiž je Unie vázána.

2. Technická specifikace nebo kritéria pro [...]udělení zakázky týkající se příspěvku nabídky k bezpečnosti dodávek [...]zahrnují alespoň jedno z těchto [...] kritérií uplatňovaných objektivním, transparentním a nediskriminačním způsobem:

a) podíl výrobků [...] v rámcí nabídek s původem ze třetích zemí určený v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013. Toto kritérium se vztahuje pouze na výrobky v rámci nabídek s původem ze zemí, které nejsou stranami Dohody o vládních zakázkách;

[...]

b[...]) dostupnost náhradních dílů nezbytných pro fungování zařízení, které je předmětem nabídky;

c[...]) závazek předkladatele nabídky, že případné změny v jeho dodavatelském řetězci během plnění zakázky neovlivní negativně [...] plnění dané zakázky;

d[...]) [...] osvědčení nebo dokumentace prokazující, že organizace dodavatelského řetězce předkladatele nabídky [...] umožňuje tomuto předkladateli nabídky dodržet požadavek na bezpečnost dodávek.

To nevylučuje, aby veřejní zadavatelé nebo zadavatelé používali dodatečná [...] kritéria.

3. [...] Jestliže se jako jedno z kritérií pro udělení zakázky použije příspěvek nabídky k bezpečnosti dodávek, přidělí se mu v rámci kritérií pro udělení zakázky váha 15 až 40 %. “

5) V čl. 4 prvním pododstavci se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) údajům vykázaným pro nová těžká vozidla výrobce, která byla zaregistrována v předchozím vykazovaném období; a“.

6) Článek 5 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Od 1. července 2020 a v každém následujícím vykazovaném období až do vykazovaného období roku 2029 stanoví Komise pro každého výrobce faktor pro nulové a nízké emise za předchozí vykazované období.

Faktor pro nulové [...] a nízké emise zohledňuje počet a emise CO₂ všech těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. U vykazovaných období od roku 2025 do roku 2029 se faktor pro nulové a nízké emise stanoví na základě 2% referenční hodnoty v souladu s bodem 2.3.2 přílohy I.“;

c) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Faktor pro nulové [...] a nízké emise snižuje průměrné specifické emise CO₂ výrobce nejvýše o 3 %. Přínos těžkých vozidel s nulovými emisemi kategorie N k tomuto faktoru vyjma vozidel v [...] podskupinách vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH snižuje průměrné specifické emise CO₂ výrobce o nejvýše 1,5 %.“

7) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Cíle pro specifické emise CO₂ výrobce

Pro vykazované období roku 2025 a každé následující vykazované období stanoví Komise pro každého výrobce cíl pro specifické emise CO₂ za předchozí vykazované období. Cíl se stanoví v souladu s bodem 4.1 přílohy I.“

8) Vkládají se nové články [...], které znějí:

„Článek 6a

Převod těžkých vozidel mezi výrobci

1. Pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobců v souladu s článkem 4 a bodem 2.2 přílohy I lze jednotlivá těžká vozidla převádět mezi výrobci za těchto podmínek:

a) u všech převodů [...]: žádost musí předložit společně převádějící a přijímající výrobce;

b) u převodů těžkých vozidel jiných než těžkých vozidel s nulovými emisemi: převádějící a přijímající výrobce [...] musí patřit do skupiny spojených výrobců;

c) u převodů [...] těžkých vozidel s nulovými emisemi mezi výrobci, kteří nepatří do skupiny spojených výrobců [...]: počet [...] těžkých vozidel s nulovými emisemi převedených určitému výrobcí [...] nesmí překročit 5 % všech jeho nových těžkých vozidel zaregistrovaných v daném vykazovaném období.

Výrobci předloží žádosti o převod Komisi pomocí elektronických nástrojů, které poskytne Komise.

2. Má-li Komise za to, že podmínky [...] převodu jsou splněny, nezohlední převáděné těžké vozidlo při výpočtu příslušných hodnot pro převádějícího výrobce, ale vezme [...] je v úvahu při výpočtu příslušných hodnot pro přijímajícího výrobce.

Článek 6b

Výjimka pro výrobce malého počtu těžkých vozidel

1. Pokud bylo v daném vykazovaném období zaregistrováno méně než 100 kusů nových těžkých vozidel určitého výrobce, stanoví se hodnota průměrných specifických emisí CO₂ podle článku 4 a bodu 2.7 přílohy I a cílů pro specifické emise CO₂ podle článku 6 a bodu 4.1 přílohy I v [...] daném vykazovaném období [...] ve výši „0“.
2. Hodnoty průměrných specifických emisí CO₂ a cílů pro specifické emise CO₂ se nezahrnují do zveřejnění údajů podle článku 11 pro dotčené výrobce a vykazovaná období.
3. Výjimka stanovená v odstavci 1 [...] se nepoužije v daném vykazovaném období v žádném z těchto případů:
 - a) na žádost výrobce;
 - b) jestliže výrobce požádá o převod těžkých vozidel podle článku 6a;

c) jestliže je výrobce součástí skupiny spojených výrobců, kteří v daném vykazovaném období společně zaregistrovali více než 100 těžkých vozidel, nebo je součástí skupiny spojených výrobců, včetně výrobce, na kterého se vztahují [...] písmena a) nebo b).

4. Výrobci, [...] kterí nejsou součástí skupiny ve smyslu odst. 3 písm. c), vyrozumí Komisi, jestliže v daném vykazovaném období zaregistrovali méně než 100 těžkých vozidel.
5. Výrobci, [...] na které se výjimka podle odstavce 1 nevztahuje, [...] vyrozumí Komisi v každém vykazovaném období o všech svých spojených podnicích, které podmínky pro udělení [...] takové výjimky stanovené v odstavci 1 splňují.
6. [...] Výrobci [...] informují [...] [...] Komisi podle odstavců 4 a 5 pomocí elektronických nástrojů, které poskytne Komise.“

9) Článek 7 se mění takto:

- a) v odst. 1 prvním pododstavci se úvodní text nahrazuje tímto:

„Pro účely stanovení toho, zda výrobce ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039 plní své cíle pro specifické emise CO₂, se zohlední jeho emisní kredity nebo výpůjčky kreditů stanovené v souladu s bodem 5 přílohy I, které odpovídají počtu nových těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období vynásobené:“;

- b) v odst. 1 druhém pododstavci se údaj „2029“ nahrazuje údajem „2039“;

c) v odstavci 1 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Výpůjčky kreditů lze získat ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039. Celkové výpůjčky kreditů výrobce však nesmějí přesáhnout 5 % cíle pro specifické emise CO₂ výrobce vynásobeného počtem těžkých vozidel výrobce v tomto období („limit výpůjček“).“;

d) v odstavci 1 se čtvrtý pododstavec nahrazuje tímto:

„Emisní kredity a výpůjčky kreditů získané ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039 se tam, kde je to relevantní, přenesou z jednoho vykazovaného období do dalšího vykazovaného období. Případné zbývající výpůjčky se však vypořádají ve vykazovaných obdobích let 2029, 2034 a 2039.“;

e) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Plánovaná snížení emisí CO₂ se pro každého výrobce stanoví v souladu s bodem 5.1 přílohy I na základě těchto lineárních trajektorií:

a) mezi referenčními emisemi CO₂ a cílem pro emise CO₂ ve vykazovaném období roku [...] 2025 nebo 2030 stanoveným v čl. 3a odst. 1 písm. a) a b);

b) mezi cílem pro emise CO₂ pro vykazované období roku 2025 a cílem pro emise CO₂ pro vykazované období roku 2030 stanoveným v čl. 3a odst. 1 písm. b);

c) mezi cílem pro emise CO₂ pro vykazované období roku 2030 a cílem pro emise CO₂ pro vykazované období roku 2035 stanoveným v čl. 3a odst. 1 písm. c) a

d) mezi cílem pro emise CO₂ pro vykazované období roku 2035 a cílem pro emise CO₂ pro vykazované období roku 2040 stanoveným v čl. 3a odst. 1 písm. d).“

10) Vkládají se nové články [...], které znějí:

„Článek 7a

Přiřazování těžkých vozidel výrobci

Při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ podle článku 4 a cílů pro specifické emise CO₂ podle článku 6 se těžká vozidla zaregistrovaná v daném vykazovaném období přiřadí těmto výrobcům:

- a) pro těžká vozidla kategorie N výrobci vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 4a nařízení (EU) 2017/2400;
- b) pro těžká vozidla kategorie M výrobci primárního vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 29 nařízení (EU) 2017/2400;
- c) pro těžká vozidla kategorie O výrobci těžkého vozidla ve smyslu čl. 2 bodu 5 prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362.

Článek 7b

Výpočet průměrných specifických emisí CO₂ těžkých vozidel kategorie M

Pro vozidla kategorie M se použije následující postup:

a) pro výpočet průměrných specifických emisí CO₂ v podskupině vozidel výrobce se nové těžké vozidlo kategorie M zohledňuje se svými specifickými emisemi CO₂ jako úplné nebo dokončené vozidlo v bodě 2.2.2 přílohy I a nezohledňuje se v bodě 2.2.3 dané přílohy[...];

b) [...] odchylně od bodu a) tohoto článku se však na žádost výrobce podle čl. 7a písm. b) určenou Komisi a s výhradou podmínek stanovených v [...] písmeni c) nové těžké vozidlo kategorie M zohledňuje se specifickými emisemi CO₂ svého primárního vozidla v bodě 2.2.3 přílohy I a nezohledňuje se v bodě 2.2.2 dané přílohy [...];

c) žádost podle písmene b) pro nové těžké vozidlo kategorie M není přípustná, jsou-li [...] daný výrobce [...] a výrobce úplného nebo dokončeného vozidla, [...] jak stanoví čl. 3 odst. 4a nařízení (EU) 2017/2400, spojenými podniky nebo částmi stejného právního subjektu. Podáním takové žádosti výrobce prohlašuje, že tato podmínka [...] je splněna. [...] Na požádání poskytne Komisi podpůrné informace.

d) Komise s podporou Evropské agentury pro životní prostředí neprodleně zpřístupní [...] v elektronickém formátu nástroje a procesní pokyny nezbytné pro výrobce k [...] předkládání[...] žádostí uvedených v písmeni b) Komisi.“

11) Článek 8 se mění takto:

- a) v odst. 1 písm. a) se výraz „v letech 2025 až 2029“ nahrazuje výrazem „od roku 2025“;
- b) v odstavci 1 se zrušuje písmeno b);

c) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

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

- a) pokud v některém vykazovaném období let 2025 až 2028, 2030 až 2033[...], nebo 2035 až 2038 součet výpůjček kreditů po odečtení součtu emisních kreditů přesahuje limit výpůjček uvedený v čl. 7 odst. 1 třetím pododstavci;
- b) pokud je ve vykazovaných obdobích let 2029, 2034, 2039 a 2040 součet výpůjček kreditů po odečtení součtu emisních kreditů kladný;
- c) pokud ve vykazovaných obdobích od roku 2041 průměrné specifické emise CO₂ výrobce přesahují jeho cíl pro specifické emise CO₂.“

12) Článek 9 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Schvalovací orgány a výrobci vykáží Komisi bez prodlení jakékoli níže uvedené odchylky od vykázaných údajů:

- a) pokud se hodnoty emisí CO₂ těžkých vozidel v provozu v důsledku ověření provedených v souladu s postupem podle článku 13 tohoto nařízení odchyľují od hodnot uvedených v prohlášeních o shodě nebo v souboru informací pro zákazníky podle čl. 9 odst. 4 nařízení (EU) 2017/2400;
- b) pokud byly zjištěny [...] chyby v postupu stanovení emisí CO₂ způsobené nesprávnými vstupními údaji nebo jinými příčinami;
- c) pokud byly zjištěny chyby při sledování a vykazování emisí CO₂;
- d) jakékoli jiné odchylky než uvedené v písmenech a), b) a c).“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Komise odchylky uvedené v odstavci 1 zohlední pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce a referenčních emisí CO₂. [...] Zváží změnu [...] seznamu [...] uvedeného v čl. 11 odst. 1. [...] Komise [...] není povinná k odchylkám přihlížet, pokud nový výpočet průměrných specifických emisí CO₂ výrobce nebo referenčních emisí CO₂ vede k odchylce menší než 0,1 %.“

13) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Posouzení referenčních emisí CO₂

1. Aby byla zajištěna kvalita a reprezentativnost referenčních emisí CO₂ podskupin vozidel, pro které je vykazované období roku 2024 nebo pozdější referenčním obdobím podle bodu 3.2 přílohy I, Komise posoudí uplatňování podmínek, za nichž byly referenční emise CO₂ stanoveny, a rozhodne, zda byly tyto emise neúměrně zvýšeny, a pokud ano, jak mají být opraveny.
2. Pokud Komise dojde k závěru, že [...] je třeba všechny nebo některé referenční emise CO₂ opravit, přijme přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2 prováděcí akt, kterým tyto opravy provede.“

14) Článek 11 se mění takto:

a) v odstavci 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Seznam, který má být zveřejněn do 30. dubna roku následujícího po roce, v němž skončilo referenční období, zahrne referenční emise CO₂ stanovené v tomto referenčním období.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2 tohoto nařízení.“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Komise [...] přijme prováděcí akty, kterými změní seznam [...] uvedený v odstavci 1:

a) jsou-li postupy pro schvalování typu podle nařízení (ES) č. 595/2009 změněny změnami jinými než změnami týkajícími se hodnot užitečného zatížení a počtu cestujících použitých při stanovení emisí CO₂ tak, že úroveň emisí CO₂ reprezentativních těžkých vozidel podle [...] odstavce 3 tohoto článku vzroste nebo klesne o více než 5 g CO₂/km:

i) upravené referenční emise se vypočítají v souladu s bodem 1 přílohy II;

ii) [...] nové hodnoty se zveřejní jako dodatek předchozích hodnot s uvedením vykazovaného období, v němž se poprvé použijí;

b) jsou-li přílohy změněny v souladu s čl. 14 odst. 1 písm. a) až f):

i) dříve zveřejněné referenční emise CO₂ se přepočítají v souladu s přílohou I při zohlednění parametrů změněných [...] v souladu s [...] čl. 14 odst. 1 písm. a) až f);

ii) nově vypočítaný soubor referenčních emisí CO₂ se zveřejní a nahradí předchozí [...] referenční [...] emise od vykazovaného období, v němž se poprvé použijí [...] parametry změněné v souladu s [...] čl. 14 odst. 1 písm. a) až f).

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

c) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„3. V případě změn postupů pro schvalování typu uvedených v odst. 2 prvním pododstavci písm. a) tohoto článku [...] prováděcí akty uvedené v odstavci 2 tohoto článku buď upřesní, nebo stanoví metodiku pro definování jednoho nebo více reprezentativních vozidel podskupiny vozidel, včetně jejich statistických vah a hodnoty užitečného zatížení a počtu cestujících, které mají být použity pro stanovení emisí CO₂, na jejichž základě se určí změna podle odst. 2 prvního pododstavce písm. a) bodu i) tohoto článku, se zohledněním údajů ze sledování vykázaných podle tohoto nařízení a technických vlastností [...] uvedených v čl. 12 odst. 1 nařízení (EU) 2017/2400. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2 tohoto nařízení.“

15) V čl. 13 odst. 3 se doplňuje následující věta, která zní:

„Pokud údaje v souborech informací pro zákazníky, prohlášení o shodě a certifikátech o jednotlivém schválení nelze opravit podle nařízení (EU) 2018/858, vydá příslušný schvalovací orgán prohlášení o opravě s opravenými údaji. Toto prohlášení [...] předá Komisi a dotčeným stranám.“

16) Vkládají se nové články [...], které znějí:

„Článek 13a

Sledování a vykazování členskými státy

1. Počínaje vykazovaným obdobím roku [...] *Úřad pro publikace: vložte rok: v případě [...] vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost [...] před 1. červencem vložte rok jeho vstupu v platnost [...] minus 1; v případě [...] vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost [...] po 30. [...] červnu vložte následující rok*] sledují členské státy údaje uvedené v části A přílohy IV 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 V.

2. Příslušné orgány odpovědné za sledování a vykazování údajů v souladu s tímto nařízením jsou orgány, které členské státy jmenují v souladu s čl. 7 odst. 6 nařízení (EU) 2019/631.

3. [...] Tento článek [...] se nepoužije na těžká [...] vozidla navržená a vyrobená nebo upravená k použití službami civilní ochrany, požární služby a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku.

4. Na těžká [...]vozidla zaregistrovaná pro [...] použití službami civilní ochrany, požární služby, subjekty zajišťujícími naléhavou lékařskou péči a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku a na těžká vozidla zaregistrovaná pro [...] použití ozbrojenými silami se vztahuje [...] tento článek bez ohledu na to, [...] zda jsou vyňata z povinnosti podle článku 3a[...].

Článek 13b

Vykazování výrobci nebo jinými subjekty odpovědnými za stanovení emisí CO₂ těžkých vozidel [...]

1. Výrobci nebo jiné subjekty odpovědné za stanovení emisí CO₂ těžkého vozidla, [...] na které [...] se vztahuje článek 9 nařízení (EU) 2017/2400 nebo článek 8 prováděcího nařízení (EU) 2022/1362, [...] vykazují údaje o novém těžkém vozidle [...] podle [...]části B přílohy IV tohoto nařízení.

Do 30. září každého roku tyto údaje u každého nového těžkého vozidla s datem stanovení nebo posouzení spadajícím do vykazovaného období končícího 30. června [...] vykáží Komisi v souladu s postupem vykazování stanoveným v příloze V.

Tento odstavec se nepoužije na [...] vozidla osvobozená v souladu s článkem 6b.

2. Pro účely vykazování údajů v souladu s tímto nařízením určí každý výrobce nebo jiný subjekt ve smyslu odstavce 1 kontaktní místo.

3. Povinnosti vykazovat podle čl. 13a odst. 3 a 4[...] se vztahují na výrobce a jiné subjekty ve smyslu odstavce 1 tohoto článku.

Článek 13c

Centrální registr údajů o těžkých vozidlech

1. Komise vede centrální registr údajů o těžkých vozidlech (dále jen „centrální registr“) vykazovaných v souladu s články 13a a 13b.

Centrální registr je přístupný veřejnosti s výjimkou údajů uvedených v bodě 3.2[...] přílohy V.

[...] Hodnota odporu vzduchu se veřejně zpřístupní v podobě rozmezí, jak je vymezeno v části C přílohy IV.

2. Centrální registr jménem Komise spravuje Evropská agentura pro životní prostředí.

Článek 13d

Sledování výsledků silničních ověřovacích zkoušek

1. Komise sleduje dostupné výsledky silničních zkoušek prováděných v rámci nařízení (ES) č. 595/2009 za účelem ověření emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, jimiž se toto nařízení doplňuje upřesněním údajů, jež mají příslušné orgány členských států vykazovat pro účely odstavce 1 tohoto článku.

Článek 13e

Kvalita údajů

1. Příslušné orgány a výrobci odpovídají za správnost a kvalitu údajů, které vykazují v souladu s články 13a a 13b. O veškerých chybách zjištěných ve vykázaných údajích neprodleně informují Komisi.
2. Komise provádí své vlastní ověření kvality údajů vykázaných podle článků 13a a 13b.
3. Je-li Komise informována o chybách v údajích vykázaných podle odstavce 1, nebo [...] pokud po vlastním ověření podle odstavce 2 zjistí v souboru údajů nesrovnalosti, přijme podle potřeby nezbytná opatření k opravě údajů zveřejněných v centrálním registru [...].
4. Komise může prostřednictvím prováděcích aktů stanovit opatření pro ověření a opravu podle odstavců 2 a 3 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle článku 16.

Článek 13f

Správní pokuty

1. Komise může uložit správní pokutu v kterémkoli z těchto případů:
 - a) pokud zjistí, že se údaje vykázané výrobcem podle článku [...] 13b tohoto nařízení odchylují od údajů vyplývajících ze souboru záznamů výrobce nebo certifikátu schválení typu motoru vydaného v rámci nařízení (ES) č. 595/2009 a tato odchylka je úmyslná nebo je důsledkem hrubé nedbalosti;
 - b) pokud nejsou údaje předloženy ve lhůtě podle článku [...] 13b a opoždění nelze řádně odůvodnit.

Pro účely ověření údajů uvedených v písmeni a) vede Komise konzultace s příslušnými schvalovacími orgány.

Správní pokuty musí být účinné, přiměřené a odrazující a nepřesáhnou částku 30 000 EUR za těžké vozidlo, jehož se odchylné nebo opožděné údaje podle písmen a) a b) týkají.

2. Komise přijme na základě zásad uvedených v odstavci 3 tohoto článku akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, kterými doplní toto nařízení stanovením postupu a metod výpočtu a výběru správních pokut uvedených v odstavci 1 tohoto článku.

3. Akty v přenesené pravomoci uvedené v odstavci 2 se řídí těmito zásadami:

a) postup zavedený Komisí respektuje právo na řádnou správu, a zejména právo být vyslechnut a právo na přístup ke spisu, jakož i oprávněné zájmy důvěrnosti a obchodního tajemství;

b) při výpočtu odpovídajících správních pokut se Komise řídí zásadami účinnosti, přiměřenosti a odrazujícího účinku a v relevantních případech současně přihlíží k závažnosti a důsledkům odchylení nebo opoždění, počtu těžkých vozidel, jichž se odchylné nebo opožděné údaje týkají, jednání výrobce v dobré víře, míře pečlivosti a spolupráce výrobce a opakovanosti, četnosti [...] a délce trvání odchylení nebo [...] opoždění, jakož i k předchozím sankcím uloženým témuž výrobcí;

c) správní pokuty se vybírají bez zbytečného prodlení stanovením lhůt pro úhradu, případně včetně [...] možnosti rozdělit úhradu do několika splátek a etap.

4. Částky správních pokut se považují za příjem do souhrnného rozpočtu Evropské unie.“

17) Článek 14 se nahrazuje tímto:

„Článek 14
Změny příloh

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 tohoto nařízení za účelem změny následujících prvků přílohy I tohoto nařízení, aby zohlednila technický pokrok, vývoj logistiky nákladní dopravy, nezbytné úpravy založené na uplatňování tohoto nařízení a změny souvisejících právních předpisů o schvalování typu, zejména nařízení (EU) 2018/858 a [...] (ES) č. 595/2009:
 - a) kritéria vymezující podskupiny vozidel podle bodu 1.1, včetně doplnění samostatných podskupin pro mimořádně těžké soupravy;
 - b) kritéria vymezující účelová vozidla podle bodu 1.2;
 - c) kritéria pro provozní rozmezí různých technologií hnacích ústrojí uvedených v bodě 1.3;
 - d) seznam profilů určení uvedený v bodě 1.4;
 - e) váha profilů určení uvedená v bodech 2.1.1 až 2.1.3;
 - f) užitečná zatížení, počty cestujících, hmotnosti cestujících, technicky přípustné maximální užitečné zatížení, technicky přípustný maximální počet cestujících a objemy nákladu podskupin vozidel [...] uvedené v bodě 2.5;
 - g) hodnoty najetých kilometrů za rok uvedené v bodech 2.6.1 až 2.6.3.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 měnící tyto prvky v příloze IV:
- a) požadavky na údaje uvedené v částech A a [...]B s cílem zohlednit technický pokrok, nezbytné úpravy založené na uplatňování tohoto nařízení a změny souvisejících právních předpisů o schvalování typu, zejména nařízení (EU) 2018/858 a [...] (ES) č. 595/2009;
 - b) aktualizace nebo změny rozmezí hodnot odporu vzduchu stanovených v části C s cílem zohlednit změny v konstrukci těžkých vozidel [...] a zajistit, aby [...] tato rozmezí zůstala relevantní pro informační účely a pro účely porovnatelnosti.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 měnící tyto prvky v příloze V:
- a) úpravy [...] postupu vykazování stanoveného v příloze V, s ohledem na zkušenosti získané při uplatňování tohoto nařízení a s cílem přizpůsobit postup technickému pokroku;
 - b) změny bodu 3.2 doplněním údajových položek, jež byly nově doplněny do centrálního registru.“

18) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Přezkum

V roce [...] **2027** [...] Komise [...] přezkoumá účinnost a dopad tohoto nařízení a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích [...] tohoto přezkumu.

Komise zejména podá zprávu o pokroku při zavádění veřejné a soukromé dobíjecí a čerpací infrastruktury pro alternativní paliva pro vozidla, na něž se vztahuje toto nařízení.

Ve zprávě Komise rovněž zváží tyto aspekty:

- případné změny oblasti působnosti nařízení Komise (EU) 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;
- zahnutí účelových vozidel do cílů v oblasti snižování emisí CO₂;
- jakákoli zvláštní omezení bránící dosažení souladu s čl. 3b odst. 1 z důvodu sociálně-ekonomických nákladů a přínosů s ohledem na specifické podmínky územní morfologie nebo povětrnostní podmínky, jakož i nedávných investic do biometanu, které již veřejné orgány realizovaly.

[...] K uvedené zprávě se v relevantních případech přiloží legislativní návrh na změnu tohoto nařízení.“

19) Článek 17 se mění takto:

a) v odstavci 2 se první věta nahrazuje tímto:

„Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v [...] [...] čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, [...] čl. 13d odst. 2, [...], čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu pěti let od [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost].“;

b) v odstavci 3 se první věta nahrazuje tímto:

„Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v [...] čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, [...] čl. 13d odst. 2, [...], čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1 kdykoli zrušit.“;

c) v odstavci 6 se text „čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce a čl. 14 odst. 1“ nahrazuje tímto: „čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce, čl. 13d odst. 2, čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1“.

20) Přílohy I a II [...] nařízení (EU) 2019/1242 se nahrazují zněním uvedeným v příloze I tohoto nařízení.

21) Znění v příloze II tohoto nařízení se doplňuje jako přílohy III, IV, V a VI nařízení (EU) 2019/1242.

Článek 2

Zrušení nařízení (EU) 2018/956

Nařízení (EU) 2018/956 se zrušuje s účinkem od [Úř. [...]věst.: vložte datum použitelnosti tohoto pozměňujícího nařízení].

Odkazy na nařízení (EU) 2018/956 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VI, která je uvedena v příloze II tohoto nařízení.

Článek 2a

Změny nařízení (EU) 2018/858

Nařízení (EU) 2018/858 se mění takto:

1) Článek 3 se mění takto:

a) v bodě 33 se výraz „tažené vozidlo“ nahrazuje výrazem „přípojně vozidlo“;

b) doplňuje se nový bod 59, který zní:

„59) „elektrickým přípojným vozidlem“ jakýkoli druh přípojného vozidla, které je schopno přispět k pohonu jízdní soupravy využitím vlastního elektrického hnacího ústrojí a které nelze používat na veřejných komunikacích, aniž by bylo aktivně taženo motorovým vozidlem.“

2) V bodě 6.1.1 písm. d) části B přílohy I se doplňuje nový podbod iii), který zní:

„iii) konstrukci a výrobu hlavních částí pohonného systému a systému pro ukládání energie v případě elektrických přípojných vozidel;“

Článek 3

Přechodná ustanovení

[...] Bez ohledu na článek 2 se pro vykazovaná období před ... [Úř. [...] věst.: vložte [...] datum použitelnosti tohoto pozměňujícího nařízení] nadále použije nařízení (EU) 2019/1242 ve znění platném ke dni 30. června ... [Úř. [...] věst.: vložte [...] rok ode dne [...] července [...] po datu vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost [...]] a nařízení (EU) 2018/956 ve znění platném ke dni 30. června ... [Úř. [...] věst.: vložte [...] rok ode dne [...] července [...] po datu vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost [...]].

Článek 4

Vstup v platnost

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

Použije se od 1. července ... [Úř. [...]věst.: vložte [...] rok ode dne [...] července [...] po datu vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost [...]].

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

Ve Štrasburku dne

Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně

Za Radu
předseda/předsedkyně

PŘÍLOHA I²⁰

„PŘÍLOHA I

Průměrné specifické emise, cílové hodnoty pro průměrné specifické emise a nadměrné emise

1. podskupiny vozidel, profily určení a související parametry

1.1. Pro účely tohoto nařízení je pro každé nové těžké vozidlo definována podskupina sg.

1.1.1. Pro vozidla kategorie N je podskupina sg definována takto:

Skupina vozidel podle přílohy I nařízení (EU) 2017/2400	Účelové vozidlo podle čl. 3 odst. 9 tohoto nařízení	Typ kabiny	Výkon motoru	Provozní dojezd (OR)	Podskupina vozidel (sg) přiřazená pro účely tohoto nařízení
<u>53 a vozidla s nulovými emisemi ve skupině 51</u>	Žádné	Všechna			53
<u>54 a vozidla s nulovými emisemi ve skupině 52</u>	Žádné	Všechna			54
1s	Žádné	Všechna			1s
1	Žádné	Všechna			1
2	Žádné	Všechna			2
3	Žádné	Všechna			3

²⁰ V příloze I se nahrazují stávající přílohy, v příloze II se doplňují nové přílohy.

4	Žádné	Všechna	< 170 kW	Všechna	4-UD
	Žádné	Krátká kabina	≥ 170 kW	Všechna	4-RD
	Žádné	Kabina s lůžky	≥ 170 kW a < 265 kW		
	Žádné	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	< 350 km	
	Žádné	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Žádné	Krátká kabina	Všechna	Všechna	9-RD
	Žádné	Kabina s lůžky	Všechna	< 350 km	
	Žádné	Kabina s lůžky	Všechna	≥ 350 km	9-LH
5	Žádné	Krátká kabina	Všechna	Všechna	5-RD
	Žádné	Kabina s lůžky	< 265 kW		
	Žádné	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	< 350 km	5-LH
	Žádné	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	≥ 350 km	
10	Žádné	Krátká kabina	Všechna	Všechna	10-RD
	Žádné	Kabina s lůžky	Všechna	< 350 km	
	Žádné	Kabina s lůžky	Všechna	≥ 350 km	10-LH

11	Žádné	Všechna	11
12	Žádné	Všechna	12
16	Žádné	Všechna	16

„Kabinou s lůžky“ se rozumí typ kabiny, která má za sedadlem řidiče prostor určený ke spaní, vykázaný v souladu s články 13a a 13b.

„Krátkou kabinou“ se rozumí typ kabiny, který není kabinou s lůžky.

Jestliže nové těžké vozidlo má být zařazeno do podskupiny 4-UD, ale údaje o emisích CO₂ v g/km pro profily určení UDL nebo UDR definované v bodě [...] 1.4 nejsou k dispozici, nové těžké vozidlo bude zařazeno do podskupiny 4-RD.

„Provozním dojezdem“ se rozumí vzdálenost, kterou může vozidlo ujet za podmínek dálkové dopravy, aniž by bylo dobíjeno nebo do něj bylo doplňováno palivo, jak je stanovena v bodě 1.3.

1.1.2. Pro vozidla kategorie M je podskupina sg definována takto:

Skupina vozidel podle přílohy I nařízení (EU) 2017/2400	Podskupina vozidel (sg) přiřazená pro účely tohoto nařízení
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3

32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, [...] <u>39c</u>	39-FE

1.1.3. Pro vozidla kategorie O je podskupina sg definována takto:

Skupina vozidel definovaná v příloze I nařízení (EU) 2022/1362	Podskupina vozidel (sg) přiřazená pro účely tohoto nařízení
Všechny skupiny uvedené v tabulce 1 s 1, 2, 3 nápravami	Stejná jako ve sloupci „Skupina vozidel“ tabulek v příloze I nařízení (EU) 2022/1362.
Všechny skupiny uvedené v tabulce 4 se [...] 2 <u>nebo</u> 3 nápravami	
Všechny skupiny uvedené v tabulce 6	

1.2. Účelová vozidla jsou definována těmito kritérii:

Kategorie vozidla	Uspořádání podvozku	Kritéria pro účelová vozidla
N	Samostatný nákladní automobil	K doplnění kódu karoserie uvedeného v položce 38 prohlášení o shodě se použije jeden z následujících číselných znaků uvedených v dodatku 2 přílohy I nařízení (EU) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;
	Tahač	Maximální rychlost nepřevyšující 79 km/h

1.3. Provozní dojezd pro účely tohoto nařízení se stanoví takto:

Technologie hnacího ústrojí	Provozní dojezd (OR)
Vozidla, která čerpají energii za účelem mechanického pohonu pouze ze zásobníku elektrické nebo jiné energie	OR = skutečný akční dosah v režimu nabíjení-vybíjení podle bodu 2.4.1 části I přílohy IV nařízení (EU) 2017/2400 pro profil určení LHR
Jiné technologie	OR > 350 km

1.4. Definice profilů určení

RDL	Regionální doprava, užitečné zatížení nízké
RDR	Regionální doprava, užitečné zatížení reprezentativní
LHL	Dálková doprava, užitečné zatížení nízké
LHR	Dálková doprava, užitečné zatížení reprezentativní
UDL	Městská doprava, užitečné zatížení nízké
UDR	Městská doprava, užitečné zatížení reprezentativní

REL	Regionální doprava (EMS), užitečné zatížení nízké
RER	Regionální doprava (EMS), užitečné zatížení reprezentativní
LEL	Dálková doprava (EMS), užitečné zatížení nízké
LER	Dálková doprava (EMS), užitečné zatížení reprezentativní
MUL	Obecní služby, užitečné zatížení nízké
MUR	Obecní služby, užitečné zatížení reprezentativní
COL	Stavebnictví, užitečné zatížení nízké
COR	Stavebnictví, užitečné zatížení reprezentativní
HPL	Těžká městská doprava, přeprava [...] <u>osob</u>, zatížení nízké
HPR	Těžká městská doprava, přeprava [...] <u>osob</u>, zatížení reprezentativní
UPL	Městská doprava, přeprava [...] <u>osob</u>, zatížení nízké
UPR	Městská doprava, přeprava [...] <u>osob</u>, zatížení reprezentativní
SPL	Příměstská doprava, přeprava [...] <u>osob</u>, zatížení nízké
SPR	Příměstská doprava, přeprava [...] <u>osob</u>, zatížení reprezentativní
IPL	Meziměstská doprava, přeprava [...] <u>osob</u>, zatížení nízké
IPR	Meziměstská doprava, přeprava [...] <u>osob</u>, zatížení reprezentativní
CPL	Autokary, přeprava [...] <u>osob</u>, zatížení nízké
CPR	Autokary, přeprava [...] <u>osob</u>, zatížení reprezentativní

2. VÝPOČET PRŮMĚRNÝCH SPECIFICKÝCH EMISÍ VÝROBCE

2.1. Výpočet specifických emisí CO₂ nového těžkého vozidla

Specifické emise v g/km nového těžkého vozidla v , které je zařazeno do podskupiny sg , nebo jeho primárního vozidla se vypočtou podle následujícího vzorce:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

kde

$\sum_{mp}$ je součet všech profilů určení mp uvedených v [...] bodě 1.4;

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

$W_{sg,mp}$ je hmotnost profilů určení uvedená v bodech 2.1.1 až 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ jsou emise CO₂ v g/km nového těžkého vozidla v stanovené pro profil určení mp a vykázané v souladu s články 13a a 13b a normalizované podle přílohy III;

$CO2p_{v,mp}$ jsou emise CO_2 v g/km primárního vozidla nového těžkého vozidla v , stanovené pro profil určení mp a pro konfiguraci podvozku (nízká/vysoká podlaha, počet podlaží) použitelné pro jeho podskupinu sg , vykázané v souladu s články 13a a 13b a normalizované podle přílohy III;

Pro motorová vozidla s nulovými emisemi se hodnoty $CO2_{v,mp}$ a $CO2p_{v,mp}$ stanoví na 0.

2.1.1. Váhy profilu určení ($W_{sg,mp}$) pro vozidla kategorie N

Podskupina vozidel (sg)*	Profil určení (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25

5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,15	0,35	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,35
12	0,21	0,49	0	0	0	0	0	0	0	0,09	0,21
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

* Viz definice v bodě 1.1.

** Viz definice v bodě 1.4.

2.1.2. Váhy profilu určení ($W_{sg,mp}$) pro vozidla kategorie M

Podskupina vozidel (sg)*	Profil určení (mp)**									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06

32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

* Viz definice v bodě 1.1.

** Viz definice v bodě 1.4.

2.1.3. Váhy profilu určení ($W_{sg,mp}$) pro vozidla kategorie O

Podskupina vozidel (<i>sg</i>)*	Profil určení (<i>mp</i>)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

* Viz definice v bodě 1.1.

** Viz definice v bodě 1.4.

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

Pro každého výrobce a každé *vykazované období* se průměrné specifické emise CO₂ $avgCO2_{sg}$ všech nových těžkých vozidel v podskupině *sg*, nebo v příslušných případech jejich primárních vozidel, vypočtou takto:

2.2.1. U vozidel kategorií N a O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \quad (\text{v g/tkm})$$

2.2.2. Pro úplná nebo dokončená vozidla kategorie M:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - V_{pv_{sg}}) \times PN_{sg}} \text{ (iv g/pkm)}$$

2.2.3. Pro primární vozidla těžkých vozidel kategorie M:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{V_{pv_{sg}} \times PN_{sg}} \text{ (v g/pkm)}$$

kde

$\sum_v$ je součet za všechna nová těžká vozidla výrobce v podskupině sg , s výhradou ustanovení článku 7b;

$CO2_v$ jsou specifické emise CO_2 nového těžkého vozidla v , stanovené podle bodu 2.1;

$CO2p_v$ jsou specifické emise CO_2 primárního vozidla nového těžkého vozidla v , stanovené podle bodu 2.1;

V_{sg} je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupině sg ;

$V_{pv_{sg}}$ počet nových těžkých vozidel v podskupině sg , který se podle článku 7b započítá s emisemi CO_2 jejich primárních vozidel při výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 podle bodu 2.2.3;

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

PN_{sg} je průměrný počet cestujících ve vozidlech v podskupině sg stanovený podle bodu 2.5.

2.3. Výpočet faktoru 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 faktor pro nulové a nízké emise (ZLEV) podle článku 5 vypočte takto:

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

kde:

V_{all} je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupinách $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$;

V_{conv} je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupinách $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$ s výjimkou těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi;

V_{zlev} je součet V_{in} a V_{out} ,

kde:

V_{in} je $\sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$
přičemž $\sum_v$ je součet za všechna nová těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi v podskupinách $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$;

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

LET_{sg} je mezní hodnota pro nízké emise podskupiny sg , do níž vozidlo v patřící, jak je definována v bodě 2.3.4;

V_{out} je celkový počet těžkých vozidel s nulovými emisemi, která nejsou v podskupinách, na něž odkazuje definice V_{in} , a s maximální hodnotou 1,5% V_{conv} .

2.3.2 Vykazovaná období let 2025 až 2029

Pro každého výrobce a **vykazované období** se faktor pro nulové a nízké emise (ZLEV) uvedený v 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} , dělený V_{total} , kde:

V_{in} je celkový počet nově registrovaných těžkých vozidel s nízkými a nulovými emisemi v podskupinách $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$, přičemž každé z nich je započítáno jako $ZLEV_{specific}$ v souladu s tímto vzorcem:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

kde:

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

LET_{sg} je mezní hodnota pro nízké emise podskupiny sg , do níž vozidlo v patřící, jak je definována v bodě 2.3.4;

V_{out} je celkový počet nově registrovaných těžkých vozidel s nulovými emisemi, která nejsou v podskupinách, na něž odkazuje definice V_{in} , a s maximální hodnotou $0,035 V_{total}$;

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

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

2.3.3 Vykazovaná období od roku 2030

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Výpočet mezní hodnoty pro nízké emise

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

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

kde:

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

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

2.4. Výpočet podílů vozidel

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

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

Za každého výrobce a každé *vykazované období* se podíl nových těžkých vozidel s nulovými emisemi v podskupině zev_{sg} vypočte takto:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Za každého výrobce a každé *vykazované období* se podíl nových těžkých vozidel v podskupině sg , který se podle článku 7b započítá s emisemi CO₂ jejich primárních vozidel při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ podle bodu 2.2, vypočte takto:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

kde

$Vzev_{sg}$ je počet nových těžkých vozidel s nulovými emisemi výrobce v podskupině sg ;

Vpv_{sg} počet nových těžkých vozidel v podskupině sg , který se podle článku 7b započítá s emisemi CO₂ jejich primárních vozidel při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ podle bodu 2.2;

V_{sg} je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupině sg ;

V je počet nových těžkých vozidel výrobce.

2.5. Hodnoty užitečného zatížení, počty cestujících a objemy nákladu

Průměrná hodnota užitečného zatížení PL_{sg} vozidla kategorie N nebo O v podskupině sg se vypočte takto:

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

Průměrný počet cestujících PN_{sg} vozidla kategorie M v podskupině sg se vypočte takto:

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

kde

Σ_{mp} je součet všech profilů určení mp

$W_{sg,mp}$ je hmotnost profilů určení specifikovaná v bodech 2.1.1 až 2.1.3

$PL_{sg,mp}$ je hodnota užitečného zatížení přiřazená vozidlům kategorií N a O v podskupině sg pro profil určení mp , jak je definována v bodech 2.5.1 a 2.5.3.

$PN_{sg,mp}$ je počet cestujících přiřazený vozidlům kategorie M v podskupině sg pro profil určení mp , jak je definován v bodě 2.5.2.

2.5.1. Vozidla kategorie N

Hodnoty užitečného zatížení $PL_{sg, mp}$ (v tunách) se stanoví takto:

Podskupina vozidel <i>sg</i> *	Profil určení <i>mp</i> **													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	Jak je stanoven v bodě 3.1.1		Nepoužije se		Jak je stanoven v bodě 3.1.1		Nepoužije se							
54														
1s														
1														
2			Jak je stanoven v bodě 3.1.1											
3			Nepoužije se											
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n.a.	n.a.	2,6	12,9
4-LH														
4v														
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	n.a.	n.a.	2,6	12,9
5-LH	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
5v														
9-RD														
9-LH	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Nepoužije se	Nepoužije se	2,6	12,9
9v														
10-RD														
10-LH	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
10v														
11														
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Nepoužije se	Nepoužije se	2,6	12,9
16	Nepoužije se												2,6	12,9

* Viz definice v bodě 1.1.

** Viz definice v bodě 1.4.

Technicky přípustné maximální hodnoty užitečného zatížení $maxPL_{sg}$ a objemu nákladu CV_{sg} se stanoví podle bodu 3.1.1.

2.5.2. Vozidla kategorie M

Počty cestujících $PN_{sg,mp}$, hmotnosti cestujících $PM_{sg,mp}$ a technicky přípustné maximální počty cestujících $maxPN_{sg}$ pro podskupinu sg a profil určení mp se stanoví podle bodu 3.1.1.

2.5.3. Vozidla kategorie O

Hodnoty užitečného zatížení $PL_{sg, mp}$ (v tunách) se stanoví takto:

Podskupina vozidel (sg)*	Profil určení (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	Nepo užije se	Nepo užije se	Nepoužije se
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	Nepo užije se	Nepo užije se	Nepoužije se
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	Nepo užije se	Nepo užije se	Nepoužije se
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	Nepo užije se	Nepo užije se	Nepoužije se
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	Nepo užije se	Nepo užije se	Nepoužije se
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	Nepo užije se	Nepo užije se	Nepoužije se

611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	Nepo užije se	Nepo užije se	Nepoužije se
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	Nepo užije se	Nepo užije se	Nepoužije se
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	Nepo užije se	Nepo užije se	Nepoužije se
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	Nepo užije se	Nepo užije se	Nepoužije se
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	Nepo užije se	Nepo užije se	Nepoužije se

* Viz definice v bodě 1.1.

** Viz definice v bodě 1.4.

Technicky přípustné maximální hodnoty užitečného zatížení $maxPL_{sg}$ a objemu nákladu CV_{sg} se stanoví podle bodu 3.1.1.

2.6. Výpočet váhového faktoru počtu najetých kilometrů a užitečného zatížení nebo počtu cestujících

Váhový faktor počtu najetých kilometrů a užitečného zatížení (počtu cestujících) (MPW_{sg}) podskupiny sg je definován jako součin počtu najetých kilometrů za rok uvedených v bodě 2.6.1 a hodnot užitečného zatížení a počtu cestujících pro podskupinu specifikovaných pro kategorie vozidel N, M a O v bodech 2.5.1, 2.5.2 a 2.5.3, normalizovaný na příslušnou hodnotu pro podskupinu 5-LH, a vypočítá se takto:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (pro vozidla kategorií N a O)}$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \text{ (pro vozidla kategorie M)}$$

kde

AM_{sg} je počet najetých kilometrů za rok specifikovaný pro vozidla v příslušné podskupině v bodech 2.6.1, 2.6.2 a 2.6.3;

AM_{5-LH} je počet najetých kilometrů za rok specifikovaný pro podskupinu 5-LH v bodě 2.6.1;

PL_{sg} je stanoveno v bodech 2.5.1 a 2.5.3;

PN_{sg} je stanoven v bodě 2.5.2;

PL_{5-LH} je hodnota průměrného užitečného zatížení pro podskupinu 5-LH, jak je stanovena v bodě 2.5.1.

2.6.1. Počet najetých kilometrů za rok pro vozidla kategorie N

Podskupina vozidel (sg)*	Počet najetých kilometrů za rok AM_{sg} (v km)
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
12	67 000
16	60 000

* Viz definice v bodě 1.1.

2.6.2. Počet najetých kilometrů za rok pro vozidla kategorie M

Podskupina vozidel (sg)*	Počet najetých kilometrů za rok AM _{sg} (v km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

* Viz definice v bodě 1.1.

2.6.3. Počet najetých kilometrů za rok pro vozidla kategorie O

Podskupina vozidel (sg)*	Počet najetých kilometrů za rok AM _{sg} (v km)
111, 111V,112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

* Viz definice v bodě 1.1.

2.7. Průměrné specifické emise CO₂ výrobců podle článku 4

Pro každého výrobce se vypočtou následující průměrné specifické emise CO₂:

2.7.1. Pro vykazovaná období 2019 až 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Pro vykazovaná období od roku 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kde

$\sum_{sg}$ je součet těch podskupin, jež jsou zahrnuty do výpočtu konkrétních specifických emisí CO₂ podle bodu 4.2;

$ZLEV$ se stanoví podle bodu 2.3;

$share_{sg}$ se stanoví podle bodu 2.4;

zev_{sg} se stanoví podle bodu 2.4;

pv_{sg} se stanoví podle bodu 2.4;

MPW_{sg} se stanoví podle bodu 2.6;

$avgCO2_{sg}$ se stanoví podle bodu 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ se stanoví podle bodu 2.2;

$rCO2_{sg}$ se stanoví podle bodu 3.1.2.

3. VÝPOČET REFERENČNÍCH HODNOT

3.1. Referenční hodnoty

Následující referenční hodnoty se vypočítají na základě všech nových těžkých vozidel všech výrobců za referenční období vztahující se na podskupinu sg podle bodu 3.2.

3.1.1. Pro každou podskupinu vozidel sg se hodnoty užitečného zatížení $PL_{sg,mp}$, počet cestujících $PN_{sg,mp}$, hmotnost cestujících $PM_{sg,mp}$, technicky přípustné maximální hodnoty užitečného zatížení $maxPL_{sg}$, technicky přípustný maximální počet cestujících $maxPN_{sg}$ a objem nákladu CV_{sg} vypočtou takto:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (pro vozidla kategorie N)*}$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (pro vozidla kategorie M)*}$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (pro vozidla kategorie M)*}$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \text{ (pro vozidla kategorie N)*}$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \text{ (pro vozidla kategorie M)}$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \text{ (pro vozidla kategorie O)}$$

(*pouze pro podskupiny vozidel, pro něž nejsou v bodě 2.5 pro $PL_{sg,mp}$ nebo $PN_{sg,mp}$ uvedeny žádné explicitní hodnoty)

3.1.2. Referenční emise CO_2 $rCO2_{sg}$ uvedené článku 3 se vypočtou takto:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (pro vozidla kategorie N a O)}$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (pro vozidla kategorie M)}$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (pro vozidla kategorie M)}$$

kde

Σ_v	je součet všech nových těžkých vozidel v podskupině <i>sg</i> registrovaných v referenčním období vztahujícím se na podskupinu <i>sg</i> podle bodu 3.2;
$CO2_v$	jsou specifické emise CO ₂ nového těžkého vozidla v stanovené podle bodu 2.1, v příslušných případech upravené podle přílohy II;
$CO2p_v$	jsou specifické emise CO ₂ primárního vozidla nového těžkého vozidla v stanovené podle bodu 2.1, v příslušných případech upravené podle přílohy II;
rV_{sg}	je počet všech nových těžkých vozidel v podskupině <i>sg</i> registrovaných v referenčním období vztahujícím se na podskupinu <i>sg</i> podle bodu 3.2;
PL_{sg}	je průměrné užitečné zatížení vozidel v podskupině <i>sg</i> stanovené podle bodu 2.5;
PN_{sg}	je průměrný počet cestujících ve vozidlech v podskupině <i>sg</i> stanovený podle bodu 2.5;
$PL_{v,mp}$	je užitečné zatížení vozidla v v profilu určení <i>mp</i> stanovené na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;
$PN_{v,mp}$	je počet cestujících vozidla v v profilu určení <i>mp</i> stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;
$PM_{v,mp}$	je hmotnost cestujících vozidla v v profilu určení <i>mp</i> stanovená na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;
$maxPL_v$	je technicky přípustné maximální užitečné zatížení vozidla v stanovené na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$maxPN_v$ je technicky přípustný maximální počet cestujících ve vozidle v stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

CV_v je objem nákladu vozidla v stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b.

3.2. Referenční období vztahující se na podskupiny

Následující vykazovaná období se použijí jako referenční období pro podskupiny vozidel:

Podskupina vozidel sg	Vykazované období roku použitelné jako referenční období
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<u>1, 2, 3, 11, 12, 16</u>	<u>2021</u>
Všechny ostatní	2025

3.2.1. Pokud je v referenčním období specifikovaném v bodě 3.2 v podskupině sg počet nových těžkých vozidel všech výrobců nižší než 50, použijí se tato pravidla:

Průměrné specifické emise CO_2 $avgCO2_{sg}$ a $avgCO2p_{sg}$ podle bodu 2.2 a referenční emise CO_2 $rCO2_{sg}$ a $rCO2p_{sg}$ podle bodu 3.1.2 se stanoví na hodnotu „0“ pro všechny výrobce v podskupině sg za účelem výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 podle bodu 2.7 a cílů pro specifické emise CO_2 podle bodu 4.1 pro vykazovaná období let $< Y + 5$. Y je rok prvního vykazovaného období, v němž je počet nových těžkých vozidel všech výrobců v podskupině sg nejméně 50.

Pro zjištění referenčních emisí CO_2 $r\text{CO2}_{sg}$ a $r\text{CO2}p_{sg}$ za účelem výpočtu cíle pro specifické emise podle bodu 4 se nejprve vypočtou odpovídající [...] hodnoty podle bodu 3.1.2 pro vykazované období roku Y místo pro referenční období vztahující se na podskupinu sg podle bodu 3.2.

Výsledné hodnoty se poté vydělí

- cílovým faktorem $RET_{sg,Y}$, definovaným v bodě 5.1.1 pro získání referenčních emisí CO_2 $r\text{CO2}_{sg}$,
- cílovým faktorem $RETp_{sg,Y}$, definovaným v bodě 5.1.1 pro získání referenčních emisí CO_2 $r\text{CO2}p_{sg}$,

4. VÝPOČET CÍLE PRO SPECIFICKÉ EMISE VÝROBCE PODLE ČLÁNKU 6

4.1. Cíle pro specifické emise

Pro každého výrobce se následující cíle pro specifické emise T vypočítají takto:

4.1.1. Pro vykazovaná období 2025 až 2029:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times r\text{CO2}_{sg}$$

4.1.2. Pro vykazovaná období od roku 2030:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times r\text{CO2}_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times r\text{CO2}_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times r\text{CO2}p_{sg}]$$

$$T(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zevM_{sg}) \times r\text{CO2}_{sg}$$

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

kde

$\sum_{sg}$	je součet těch podskupin, jež jsou zahrnuty do výpočtu konkrétního cíle pro specifické emise podle bodu 4.2;
$share_{sg}$	se stanoví podle bodu 2.4;
MPW_{sg}	se stanoví podle bodu 2.6;
rf_{sg}	je cíl snížení emisí CO ₂ vztahující se ke konkrétnímu vykazovanému období na nová těžká vozidla v podskupině <i>sg</i> podle bodu 4.3;
rfp_{sg}	je cíl snížení emisí CO ₂ vztahující se ke konkrétnímu vykazovanému období na primární vozidla nových těžkých vozidel podskupině <i>sg</i> podle bodu 4.3;
$zevM_{sg}$	je povinný podíl vozidel s nulovými emisemi vztahující se ke konkrétnímu vykazovanému období na vozidla v podskupině <i>sg</i> podle bodu 4.3;
$rCO2_{sg}$	se stanoví podle bodu 3.1.2;
$rCO2p_{sg}$	se stanoví podle bodu 3.1.2;
pV_{sg}	je stanoven v bodě 2.4.

4.2. Podskupiny vozidel zahrnuté do výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ a cílů pro specifické emise výrobců

Následující podskupiny *sg* se zahrnou do výpočtu specifických emisí CO₂ $CO_2(X)$,⁷ cílů pro specifické emise $T(X)$ a emisní trajektorie pro CO₂ $ET(X)_Y$:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupiny vozidel, na něž se vztahují cíle pro emise CO₂ podle čl. 3a odst. 1 písm. a)	podskupiny vozidel pro přepravu zboží, na něž se vztahují cíle pro emise CO₂ podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d) a odstavce 3	podskupiny vozidel pro přepravu [...] <u>osob</u>, na něž se vztahují cíle pro emise CO₂ podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d) (Autokary a nízkopodlažní autobusy třídy II)	podskupiny vozidel pro přepravu [...] <u>osob</u>, na něž se vztahují cíle pro vozidla s nulovými emisemi podle článku 3b (<u>Městské autobusy</u>)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Všechny podskupiny vozidel uvedené v bodech 1.1.1 a 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <u>31-L2, 33-L2</u>	31-LF, 31-L1, [...], 31-DD, 33-LF, 33-L1, [...], 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. Cíle pro snížení emisí CO₂ a povinné podíly vozidel s nulovými emisemi

4.3.1. Následující cíle pro snížení emisí CO₂ rf_{sg} a rfp_{sg} podle článku 3a se použijí na vozidla v podskupině sg pro různá vykazovaná období:

Cíle pro snížení CO ₂ rf_{sg} a rfp_{sg}					
Podskupiny sg		Vykazované období			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	od roku 2040
Středně těžká nákladní vozidla	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 16 t s uspořádáním náprav 4x2 a [...] 6x2	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 16 t se zvláštním uspořádáním náprav	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autokary a meziměstské autobusy (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Primární vozidla autokarů a meziměstských autobusů (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Přípojná vozidla		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Návěsy		0		7,5[...]%	7,5[...]%

Pro vykazovaná období před rokem 2025 se všechny cíle pro snížení emisí CO₂ rf_{sg} a rfp_{sg} rovnají 0.

4.3.2. Následující cíle pro vozidla s nulovými emisemi $zevM_{sg}$ podle článku 3b jsou použitelné na vozidla v podskupině sg pro různá vykazovaná období:

Povinné podíly vozidel s nulovými emisemi $zevM_{sg}$					
Podskupiny sg		Vykazované období			
		před rokem 2030	2030–2034	2035–2039	od roku 2040
Městské [...] autobusy	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, [...]	0	100 %	100 %	100 %

5. EMISNÍ KREDITY A VÝPŮJČKY KREDITŮ UVEDENÉ V ČLÁNKU 7

5.1. Trajektorie pro snížení emisí CO₂

5.1.1. Cílové faktory

Pro každou podskupinu vozidel sg a vykazované období roku Y se cílové faktory definují takto:

$$RET_{sg,Y} = (1 - rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RETP_{sg,Y} = (1 - rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

kde

lY, uY jsou hodnoty pro nižší a vyšší rok

- v souboru $\{rY, 2025, 2030, 2035, 2040\}$ pro podskupiny uvedené ve sloupci $X = 2025$ v tabulce v bodě 4.2,
- v souboru $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$ pro všechny ostatní podskupiny sg , definice nejmenšího intervalu, pro který platí podmínka $lY \leq Y < uY$;

rY	je rok referenčního období vztahující se na podskupinu vozidel sg podle bodu 3.2;
$rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$	jsou cíle pro snížení emisí CO ₂ podskupiny sg pro nová těžká nákladní vozidla v letech lY a uY podle bodu 4.3;
$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$	jsou cíle pro snížení emisí CO ₂ podskupiny sg pro primární vozidla nových těžkých nákladních vozidel v letech lY a uY podle bodu 4.3;
$zevM_{sg,lY}, zevM_{sg,uY}$	jsou povinné podíly vozidel s nulovými emisemi pro nová těžká vozidla pro roky lY a uY podle bodu 4.3;

Pro vykazování v letech $Y < rY$ se hodnoty $RET_{sg,Y}$, $RETP_{sg,Y}$ a $ZET_{sg,Y}$ rovnají 1, tak aby nevznikl žádný příspěvek podskupiny vozidel sg k emisní trajektorii CO₂.

5.1.2. Trajektorie pro snížení emisí CO₂

5.1.2.1. Potom se pro každou podskupinu vozidel sg a vykazované období roku Y definují následující trajektorie pro snížení emisí CO₂:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Pro každého výrobce a vykazované období roku Y mezi lety 2019 a 2024 se definují následující trajektorie pro snížení emisí CO₂:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Pro každého výrobce a vykazované období roku Y mezi lety 2025 a 2040 se definují následující trajektorie pro snížení emisí CO₂:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

kde

- $\sum_{sg}$ je součet těch podskupin, jež jsou zahrnuty do výpočtu konkrétní trajektorie pro specifické emise CO₂ podle bodu 4.2;
- $share_{sg}$ je podíl nových těžkých vozidel výrobce v podskupině vozidel sg , stanovený podle bodu 2.4;
- MPW_{sg} se stanoví podle bodu 2.6;
- $rCO2_{sg}$ se stanoví podle bodu 3.1.2;
- $rCO2p_{sg}$ se stanoví podle bodu 3.1.2;
- pV_{sg} je podíl nových těžkých vozidel výrobce v podskupině sg , který se podle článku 7b započítá s emisemi CO₂ jejich primárních vozidel při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ podle bodu 2.2

5.2. Výpočet emisních kreditů a výpůjček kreditů v každém vykazovaném období

Pro každého výrobce a každé vykazované období let Y od roku 2019 do roku 2040 jsou emisní kredity $cCO2(X)_Y$ a výpůjčky kreditů $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$), maximem z následujících hodnot a 0 (tj. emisní kredity a výpůjčky kreditů nemohou být záporné):

	$2019 \leq Y < 2025$	$2025 \leq Y < 2030$	$2030 \leq Y < 2040$
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

kde

$ET(X)_Y$ je emisní trajektorie výrobce ve **vykazovaném období** roku Y určená podle bodu 5.1 ($X = 2025, NO, M$);

$CO2(X)_Y$ jsou průměrné specifické emise výrobce ve **vykazovaném období** roku Y určené podle bodu 2.7 ($X = 2025, NO, M$);

$T(X)_Y$ je cíl pro specifické emise výrobce ve **vykazovaném období** roku Y určený podle bodu 4 ($X = 2025, NO, M$);

V_Y je počet nových těžkých vozidel výrobce ve **vykazovaném období** roku Y.

5.3. Limit emisních výpůjček

Pro každého výrobce jsou limity emisních výpůjček $limCO2(X)_Y$ ve vykazovaném období roku Y definovány takto:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$ za vykazovaná období let $Y < 2030$;

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$ za vykazovaná období let $Y \geq 2030$;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ za vykazovaná období let $Y \geq 2030$;

kde

$T(X)_Y$ je cíl pro specifické emise výrobce ve **vykazovaném období** roku Y určený podle bodu 4 ($X = 2025, NO, M$);

$V(X)_Y$ je počet nových těžkých vozidel výrobce ve **vykazovaném období** roku Y v podskupinách vozidel, jež jsou zahrnuty do výpočtu specifických emisí CO_2 $CO2(X)$ podle bodu 4.2 ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Emisní kredity pro nejbližší období

Výpůjčky kreditů získané za **vykazované období** roku 2025 se sníží o částku odpovídající emisním kreditům získaným před **tímto vykazovaným obdobím**, která se pro každého výrobce stanoví takto:

$$redCO2 = \min(dCO2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

kde

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

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ je součet za **vykazovaná období let Y od roku 2019 do roku 2024**;

$dCO2(NO)_Y$ jsou výpůjčky kreditů za **vykazované období roku Y**, stanovené podle bodu 5.2;

$cCO2(NO)_Y$ jsou emisní kredity za **vykazované období** roku Y, stanovené podle bodu 5.2.

6. STANOVENÍ NADMĚRNÝCH EMISÍ CO₂ VÝROBCE UVEDENÝCH V ČL. 8 Odst. 2

Pro každého výrobce a každé **vykazované období** roku Y od **roku 2025** se hodnota nadměrných emisí CO₂ specifická pro kategorii vozidel $exeCO2(X)_Y$ vypočte jak je uvedeno níže, je-li kladná (X = NO, M). Pokud následující výpočty vedou k záporné hodnotě pro $exeCO2(X)_Y$, stanoví se hodnota $exeCO2(X)_Y$ na 0.

Za **vykazované období** roku 2025:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

Za vykazovaná období let Y od roku 2026 do roku 2028, od roku 2030 do roku 2033 a od roku 2035 do roku 2038:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

Za vykazovaná období let Y od roku 2030 o roku 2033 a od roku 2035 do roku 2038:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Za vykazovaná období let Y = 2029, 2034 a 2039:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Za vykazované období let Y = 2034 a 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

Za vykazované období roku 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Za vykazovaná období let $Y > 2040$:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

kde

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ je součet za **vykazovaná období let Y od roku 2019 do roku 2024**;

$\sum_{I=2025}^Y$ je součet za **vykazovaná období let I od roku 2025 do roku Y** ;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ je součet za **vykazovaná období let J od roku 2025 do roku $(Y-1)$** ;

$\sum_{I=2025}^{2039}$ je součet za **vykazovaná období let I od roku 2025 do roku 2039**;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ je součet za **vykazovaná období let J od roku 2030 do roku $(Y-1)$** ;

$dCO2(X)_Y$ jsou výpůjčky kreditů za **vykazované období roku Y stanovené podle bodu 5.2 ($X = NO, M$)**;

$cCO2(X)_Y$ jsou emisní kredity za **vykazované období roku Y stanovené podle bodu 5.2 ($X = NO, M$)**;

$limCO2(X)_Y$ je limit výpůjček kreditů, stanovený v souladu s bodem 5.3
($X = NO, M$);

$redCO2(X)$ je snížení výpůjček kreditů za *vykazované období* roku 2025
stanovené podle bodu 5.4 ($X = NO, M$).

Ve všech ostatních případech se hodnota nadměrných emisí $exeCO2(X)_Y$ stanoví na 0 ($X = NO, M$).

Nadměrné emise CO₂ za vykazované období roku Y podle čl. 8 odst. 2, jsou:

$$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$$

Opravné postupy uvedené v článku 11

1. ÚPRAVA REFERENČNÍCH EMISÍ CO₂ PO ZMĚNĚ POSTUPŮ SCHVALOVÁNÍ TYPU UVEDENÝCH V ČL. 11 ODS. 2

Po změně postupů schvalování typu uvedených v čl. 11 odst. 2 se referenční emise CO₂ uvedené v bodě 3.1.2 přílohy I přepočítají.

Za tímto účelem se emise CO₂ v g/km nových těžkých vozidel v referenčním období a jejich primárních vozidel stanovené pro profil určení *mp*, jak je uvedeno v bodě 2.1 přílohy I, upraví takto:

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

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

kde

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

Sg je podskupina, do které vozidlo *v* patří;

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

$CO_2(RP)_{r,mp}$	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 ve znění platném v referenčním období;
$CO_{2r,mp}$	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 podle změn uvedených v čl. 11 odst. 3 písm. a);
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	jsou specifické emise CO ₂ primárního vozidla těžkého vozidla v v g/km, stanovené pro profil určení mp a založené na údajích ze sledování za referenční období;
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	jsou specifické emise CO ₂ primárního vozidla reprezentativního vozidla r v g/km, stanovené v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími opatřeními k němu ve znění platném v referenčním období;
$CO_{2p_{r,mp}}$	jsou specifické emise CO ₂ primárního vozidla reprezentativního vozidla r stanovené pro profil určení mp v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími opatřeními k němu podle změn uvedených v čl. 11 odst. 3 písm. a).

Specifické emise CO₂ se normalizují podle přílohy III s použitím hodnot parametrů uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. f), které jsou použitelné ve vykazovaném období uvedeném v čl. 11 odst. 2 písm. a).

Reprezentativní vozidla se definují v souladu s metodikou uvedenou v čl. 11 odst. 3.

2. POUŽITÍ UPRAVENÝCH REFERENČNÍCH EMISÍ CO₂ PODLE ČL. 11 Odst. 2

Pokud ve vykazovaném období roku Y byly stanoveny specifické emise CO₂ některých nových těžkých vozidel výrobce se změnami uvedenými v čl. 11 odst. 2, referenční emise CO₂ rCO_{2sg} podskupiny vozidel sg použité v bodech 4 a 5.1 přílohy I se vypočítají takto:

$$rCO_{2sg} = \sum_i V_{sg,i} / V_{sg} \times rCO_{2sg,i}$$

kde:

$\sum_i$ je součet

- pro $i = [\dots] 0$: nepozměněný postup pro stanovení emisí CO₂, pro který jsou použitelné původní referenční emise CO₂ bez úprav, a
- pro $i \geq 1$: všechny následné změny uvedené v čl. 11 odst. 2.

V_{sg} je počet nových těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období roku Y a podskupině vozidel sg ;

$V_{sg,i}$ je počet nových těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období roku Y a podskupině vozidel sg , jejichž specifické emise CO₂ byly stanoveny se zohledněním změny i ;

$rCO_{2sg,i}$ jsou:

- pro $i = 0$: neupravené referenční emise CO₂
- pro $i \geq 1$: referenční emise CO₂, které byly stanoveny pro podskupinu vozidel sg se zohledněním změny i .

PŘÍLOHA II²¹

„PŘÍLOHA III

Normalizace specifických emisí CO₂ nových těžkých vozidel podle článku 4

1. NORMALIZACE SPECIFICKÝCH EMISÍ CO₂

Pro účely výpočtu podle bodu 2.1 přílohy I se hodnoty emisí CO₂ $CO2_{v,mp}$ vozidel normalizují takto:

$$CO2_{v,mp} = reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) + \Delta CO2_{cv,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{pro vozidla kategorií N a O})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{pro vozidla kategorie M})$$

Hodnoty emisí CO₂ $[[Co2p]]_{(v,mp)}$ primárních vozidel se normalizují podle stejné metodiky s použitím parametrů pro primární vozidla,

kde

$CO2_{v,mp}$ jsou normalizované emise CO₂ vozidla v stanovené pro profil určení mp , jež je nutno zohlednit ve výpočtu podle bodu 2.1 přílohy I;

$reportCO2_{v,mp}$ jsou emise CO₂ v g/km [...] nového těžkého vozidla v stanovené pro profil určení mp a vykázané v souladu s články 13a a 13b;

$\Delta CO2_{v,mp}(m)$ se stanoví v souladu s bodem 3;

²¹ Viz poznámka pod čarou 20.

$\Delta CO_{2cv_{v,mp}}$	se stanoví v souladu s bodem 4;
$PL_{v,mp}$	je užitečné zatížení vozidla v v profilu určení mp stanovené na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;
$PL_{sg,mp}$	je užitečné zatížení pro podskupinu sg a profil určení mp podle bodu 2.5 přílohy I;
$PM_{v,mp}$	je hmotnost cestujících vozidla v v profilu určení mp stanovená na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;
$PM_{sg,mp}$	je hmotnost cestujících pro podskupinu sg a profil určení mp podle bodu 2.5 přílohy I;
cCW_v	je korekce pohotovostní hmotnosti vozidla v podle bodu 2.

2. NORMALIZACE POHOTOVOSTNÍ HMOTNOSTI

Vzhledem k tomu, že dopravní užitkovost vozidla se zvyšuje s jeho technicky přípustným maximálním užitečným zatížením nebo počtem cestujících, ale z technických důvodů znamenají vyšší hodnoty těchto parametrů vyšší pohotovostní hmotnost, a tedy vyšší emise CO_2 , použije se následující korekce pohotovostní hmotnosti vozidla v v podskupině sg za účelem normalizace jeho specifických emisí CO_2 podle bodu 1:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \quad \text{pro vozidla kategorie N [...]};$$

$$\underline{cCW_v = 0} \quad \underline{\text{pro vozidla kategorie O};}$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \quad (\text{pro vozidla kategorie M});$$

kde

a_{sg} je lineární koeficient stanovený podle bodu 2.1 za vykazované období vozidla v ;

$maxPL_v$ je technicky přípustné maximální užitečné zatížení vozidla v stanovené na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$maxPN_v$ je technicky přípustný maximální počet cestujících ve vozidle v stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$maxPL_{sg}$ je technicky přípustné maximální užitečné zatížení podskupiny vozidel sg stanovené podle bodu 2.5 přílohy I;

$maxPN_{sg}$ je technicky přípustný maximální počet cestujících podskupiny vozidel sg stanovený podle bodu 2.5 přílohy I.

2.1. Stanovení normalizačních parametrů

Pro každé vykazované období se parametry a_{sg} a b_{sg} stanoví pomocí lineární regresní analýzy korelace hodnot CW_v s hodnotami $maxPL_v$ (vozidla kategorií N a O) a $maxPN_v$ (vozidla kategorie M), se zohledněním všech nově registrovaných vozidel v v podskupině sg :

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \text{ pro vozidla kategorie N [...]};$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \text{ pro vozidla kategorie M};$$

kde

CW_v je pohotovostní hmotnost vozidla v stanovená na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b; není-li k dispozici přesná hodnota, může být určena přibližně pomocí korigované skutečné hmotnosti vozidla v;

$maxPL_v$ je technicky přípustné maximální užitečné zatížení vozidla v stanovené na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$maxPN_v$ je technicky přípustný maximální počet cestujících ve vozidle v stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b.

3. ZMĚNA EMISÍ CO₂ V SOUVISLOSTI SE ZMĚNOU CELKOVÉ HMOTNOSTI VOZIDLA

Změna ex post emisí CO₂ vozidla v, kterou je nutno stanovit pro profil určení mp z důvodu změny ex post celkové hmotnosti, jež má být přiřazena vozidlu za účelem stanovení emisí CO₂, je definována touto lineární aproximací:

$$\Delta CO_{2v,mp}(m) = m \cdot (CO_{2v,r} - CO_{2v,l}) / (M_r - M_l)$$

kde:

m je změna celkové hmotnosti přiřazené vozidlu v za účelem stanovení jeho emisí CO₂;

$CO_{2v,r}$ jsou emise CO₂ vozidla v v g/km, beze změny hmotnosti, stanovené pro stejný profil určení mp a reprezentativní zatížení;

$CO2_{v,l}$	jsou emise CO ₂ vozidla v v g/km, beze změny hmotnosti, stanovené pro stejný profil určení mp a nízké zatížení;
Mr	je celková hmotnost vozidla v simulaci, beze změny hmotnosti, pro stejný profil určení mp a reprezentativní zatížení;
Ml	je celková hmotnost vozidla v simulaci, beze změny hmotnosti, pro stejný profil určení mp a nízké zatížení.

4. NORMALIZACE PRO RŮZNÉ OBJEMY NÁKLADU

Vozidla kategorie O v rámci těžce podskupiny mají různé objemy nákladu. Vzhledem k tomu, že dopravní užítkovost vozidla se zvyšuje s objemem nákladu, ale z technických důvodů toto zvýšení znamená vyšší emise CO₂, použije se následující korekce emisí CO₂ vozidla v v podskupině sg :

$$\Delta CO2_{cv,v,mp} = a_{sg,mp} \cdot (CV_{sg} - CV_v)$$

kde

$a_{sg,mp}$ je lineární koeficient stanovený podle bodu 4.1 za vykazované období vozidla v ;

CV_v je objem nákladu vozidla v stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

CV_{sg} je objem nákladu vozidla podskupiny sg stanovený podle bodu 2.5 přílohy I.

Pro vozidla kategorií N a M se korekce emisí CO₂ $\Delta CO2_{cv,v,mp}$ rovná 0.

4.1. Stanovení normalizačních parametrů

Pro každé vykazované období a profil určení se parametry $a_{sg,mp}$ a $b_{sg,mp}$ stanoví pomocí lineární regresní analýzy korelace hodnot $[reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)]$ s hodnotami CV_v , se zohledněním všech nově registrovaných vozidel v podskupině sg :

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

kde

CV_v je objem nákladu vozidla v stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$reportCO2_{v,mp}$, $\Delta CO2_{v,mp}(m)$ jsou vymezeny v bodě 1.'

Pravidla pro údaje, které mají být sledovány a vykazovány podle článků 13a a 13b

ČÁST A: ÚDAJE, KTERÉ MAJÍ BÝT SLEDOVÁNY A VYKAZOVÁNY ČLENSKÝMI STÁTY

- a) identifikační číslo vozidla u všech nových těžkých vozidel podle článku 2, která jsou registrována na území daného členského státu;
- b) název výrobce;
- c) značka (obchodní název výrobce);
- d) kód karoserie, jak je uveden v položce 38 prohlášení o shodě, v relevantních případech včetně doplňujících číselných znaků uvedených v dodatku 2 k příloze I nařízení (EU) 2018/858;
- e) v případě těžkých vozidel podle čl. 2 prvního pododstavce písm. a) nebo b) informace o hnací jednotce specifikované v položkách 23, 23.1 a 26 prohlášení o shodě;
- f) maximální rychlost vozidla, jak je uvedena v položce 29 prohlášení o shodě;
- g) stupeň dokončení, jak je uveden ve vybraném vzoru prohlášení o shodě, v souladu s bodem 2 přílohy VIII prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683;
- h) kategorie vozidla, jak je uvedena v položce 0.4 prohlášení o shodě;
- i) počet náprav, jak je uveden v položce 1 prohlášení o shodě;
- j) maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla, jak je uvedena v položce 16.1 prohlášení o shodě;
- k) otisk kryptografického klíče souboru záznamů výrobce, jak je uveden v položce 49.1 prohlášení o shodě; u vozidel registrovaných do 30. června 2025 mohou členské státy oznámit pouze prvních osm znaků kryptografického klíče;
- l) specifické emise CO₂, jak jsou uvedeny v položce 49.5 prohlášení o shodě;
- m) průměrná hodnota zatížení, jak je uvedena v položce 49.6 prohlášení o shodě;

²² Viz poznámky pod čarou 20 a 21.

- n) datum registrace;
- o) maximální technicky přípustná hmotnost jízdní soupravy pro nákladní vozidlo kategorie N3 v případě mimořádně těžkých souprav (EHC) podle čl. 3 bodu 24, jak je uvedena v položce 16.4 prohlášení o shodě nebo v certifikátu o jednotlivém schválení vozidla;
- [...]p) u vozidel zvláštního určení jejich označení, jak je uvedeno v bodě 51 prohlášení o shodě;
- q) počet hnacích náprav, jak je uveden v položce 3 prohlášení o shodě;
- [...]r) u vozidel schválených podle čl. 2 odst. 3 písm. b) nařízení 2018/858 informace o tom, že vozidlo bylo zkonstruováno a vyrobeno nebo upraveno k použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku;
- [...]s) u vozidel registrovaných pro použití civilní ochranou, požární službou nebo službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku nebo pro použití ozbrojenými silami potvrzení, že vozidlo je registrováno pro použití civilní ochranou, požární službou nebo službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku nebo pro použití ozbrojenými silami a že splňuje podmínky stanovené v čl. 2 odst. 5 tohoto nařízení. U všech vozidel, včetně jednotlivě schválených vozidel, jsou odpovídajícími informacemi informace, které mají být uvedeny v EU prohlášení o shodě nebo v certifikátu EU o jednotlivém schválení vozidla nebo ve vnitrostátním certifikátu o jednotlivém schválení vozidla v souladu se vzory stanovenými v prováděcím nařízení Komise (EU) 2020/683²³, bez ohledu na případné vnitrostátní výjimky použitelné podle čl. 45 odst. 1 nařízení (EU) 2018/858.

²³ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/683 ze dne 15. dubna 2020, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o správní požadavky na schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, a na dozor nad trhem s nimi (Úř. věst. L 163, 26.5.2020, s. 1).

ČÁST B: ÚDAJE, JEŽ MAJÍ VYKAZOVAT VÝROBCI A JINÉ SUBJEKTY

V souladu s článkem 13b vykazuje každý vykazující subjekt následující údaje pro ta vozidla, pro která je povinen vypracovat soubor záznamů výrobce (MRF) nebo soubor informací o vozidle (VIF) v souladu s ustanoveními nařízení (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362²⁴.

V případě vozidel uvedených v části A písm. p) a q) přílohy IV výrobce uvedený v článku 7a rovněž informuje Komisi v souladu s čl. 2 odst. 4 a 5, pokud vozidlo, které by jinak bylo od povinností stanovených v článku 3a osvobozeno, od těchto povinností osvobozeno není.

Kategorie vozidel / podskupiny	Vykazující subjekty			
	Výrobce primárního vozidla ⁽¹⁾	Mezivýrobce vozidla ⁽²⁾	Výrobce vozidla ⁽³⁾	Pověřená technická zkušebna ⁽⁸⁾
N / všechny	Nepoužije se	Nepoužije se	– MRF ⁽⁴⁾ – Další informace*	Nepoužije se
M / všechny	– VIF ^{(4) (5)} – MRF ^{(4) (6)} – Další informace* týkající se primárního vozidla	Nepoužije se	– VIF ^{(4) (7)} – MRF ^{(4) (7)} – Další informace* týkající se úplného nebo dokončeného vozidla	Nepoužije se
O / všechny	Nepoužije se	Nepoužije se	– MRF ⁽⁹⁾ – Další informace*	– MRF ⁽⁹⁾ – Další informace*

²⁴ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1362 ze dne 1. srpna 2022, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o výkonnost těžkých přípojných vozidel z hlediska jejich vlivu na emise CO₂, spotřebu paliva, spotřebu energie a dojezdovou vzdálenost s nulovými emisemi u motorových vozidel, a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2020/683 (Úř. věst. L 205, 5.8.2022, s. 145).

- ⁽¹⁾ Ustanovení čl. 3 odst. 29 nařízení Komise (EU) 2017/2400.
- ⁽²⁾ Ustanovení čl. 3 odst. 31 nařízení Komise (EU) 2017/2400
- ⁽³⁾ Ustanovení čl. 3 odst. 4a nařízení Komise (EU) 2017/2400
- ⁽⁴⁾ Ustanovení čl. 9 odst. 2 nařízení Komise (EU) 2017/2400
- ⁽⁵⁾ Bod 2.3 přílohy I nařízení Komise (EU) 2017/2400
- ⁽⁶⁾ Bod 2.4 přílohy I nařízení Komise (EU) 2017/2400
- ⁽⁷⁾ Bod 2.7.5 přílohy I nařízení Komise (EU) 2017/2400
- ⁽⁸⁾ Ustanovení čl. 8 odst. 6 prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362
- ⁽⁹⁾ Ustanovení čl. 8 odst. 7 prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362

***Další informace:**

Žádné	Sledovaný parametr	Zdroj	Vztahuje se na vozidla
15	Značka (obchodní název výrobce)		Všechna
24	Název a adresa výrobce převodovky	Položka 0.4 vzoru certifikátu konstrukční části, samostatného technického celku nebo systému v dodatku 1 k příloze VI nařízení (EU) 2017/2400	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;
25	Značka (obchodní název výrobce převodovky)	Položka 0.1 vzoru certifikátu konstrukční části, samostatného technického celku nebo systému v dodatku 1 k příloze VI nařízení (EU) 2017/2400	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;
32	Název a adresa výrobce nápravy	Položka 0.4 vzoru certifikátu konstrukční části, samostatného technického celku nebo systému v dodatku 1 k příloze VII nařízení (EU) 2017/2400	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo; Kategorie O;

33	Značka (obchodní název výrobce nápravy)	Položka 0.1 vzoru certifikátu konstrukční části, samostatného technického celku nebo systému v dodatku 1 k příloze VII nařízení (EU) 2017/2400	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo; Kategorie O;
39	Název a adresa výrobce pneumatik	Položka 1 vzoru certifikátu konstrukční části, samostatného technického celku nebo systému v dodatku 1 k příloze X nařízení (EU) 2017/2400	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo; Kategorie O;
40	Značka (obchodní název výrobce pneumatik)	Položka 3 vzoru certifikátu konstrukční části, samostatného technického celku nebo systému v dodatku 1 k příloze X nařízení (EU) 2017/2400	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo; Kategorie O;
72	Číslo licence pro provozování simulačního nástroje		Všechna
75	Hmotnostní emise CO ₂ motoru v průběhu zkoušky WHTC (8) (g/kWh)	Bod 1.4.2 doplňku k dodatku 5 nebo bod 1.4.2 doplňku k dodatku 7 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011, podle toho, které ustanovení je použitelné	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;
76	Spotřeba paliva motoru v průběhu zkoušky WHTC (g/kWh)	Bod 1.4.2 doplňku k dodatku 5 nebo bod 1.4.2 doplňku k dodatku 7 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011, podle toho, které ustanovení je použitelné	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;
77	Hmotnostní emise CO ₂ motoru v průběhu zkoušky WHSC (9) (g/kWh)	Bod 1.4.1 doplňku k dodatku 5 nebo bod 1.4.1 doplňku k dodatku 7 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011, podle toho, které ustanovení je použitelné	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;
78	Spotřeba paliva motoru v průběhu zkoušky WHSC (g/kWh)	Bod 1.4.1 doplňku k dodatku 5 nebo bod 1.4.1 doplňku k dodatku 7 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011, podle toho, které ustanovení je použitelné	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;

101	U vozidel s datem simulace od 1. července 2020 číslo schválení typu motoru	Bod 1.2.1 doplňku k dodatku 5, 6 nebo 7 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011 podle toho, co je použitelné	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;
102	U vozidel s datem simulace od 1. července 2021 soubor ve formátu CSV („comma separated values“); tento soubor s příponou „vsum“ nese stejný název jako příslušný pracovní soubor a obsahuje souhrnné výsledky jednotlivých simulovaných profilů určení a stavů užitečného zatížení	Soubor generovaný simulačním nástrojem uvedeným v čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2017/2400 v jeho verzi grafického uživatelského rozhraní (GUI)	[...] Všechna

ČÁST C: ROZMEZÍ HODNOT ODPORU VZDUCHU (CDXA) PRO ÚČELY ZVEŘEJNĚNÍ
PODLE ČLÁNKU 13c

Pro účely veřejného zpřístupnění hodnoty CdxA uvedené v údajové položce 23 v souladu s článkem 13c použije Komise rozmezí vymezená v následující tabulce obsahující odpovídající rozmezí pro každou hodnotu CdxA:

Rozsah	Hodnota CdxA [m2]	
	Min CdxA (CdxA $\geq$ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38

A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

Vykazování a správa údajů podle článků 13a až 13c

1. VYKAZOVÁNÍ ČLENSKÝMI STÁTY

- 1.1 Údaje uvedené v části A přílohy IV předává kontaktní místo příslušného orgánu v souladu s článkem 13a elektronickým přenosem údajů agentuře.

Kontaktní místo uvědomí Komisi a agenturu při přenosu údajů e-mailem na následující adresy:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

a

HDV-monitoring@eea.europa.eu.

2. VYKAZOVÁNÍ VÝROBCI

- 2.1 Výrobci neprodleně sdělí Komisi tyto informace:

- a) název výrobce uvedený v prohlášení o shodě nebo v certifikátu o jednotlivém schválení;
- b) světový kód výrobce (kód WMI) definovaný v nařízení Komise (EU) č. 19/2011²⁵, který se má použít v identifikačním čísle vozidla u nových těžkých vozidel, jež mají být uvedena na trh;
- c) kontaktní místo, které odpovídá za odesílání údajů agentuře.

Oznámí neprodleně Komisi veškeré změny týkající se těchto informací.

Oznámení se posílají na adresy uvedené v bodě 1.1.

²⁵ Nařízení Komise (EU) č. 19/2011 ze dne 11. ledna 2011, které se týká požadavků pro schvalování typu týkajících se povinných štítků výrobce a identifikačních čísel motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 8, 12.1.2011, s. 1).

- 2.2 Údaje uvedené v části B bodě 2 přílohy I předává kontaktní místo výrobce v souladu s článkem 13b elektronickým přenosem údajů agentuře.

Kontaktní místo informuje Komisi a agenturu při přenosu údajů e-mailem zaslaným na adresy uvedené v bodě 1.1.

3. ZPRACOVÁNÍ ÚDAJŮ

- 3.1 Agentura zpracovává údaje předané v souladu s body 1.1 a 2.2 a zaznamenává zpracované údaje do registru.

- 3.2 Údaje týkající se těžkých vozidel registrovaných v předchozím vykazovaném období a zaznamenané v registru se zveřejní do 30. dubna každého roku, s výjimkou následujících údajových položek:

- 3.2.1 identifikační číslo vozidla;
- 3.2.2 název a adresa výrobce převodovky;
- 3.2.3 značka (obchodní název výrobce převodovky);
- 3.2.4 název a adresa výrobce nápravy;
- 3.2.5 značka (obchodní název výrobce nápravy);
- 3.2.6 název a adresa výrobce pneumatik;
- 3.2.7 značka (obchodní název výrobce pneumatik);
- 3.2.8 model motoru;
- 3.2.9 model převodovky;
- 3.2.10 model odlehčovací brzdy;
- 3.2.11 model měniče krouticího momentu;
- 3.2.12 model úhlového převodu;
- 3.2.13 model nápravy;
- 3.2.14 model odporu vzduchu;
- 3.2.15 soubor ve formátu CSV („comma separated values“); tento soubor s příponou „vsum“ nese stejný název jako příslušný pracovní soubor a obsahuje souhrnné výsledky jednotlivých simulovaných profilů určení a stavů užitečného zatížení.

- 3.3 Zjistí-li příslušný orgán nebo výrobci chyby v předložených údajích, neprodleně o nich informují Komisi a agenturu tak, že odešlou zprávu s oznámením o chybě agentuře a e-maily na adresy uvedené v bodě 1.1.
- 3.4 Za podpory agentury ověří Komise oznámené chyby a údaje v registru v příslušných případech opraví.
- 3.5 Za podpory agentury zpřístupní Komise včas před uplynutím lhůty pro předání elektronické formáty pro přenos údajů podle bodů 1.1. a 2.2.

PŘÍLOHA VI
SROVNÁVACÍ TABULKA

Nařízení (EU) 2018/956

Nařízení (EU) 2018/956	Toto nařízení
Článek 1	Ustanovení čl. 1 odst. 2
Článek 2	Článek 2
Článek 3	Článek 3
Článek 4	Článek 13a
Článek 5	Článek 13b
Článek 6	Článek 13c
Článek 7	Článek 13d
Článek 8	Článek 13e
Článek 9	Článek 13f
Článek 10	–
Článek 11	Článek 14
Článek 12	Článek 16
Článek 13	Článek 17
Článek 14	–
Příloha I	Příloha IV
Příloha II	Příloha V“
