

Brusel 2. června 2017
(OR. en)

9939/17

**Interinstitucionální spis:
2017/0111 (COD)**

**CLIMA 166
ENV 570
TRANS 245
MI 473
CODEC 974**

NÁVRH

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	1. června 2017
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2017) 279 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o sledování a vykazování emisí CO ₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2017) 279 final.

Příloha: COM(2017) 279 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 31.5.2017
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2017) 188 final}

{SWD(2017) 189 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• ODŮVODNĚNÍ A CÍLE NÁVRHU

Prvořadými politickými cíli této Komise je vytvořit pracovní místa, růst a investice a v této souvislosti zajistit přechod na čistou energii pro všechny Evropany. To je podpořeno investičním plánem, jehož úkolem je reindustrializace Evropy na základě nových obchodních modelů a špičkových technologií. Střednědobým až dlouhodobým cílem je dosáhnout oběhového nízkouhlíkového hospodářství.

V kontextu dopravy, zejména nákladními automobily, autobusy a autokary, tj. těžkými vozidly, je vizí Komise zajistit, aby evropští občané a podniky měli přístup ke spravedlivé, udržitelné a konkurenceschopné mobilitě.

Emise CO₂ a spotřeba paliva u nových těžkých vozidel uvedených na trh EU nebyly doposud ani certifikovány, ani sledovány či vykazovány. Tento znalostní nedostatek vyvolává následující tři problémy týkající se těžkých vozidel:

- (1) ***Promeškané příležitosti k navržení politik pro snížení palivových nákladů přepraveců:*** Výdaje nákladních přepraveců na palivo mohou představovat více než čtvrtinu jejich provozních nákladů¹, takže palivová účinnost je pro přepravce při nákupu hlavním kritériem. Zatímco se palivová účinnost těžkých vozidel v posledních desetiletích zlepšila, mnohé z více než půl milionu přepravních společností, které se z velké části řadí k malým a středním podnikům, stále nemají přístup ke standardizovaným informacím pro hodnocení technologií palivové účinnosti a srovnávání nákladních automobilů, aby se při nákupu mohly rozhodovat s nejlepší informovaností a mohly snižovat své palivové náklady. Nerealizované úspory paliv časem kumulativně zvýšily závislost EU na dovozech fosilních paliv, a představují tak promarněnou příležitost snížit dovoz paliv.
- (2) ***Zvýšení hospodářské soutěže pro výrobce vozidel:*** V roce 2015 přinesl vývoz nákladních automobilů podle údajů průmyslu přebytek obchodní bilance ve výši 5,1 miliardy EUR. Odvětví výroby těžkých vozidel v EU je součástí automobilového průmyslu, který v Evropě vytváří 12,1 milionu přímých a nepřímých pracovních míst (5,6 % celkové zaměstnanosti v EU)². Výrobci těžkých vozidel v EU čelí rostoucím celosvětovým konkurenčním tlakům. Významné trhy, jako jsou Spojené státy americké, Kanada, Japonsko a Čína, zavedly v posledních letech ve formě norem pro spotřebu paliva a/nebo emisních norem opatření v oblasti certifikace a palivové účinnosti, aby stimulovaly inovace a rychle zlepšily účinnost vozidel. Trh s městskými autobusy čelí rostoucí konkurenci v oblasti elektrických vozidel, zejména ze strany čínských výrobců. Aby si toto odvětví udrželo své současné postavení na trhu, bude muset držet krok s technologickými vylepšeními na těchto trzích.
- (3) ***Překážka pro stanovení politik ke snížení emisí skleníkových plynů z odvětví těžkých vozidel:*** Odvětví těžkých vozidel v EU je významným zdrojem emisí

¹ Studie s hodnocením palivových nákladů popsáné v oddíle 5.6 a příloze 8 průvodního posouzení dopadů, SWD(2017)XXX.

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

skleníkových plynů. V roce 2014 představovaly emise skleníkových plynů z těžkých vozidel 5 % z celkových emisí EU, tedy pětinu veškerých emisí z dopravy a zhruba čtvrtinu emisí ze silniční dopravy³. Od roku 1990 do roku 2014 se celkové emise skleníkových plynů z dopravy⁴ zvýšily o 20 % a emise z těžkých vozidel vzrostly o 14 %⁵. Bez dalších opatření mají emise oxidu uhličitého (CO₂) z těžkých vozidel vzrůst v období od roku 2010 do roku 2030 až o 10 %⁶. EU současně vytyčila ambiciózní cíle pro snížení skleníkových plynů do roku 2030, k nimž musí odvětví dopravy přispět. EU stanovila celkový cíl snížení domácích emisí v Evropě pro rok 2030 o nejméně 40 % oproti úrovním z roku 1990. Ten byl nákladově efektivním způsobem rozdělen na snížení o 43 % do roku 2030 v porovnání s úrovněmi emisí z roku 2005 v rámci systému EU pro obchodování s emisemi (ETS) a o 30 % v odvětvích mimo ETS, mezi která patří i doprava. Dále se emise členských států z dopravy pohybují od 21 % do 69 % celkových vnitrostátních emisí v odvětvích mimo ETS, na která se vztahuje nařízení o sdílení úsilí. Zatímco pro rok 2030 nebyly stanoveny žádné cíle specifické pro odvětví, bude doprava muset přispět k dosažení cíle snížení emisí mimo ETS podle nařízení o sdílení úsilí společně s budovami, zemědělstvím a odpady.

Proto Komise podnikla kroky k řešení tohoto znalostního nedostatku.

Zaprvé, Komise vyvinula simulační software, nástroj pro výpočet spotřeby energie vozidla (VECTO), aby bylo možné vypočítat spotřebu paliva a emise CO₂ u nových těžkých vozidel srovnatelným a nákladově efektivním způsobem.

Zadruhé, Komise navrhla nové nařízení o určování emisí CO₂ a spotřeby paliva pro nová těžká vozidla (tzv. certifikační nařízení) v rámci stávajících právních předpisů o schvalování typu⁷. Při uplatňování nařízení Komise o certifikaci bude nutné pro každé nové těžké vozidlo spadající do jeho oblasti působnosti a uvedené na trh EU provést simulaci emisí CO₂ a spotřeby paliva pomocí programu VECTO. Sami výrobci vozidel budou provádět simulaci na základě certifikovaných vstupních údajů týkajících se dílů vozidel a certifikovaného procesu získávání, správy a uplatňování takových vstupních údajů.

Certifikace bude zčásti řešit zjištěný znalostní nedostatek. Informace o výkonnostních charakteristikách konkrétního vozidla budou zpřístupněny pouze jednotlivému kupujícímu tohoto vozidla a vnitrostátním orgánům, u nichž je vozidlo zaregistrováno.

Zatřetí, Komise nyní navrhuje sledování a hlášení emisí CO₂ z nových těžkých vozidel, která podléhají certifikačnímu procesu, aby byl odstraněn znalostní nedostatek a aby bylo dosaženo naprosté transparentnosti trhu. Prostřednictvím tohoto třetího kroku by na úrovni EU byly sledovány, hlášeny a zveřejňovány všechny relevantní údaje vypočítané výrobci v souladu s certifikační metodikou. Tímto způsobem by údaje byly zpřístupněny všem zúčastněným stranám.

³ Údaje o inventuře emisí skleníkových plynů za rok 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ Včetně mezinárodní letecké dopravy, ale bez mezinárodní lodní dopravy.

⁵ Údaje o inventuře emisí skleníkových plynů za rok 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ Referenční scénář EU za rok 2016: Energie, doprava a emise skleníkových plynů – trendy do roku 2050.

⁷ Směrnice 2007/46/ES, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

Dopravci by tak získali přístup k informacím o výkonnostních charakteristikách nákladních automobilů různých značek s podobnými charakteristikami a mohli by se informovaněji rozhodovat o koupi.

Výrobci vozidel by byli schopni porovnat výkonnostní charakteristiky svých vozidel s charakteristikami vozidel jiných značek, což by zvýšilo pobídky pro inovace.

Veřejné orgány by měly přístup ke komplexním údajům pro navrhování a provádění politik na podporu nákladních automobilů s vyšší palivovou účinností, například formou zdanění a poplatků za využívání silnic. To by jinak nebylo možné, protože členské státy by měly přístup k údajům VECTO pouze z vozidel registrovaných na jejich území. A konečně, umožnilo by to analýzu údajů, např. posouzení úrovně rozšíření určitých technologií.

To je též nezbytný krok k provádění a prosazení budoucích norem pro emise CO₂ pro těžká vozidla. Pro posuzování souladu s takovými budoucími normami je stejně jako v případě osobních automobilů a dodávek obzvláště potřebný systém pro sledování a vykazování.

- **SOULAD SE STÁVAJÍCÍMI PŘEDPISY V TÉTO OBLASTI POLITIKY**

Tento návrh provádí sdělení z roku 2014 o strategii pro snižování spotřeby paliva těžkých vozidel a jejich emisí CO₂. Strategie pro těžká vozidla oznámila prováděcí opatření, které stanoví postup pro certifikaci emisí CO₂ z nových těžkých vozidel uváděných na trh EU vypočítaných simulačním nástrojem VECTO, a legislativní návrh týkající se sledování a vykazování těchto emisí.

Tento návrh též provádí evropskou strategii pro nízkoemisní mobilitu z roku 2016, jejíž cíle zahrnují snížení emisí skleníkových plynů v silniční dopravě v roce 2050 alespoň o 60 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990 a výrazné snížení emisí látek znečišťujících ovzduší. Strategie rovněž uvádí, že Komise urychlí analýzu možností návrhu norem pro emise CO₂ s cílem připravit legislativní návrh během mandátu této Komise.

A konečně, tento návrh rovněž usnadní rozvoj metodiky pro odlišení poplatků za používání infrastruktury u nových těžkých vozidel v souladu s emisemi CO₂, podporující provádění přezkumu směrnice o evropské dálniční známce.

- **SOULAD S OSTATNÍMI POLITIKAMI UNIE**

Tento návrh je v souladu se závazkem EU podle rámce politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 snížit domácí emise do roku 2030 alespoň o 40 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990. V rámci provádění tohoto závazku navrhla Komise v červenci 2016 nařízení o závazných ročních sníženích emisí skleníkových plynů členských států pro období 2021 až 2030 (nařízení o sdílení úsilí) pro odvětví, která nejsou zahrnuta do systému pro obchodování s emisemi (tj. doprava, budovy, zemědělství a odpady).

Tento návrh je též v souladu s návrhem Komise z roku 2016 o provedení revize směrnice o energetické účinnosti, která stanoví závazný hlavní cíl na úrovni EU ve výši 30 % pro zlepšení energetické účinnosti do roku 2030 ve srovnání se scénářem bez přijetí opatření.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• PRÁVNÍ ZÁKLAD

Články 191 až 193 Smlouvy o fungování Evropské unie stanovují a specifikují pravomoci EU v oblasti změny klimatu. Právním základem tohoto návrhu je článek 192 Smlouvy o fungování EU.

• SUBSIDIARITA

Opatření EU je odůvodněno s ohledem na přeshraniční dopad změny klimatu a potřeby chránit jednotné trhy se službami v oblasti paliv, vozidel a dopravy.

Kromě toho jsou nová těžká vozidla registrovaná v daném členském státě často vyráběna výrobcem v jiném členském státě. Sledování na vnitrostátní úrovni místo na úrovni EU by tak vyžadovalo rozsáhlou spolupráci mezi členskými státy; z důvodu rozdílů v jejich právních předpisech a postupech politik by nebyly zaručeny homogenní údaje ze sledování. Bylo by obtížné dosáhnout srovnatelnosti a úplnosti údajů, což by mělo za následek roztržičnost trhu EU a ztrátu transparentnosti trhu.

Chybějící společná databáze obsahující údaje ze sledování ze všech členských států by zejména bránila v užívání údajů kupujícími vozidel a tvůrci politik na úrovni EU.

Společný režim sledování na úrovni EU se jeví jako nejpřímochařejší a nejjednodušší přístup. Týž přístup byl prostřednictvím opatření na úrovni EU zvolen i u osobních automobilů a dodávek.

• PROPORCIONALITA

Vzhledem k tomu, že návrh je nezbytný a má též potenciální ekonomické přínosy, splňuje požadavky proporcionality – v celounijním měřítku je potřebné úsilí minimální a náklady téměř zanedbatelné v porovnání s potenciálními přínosy transparentnosti trhu a dostupnosti údajů o emisích CO₂ a spotřebě paliva u těžkých vozidel pro všechny zúčastněné strany.

• VOLBA NÁSTROJE

Pro dosažení jednotného uplatňování navržených pravidel v celé EU a získání homogenního a srovnatelného souboru údajů, který vytvoří rovné podmínky pro výrobce těžkých vozidel a uživatele těchto vozidel, je vhodné uplatňovat nařízení, které je přímo použitelné a závazné pro členské státy.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• HODNOCENÍ *EX POST* / KONTROLY ÚČELNOSTI PLATNÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Nebylo provedeno žádné hodnocení, jelikož tato oblast nebyla předtím regulována.

- **KONZULTACE SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI**

Komise uspořádala jednání zúčastněných stran, aby získala zpětnou vazbu ohledně posouzení počátečního dopadu a představila posouzení administrativních nákladů provedené externím konzultantem. Zúčastněné strany poskytly konstruktivní zpětnou vazbu a posouzení nákladů nebylo zpochybněno.

Komise též uspořádala veřejnou on-line konzultaci o přípravě právního předpisu o sledování a vykazování spotřeby paliva u těžkých vozidel a jejich emisí CO₂⁸. Od širokého spektra zúčastněných stran bylo přijato 121 odpovědí s názory na nutnost konat, cíle, možnosti a předpokládaný dopad.

Názory zúčastněných stran byly začleněny do posouzení dopadů; vybraná možnost je též možností, kterou upřednostnila většina respondentů. Obsah konzultace se zúčastněnými stranami je poskytnut v příloze 2 posouzení dopadů pro tento návrh.

- **SBĚR A VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ ODBORNÝCH KONZULTACÍ**

Posouzení nákladů různých možností sledování a vykazování provedl externí dodavatel (viz příloha 10 posouzení dopadů). Z velké části vychází studie z rozhovorů s vnitrostátními registračními orgány a výrobci těžkých vozidel za účelem shromáždění jejich názorů na různé možnosti sledování a získání cíleného vstupu, pokud jde o náklady pro jejich organizace, a to s přihlédnutím k současným postupům a požadovaným úpravám.

Posouzení dopadů se v souvislosti s posouzením ostatních dopadů mimoto opírá o předchozí posouzení dopadů, které doplňovalo strategii pro snižování spotřeby paliva těžkých vozidel a jejich emisí CO₂ z roku 2014.

- **POSOUZENÍ DOPADŮ**

Posouzení dopadů⁹, které je připojeno k tomuto návrhu, bylo připraveno a vypracováno v souladu s příslušnými pokyny pro zlepšování právní úpravy, a Výbor pro kontrolu regulace k němu vydal kladné stanovisko. Zlepšení doporučená Výborem byla zahrnuta do konečné verze. Toto posouzení dopadů doplňuje analýzu, která byla provedena v posouzení dopadů z roku 2014 na podporu strategie pro těžká vozidla.

Posouzení dopadů zvážilo možnosti týkající se sledování a vykazování emisí CO₂ ze všech nových těžkých vozidel uváděných na trh EU, která podléhají certifikačnímu procesu v rámci schvalování typu. Údaje, které mají být sledovány a vykazovány, zahrnují přibližně 80 parametrů významných pro určení spotřeby paliva a emisí CO₂ každého vozidla.

Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) je tím nejpovolanějším orgánem na evropské úrovni, který působí jménem Komise při sběru a porovnávání údajů, tvorbě nové databáze a analýze a provádění kontrol kvality u vykazovaných údajů získaných na základě sledování těžkých vozidel. Agentura EEA tyto úkoly již plní v případě vykazovaných údajů získaných na základě sledování lehkých vozidel (viz příloha 8 posouzení dopadů).

⁸ Výsledky veřejné konzultace jsou k dispozici na adrese http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.

⁹ SWD(2017)XXX

Posouzení dopadů vzalo v úvahu tři legislativní možnosti, jak by takové údaje získané na základě sledování měly být vykazovány Komisi prostřednictvím EEA: 1) vykazování vnitrostátními orgány; 2) vykazování výrobci těžkých vozidel; a 3) smíšené vykazování vnitrostátními orgány a výrobci.

Podle možnosti č. 1 vykazují vnitrostátní orgány údaje získané na základě sledování společně s příslušnými registračními údaji dotčených vozidel Komisi prostřednictvím agentury EEA. V rámci této možnosti nebude možná snadno dosaženo plné digitalizace sledování a vykazování, jelikož většina vnitrostátních registračních orgánů stále používá k registraci těžkých vozidel papírové složky. V důsledku toho může být přizpůsobení plně digitalizovaným tokům údajů získaných na základě sledování náročné a nákladné.

V případě možnosti č. 2 by vykazováním údajů získaných na základě sledování u každého nového vozidla Komisi prostřednictvím agentury EEA byli pověřeni výrobci těžkých vozidel. V takovém případě by se údaje získané na základě sledování opíraly o údaje o prodeji, které vlastní výrobci vozidel, a nevykazovaly by se žádné registrační údaje. V důsledku toho by vykazované údaje o emisích nemohly být přiřazeny konkrétnímu členskému státu. Členským státům by to ztížilo navržení účinných vnitrostátních politik ke zvýšení zájmu o efektivnější těžká vozidla.

Možnost č. 3 je kombinací. Určené vnitrostátní orgány, z nichž většina bude podle očekávání vnitrostátními registračními orgány, by každý rok vykazovaly Komisi prostřednictvím agentury EEA registrační údaje nových zaregistrovaných vozidel, zejména identifikační číslo vozidla, tzv. VIN. Výrobci vozidel by předkládali Komisi prostřednictvím agentury EEA údaje získané na základě sledování odpovídající těmto vozidlům. Na základě čísel VIN by agentura EEA oba soubory údajů spojila, a dostala by tak údaje získané na základě sledování na úrovni členských států. V rámci této možnosti by byla zajištěna plná digitalizace toku údajů, jelikož výrobci jsou pověřeni vykazováním údajů získaných na základě sledování, které již vlastní v digitálním formátu pro účely certifikace.

Možnost č. 3 je upřednostňovanou možností. Je nejúčinnější, zejména z toho důvodu, že zajišťuje digitální tok informací a poskytuje údaje na vnitrostátní i unijní úrovni, a její administrativní náklady jsou nevelké.

Vybraná možnost pravděpodobně přinese hospodářskou soutěž do výroby energeticky efektivnějších vozidel a pobídky pro inovace. Očekává se, že účinky energeticky účinnější nákladní dopravy se alespoň částečně rozšíří do většiny odvětví hospodářství EU: nižší palivové provozní náklady dopravy by spustily nižší ceny dopravy, čímž by se snížily náklady jiných odvětví a v konečném důsledku by z toho měli prospěch spotřebitelé EU.

Očekává se, že konkurenceschopnost a mezinárodní dopad budou ve střednědobém/dlouhodobém horizontu pozitivní i pro výrobce těžkých vozidel vzhledem k mezinárodnímu kontextu, kde jiné hlavní trhy (například USA, Kanada, Japonsko a Čína) již zavedly nařízení, která požadují zlepšení palivové účinnosti těžkých vozidel.

Pro zaměstnanost by opatření mělo mít přínos ve střednědobém/dlouhodobém horizontu. Postupné zlepšování účinnosti kupovaných vozidel by mělo přinést úspory v oblasti emisí CO₂. U jiných emisí se očekává příznivé, ale pouze zanedbatelné snížení. Jedinými ekonomickými náklady jsou administrativní náklady. Předpokládá se, že budou zanedbatelné – odhadem 1 EUR na vozidlo.

- **ÚČELNOST A ZJEDNODUŠOVÁNÍ PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ**

Malé a střední podniky nebo mikropodniky nemají žádné povinnosti přímého vykazování. Přepravci, z nichž většina jsou malé a střední podniky, budou pravděpodobně těžit ze zvýšené transparentnosti trhu. Díky tomu se budou moci informovaněji rozhodovat o nákupu palivově nejúčinnějších vozidel, která prostřednictvím uspořené palivových nákladů mohou snížit jejich provozní náklady a zvýšit jejich konkurenceschopnost.

Navrhované nařízení bude využívat elektronické výkaznictví, které by mělo snížit administrativní zátěž pro výrobce těžkých vozidel, vnitrostátní orgány a Komisi/EEA.

- **ZÁKLADNÍ PRÁVA**

Návrh nemá žádné důsledky z hlediska ochrany základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Rozpočtový dopad vyplývající z provádění navrhovaného nařízení je velmi omezený (viz podrobnosti v příloženém legislativním finančním výkazu). Ačkoli nepřekračuje celkový strop pro okruh 2 ve víceletém finančním rámci na období 2014 až 2020, bude nutné provést pro roky 2019 a 2020 malou změnu pro agenturu EEA.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **PLÁNY PROVÁDĚNÍ A MONITOROVÁNÍ, HODNOCENÍ A PODÁVÁNÍ ZPRÁV**

Na základě informací poskytovaných členskými státy a výrobci těžkých vozidel vypracuje Komise každý rok zprávu. Tyto zprávy Komise zajistí bedlivé sledování toho, jak je nařízení prováděno.

- **PODROBNÉ VYSVĚTLENÍ KONKRÉTNÍCH USTANOVENÍ NÁVRHU**

Článek 1 – Předmět

Tento článek vysvětluje klíčová opatření stanovená nařízením, konkrétně sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u těžkých vozidel, tj. nákladních automobilů, autobusů a autokarů.

Článek 2 – Oblast působnosti

Tento článek definuje obsah působnosti nařízení a upřesňuje kategorie vozidel, jejichž registrační údaje, technické údaje a, pokud jsou k dispozici, údaje o emisích CO₂ a spotřebě paliva by měly být sledovány a vykazovány.

Článek 3 – Definice

Nařízení je úzce spjato s terminologií, která je používána v právních předpisech o schvalování typu a kterou také používá. Pro zajištění souladu s různými právními nástroji je tudíž

vyjasněno, že terminologie používaná v tomto nařízení má být chápána stejně jako terminologie definovaná v právních předpisech o schvalování typu.

Článek 4 – Sledování a vykazování členskými státy

Tento článek stanoví základní povinnosti uložené členským státům v souvislosti s harmonogramem sledování a vykazování, jmenováním příslušných orgánů a údajů, které mají být sledovány. Jsou zde zahrnuta nová těžká vozidla a nová přípojná vozidla zaregistrovaná poprvé v Unii nebo zaregistrovaná mimo Unii, avšak méně než tři měsíce před registrací v Unii.

V případě příslušných orgánů je objasněno, že ty orgány, které již odpovídají za sledování a vykazování údajů o lehkých vozidlech, by měly být orgány odpovědnými i za sledování těžkých vozidel.

Přílohy I a II doplňují toto ustanovení tak, že specifikují parametry údajů, které mají být sledovány, jakož i administrativní kroky postupu sledování a vykazování.

Článek 5 – Sledování a vykazování výrobci

Tento článek stanoví základní povinnosti uložené výrobcům, pokud jde o harmonogram sledování a vykazování, určení kontaktních míst a údajů, které mají být sledovány.

Přílohy I a II doplňují toto ustanovení tak, že specifikují parametry údajů, které mají být sledovány, jakož i administrativní kroky postupu sledování a vykazování.

Článek 6 – Centrální registr údajů o těžkých vozidlech

Údaje vykazované Komisi musí být uchovávány ve veřejně přístupném registru. Registr povede jménem Komise agentura EEA, která při tom bude stavět na svých zkušenostech získaných při vedení registru údajů o lehkých vozidlech.

Zatímco většina záznamů údajů by měla být veřejně přístupná, některé údaje nesmí být zveřejněny z důvodu nutnosti chránit soukromé údaje (identifikační čísla vozidel) a z důvodu hospodářské soutěže (jména výrobců dílů).

Článek 7 – Kvalita údajů

Základem pro dosažení cílů tohoto nařízení jsou vysoce kvalitní údaje. Je tudíž důležité zajistit, aby subjekty vykazující údaje byly odpovědné za kvalitu a správnost dodaných údajů. Kromě toho musí mít Komise možnost provést své vlastní ověření kvality údajů, jakož i jejich opravu, pokud jsou v předložených údajích chyby.

Článek 8 – Zpráva

Údaje hlášené přes agenturu EEA Komisi by se měly stát podkladem pro roční analýzu trendů v oblasti emisí CO₂ a vývoje ve flotile těžkých vozidel v EU, jakož i vývoje u jednotlivých výrobců těžkých vozidel. Tuto roční analýzu musí Komise provádět za podpory agentury EEA a analýza bude sloužit jako důležitý podklad pro širší roční zprávu o postupu podle navrženého nařízení o správě energetické unie v kontextu stavu energetické unie. Analýza též poskytne důležité vstupní informace pro jakákoli další případná opatření politik. Zajistí větší

transparentnost s ohledem na technologické konfigurace a výkonnostní charakteristiky flotily EU i jednotlivých vozidel z hlediska emisí CO₂ a spotřeby paliva.

Článek 9 a 10 – Prováděcí opatření a přenesení pravomoci

Tyto články poskytují Komisi právní základ pro přijetí prováděcích opatření a formou aktů v přenesené pravomoci pro změnu nepodstatných prvků příloh I a II. Prováděcí opatření doplní článek 7 tím, že Komisi umožní definovat podrobná ustanovení a postupy potřebné k ověření a opravě vykazovaných údajů. Přenesená pravomoc svěřená Komisi zahrnuje úpravu a aktualizaci parametrů údajů, které mají být sledovány, jakož i různé kroky v procesu sledování stanovené v přílohách I a II.

Článek 11 a 12 – Postup projednávání ve výboru a výkon přenesené pravomoci

Tyto články stanovují standardní ustanovení týkající se postupu projednávání ve výboru, který se má používat k přijetí prováděcích aktů a k výkonu přenesené pravomoci podle čl. 9 odst. 2 a 3.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V závěrech ze zasedání Evropské rady ve dnech 23. a 24. října 2014 o rámci politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 byl schválen závazný cíl, jímž je minimálně 40% snížení emisí skleníkových plynů v celé domácí ekonomice do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990, a byl potvrzen na jejím zasedání v březnu 2016.
- (2) Závěry Evropské rady z října 2014 stanovily, že tohoto cíle Unie dosáhne společně a nákladově efektivním způsobem a ke snížením dojde do roku 2030 v porovnání s rokem 2005 v rámci systému EU pro obchodování s emisemi o 43 % a v odvětvích mimo systém EU pro obchodování s emisemi o 30 %. Na tomto úsilí by se měly podílet všechny členské státy a k dosažení tohoto snížení emisí by měla přispět všechna odvětví hospodářství, včetně dopravy.
- (3) Evropská strategie Komise pro nízkoemisní mobilitu z roku 2016³ stanovila cíl, jímž je alespoň 60% snížení emisí z dopravy do roku 2050 ve srovnání s úrovněmi z roku 1990.
- (4) Emise skleníkových plynů z nákladních automobilů, autobusů a autokarů, tj. těžkých vozidel, představují v současnosti přibližně čtvrtinu emisí ze silniční dopravy v Unii a

¹ Úř. věst. C , , p. .

² Úř. věst. C , , p. .

³ COM(2016) 501 final.

očekává se, že se do roku 2030 ještě zvýší. Za účelem přispění k nezbytnému snížení emisí v odvětví dopravy je zapotřebí zavést účinná opatření k omezení emisí z těžkých vozidel.

- (5) Ve svém sdělení o strategii pro snižování spotřeby paliva těžkých vozidel a jejich emisí CO₂ z roku 2014⁴ Komise uznala, že předpokladem pro zavedení takových opatření je regulovaný proces určování emisí CO₂ a spotřeby paliva.
- (6) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009⁵ stanoví rámec pro zřízení takového regulovaného procesu. Měření zajistí spolehlivé a srovnatelné údaje o emisích CO₂ a spotřebě paliva u každého vozidla pro významnou část flotily těžkých vozidel v Unii. K těmto informacím budou mít přístup kupující konkrétního vozidla a příslušný členský stát registrace, čímž se odstraní znalostní nedostatek.
- (7) Informace o výkonnosti vozidla z hlediska emisí CO₂ a spotřeby paliva by měly být zpřístupněny veřejnosti, aby se všichni provozovatelé vozidel mohli při nákupu rozhodovat informovaně. Všichni výrobci vozidel budou schopni porovnat výkonnost svých vozidel s výkonností vozidel jiných značek. Tím se zvýší pobídky pro inovace, a tak i konkurenceschopnost. Tyto informace dají i tvůrcům politik na úrovni Unie a členských států spolehlivý základ pro rozvoj politik na podporu zájmu o energeticky účinnější vozidla. Je tudíž vhodné, aby byly hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva určované pro každé nové těžké vozidlo podle nařízení Komise (EU) [.../...]⁶ [*Opoce uveďte správný odkaz*] sledovány, vykazovány Komisi a zpřístupněny veřejnosti.
- (8) S cílem získat úplné znalosti o uspořádání flotily těžkých vozidel v Unii, jejím vývoji v průběhu času a potenciálním dopadu na emise CO₂ je vhodné sledovat a vykazovat údaje o registraci všech nových těžkých vozidel a všech nových přípojných vozidel, včetně údajů o hnacích ústrojích a příslušné karoserii.
- (9) Údaje o emisích CO₂ a spotřebě paliva budou k dispozici u některých nových těžkých vozidel, která budou registrována v roce [2019]. Počínaje tímto datem by příslušné orgány členských států měly být tudíž povinny poskytovat údaje o nových registracích a výrobci by měli být povinni poskytovat technické údaje týkající se těchto vozidel.
- (10) Technické údaje zásadní pro určení výkonnosti vozidla z hlediska emisí CO₂ a spotřeby paliva by měly být veřejně přístupné, aby se zvýšila transparentnost specifikací vozidla a související výkonnosti a aby byla podpořena hospodářská soutěž mezi výrobci. Neměly by být zveřejňovány pouze údaje, které jsou citlivé z důvodu ochrany osobních údajů a spravedlivé hospodářské soutěže. Je však zjevně ve veřejném zájmu, aby technické údaje zásadní pro určení výkonnosti vozidel byly přístupné. Takové údaje by tudíž neměly být vyloučeny z přístupu veřejnosti.

⁴ COM(2014) 285 final.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

⁶ Nařízení Komise (EU) [.../...], kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 595/2009, pokud jde o určení emisí CO₂ a spotřeby paliva u těžkých vozidel, a kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (EU) č. 582/2011 (Úř. věst. L...,...,...).

- (11) Je důležité zajistit, aby sledované a vykazované údaje byly spolehlivé a věrohodné. Komise by tudíž měla mít prostředek k ověření a případné opravě konečných údajů. V požadavcích na sledování by proto měly být stanoveny i parametry umožňující řádné sledování a ověřování údajů.
- (12) Na základě zkušeností získaných při sledování a vykazování údajů o emisích CO₂ podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009⁷ u nových osobních automobilů a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011⁸ u nových lehkých užitkových vozidel je vhodné svěřit Evropské agentuře pro životní prostředí odpovědnost za výměnu údajů s příslušnými orgány členských států a výrobci, jakož i za správu konečné databáze jménem Komise. Je rovněž vhodné co nejvíce sladit postupy sledování a vykazování pro těžká vozidla s postupy, které se již uplatňují pro lehká vozidla.
- (13) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení ustanovení tohoto nařízení o ověřování a opravě sledovaných údajů by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁹.
- (14) Aby bylo zajištěno, že požadavky ohledně údajů a postup sledování a vykazování zůstanou v průběhu času relevantní pro posouzení přispívání flotily těžkých vozidel k emisím CO₂, a aby byla zajištěna dostupnost údajů o nových a pokročilých technologiích snižování CO₂, měla by být Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie v souvislosti se změnou požadavků ohledně údajů a postupu sledování a vykazování stanovených v přílohách. 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 automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (15) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel v Unii, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale z důvodu jeho rozsahu a účinků jej může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel, Úř. věst. L 140, 5.2.2009, s. 1.

⁸ Nařízení (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel, Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1.

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1
Předmět

Toto nařízení stanovuje požadavky na sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel registrovaných v Evropské unii.

Článek 2
Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na sledování a vykazování údajů o nových vozidlech členskými státy a výrobci těžkých vozidel.

Použije se na tyto kategorie vozidel:

- a) těžká vozidla kategorií M1, M2, N1 a N2 s referenční hmotností přesahující 2 610 kg, která nespadají do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007¹⁰, a všechna vozidla kategorií M3 a N3;
- b) vozidla kategorií O3 a O4.

Článek 3
Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES¹¹ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009.

Článek 4
Sledování a vykazování členskými státy

1. Do 28. února každého roku počínaje rokem [2020] shromáždí příslušné orgány členských států údaje upřesněné v části A přílohy I za předchozí kalendářní rok týkající se nových vozidel zaregistrovaných v Unii poprvé. Údaje týkající se nových vozidel, která byla původně registrována mimo Unii, nejsou sledována a vykazována, ledaže byla tato registrace provedena méně než tři měsíce před registrací v Unii. Údaje jsou sdělovány Komisi v souladu s postupem vykazování podle přílohy II.
2. Příslušné orgány odpovědné za sběr a sdělování údajů v souladu s tímto nařízením jsou orgány, které členské státy jmenují v souladu s čl. 8 odst. 7 nařízení (ES) č. 443/2009.

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

Článek 5

Sledování a vykazování výrobcí

1. Do 28. února každého roku počínaje rokem [2020] shromáždí výrobci těžkých vozidel údaje upřesněné v části B přílohy I týkající se vozidel s datem výroby spadajícím do předchozího kalendářního roku.

Datum výroby je datum podpisu prohlášení o shodě nebo případně datum podpisu certifikátu o jednotlivém schválení.

2. Pro účely vykazování údajů v souladu s tímto nařízením určí výrobci kontaktní místo.

Článek 6

Centrální registr údajů o těžkých vozidlech

1. Komise vede centrální registr údajů vykazovaných v souladu s články 4 a 5. Registr je veřejně přístupný s výjimkou zápisů 1, 24, 25, 32, 33, 39 a 40 upřesněných v části B přílohy I.
2. Registr spravuje jménem Komise Evropská agentura pro životní prostředí (EEA).

Článek 7

Kvalita údajů

1. Příslušné orgány a výrobci nesou odpovědnost za správnost a kvalitu údajů, které vykazují v souladu s články 4 a 5. Komisi neprodleně informují o veškerých chybách zjištěných ve vykázaných údajích.
2. Komise může provést své vlastní ověření kvality údajů vykázaných podle článků 4 a 5.
3. Je-li Komise informována o chybách v údajích, nebo zjistí-li podle svého vlastního ověření nesrovnalosti v souboru údajů, přijme dle potřeby nezbytná opatření k opravě údajů zveřejněných v centrálním registru uvedeném v článku 6.

Článek 8

Zpráva

1. V rámci své roční zprávy podle [článku 29 navrženého nařízení o správě energetické unie] zveřejní Komise svou analýzu údajů poskytnutých členskými státy a výrobci za předchozí kalendářní rok.
2. Analýza musí ukázat minimálně výkonnost flotily těžkých vozidel Unie, jakož i výkonnost flotily každého výrobce z hlediska průměrné spotřeby paliva a emisí CO₂. Musí vzít v úvahu údaje o zájmu o nové a pokročilé technologie snižování CO₂, jsou-li takové údaje k dispozici.
3. Komise analýzu připraví za podpory agentury EEA.

Článek 9 *Svěření prováděcích pravomocí*

Komise může prostřednictvím prováděcích aktů stanovit opatření pro ověření a opravu podle čl. 7 odst. 2 a 3. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle článku 11.

Článek 10 *Přenesení pravomocí*

1. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12 s cílem změnit přílohu I pro účely aktualizace nebo úpravy požadavků ohledně údajů specifikovaných v příloze I, je-li to považováno za nezbytné pro důkladnou analýzu v souladu s článkem 8.
2. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12 s cílem změnit přílohu II pro účely úpravy postupu sledování a vykazování stanoveného v příloze II, aby byly zohledněny zkušenosti získané při uplatňování tohoto nařízení.

Článek 11 *Postup projednávání ve výboru*

1. Komisi je nápomocen Výbor pro změnu klimatu zřízený článkem 9 rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 280/2004/ES¹². Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 12 *Výkon přenesené pravomoci*

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 10 je svěřena Komisi na dobu neurčitou ode dne [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomocí uvedené v článku 10 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

¹² Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 280/2004/ES ze dne 11. února 2004 o mechanismu monitorování emisí skleníkových plynů ve Společenství a provádění Kjótského protokolu (Úř. věst. L 49, 19.2.2004, s. 1).

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 10 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 13
Vstup v platnost

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

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

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně

Za Radu
předseda / předsedkyně

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

- 1.1. Název návrhu/podnětu
- 1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB
- 1.3. Povaha návrhu/podnětu
- 1.4. Cíle
- 1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu
- 1.6. Doba trvání akce a finanční dopad
- 1.7. Předpokládaný způsob řízení

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

- 2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv
- 2.2. Systém řízení a kontroly
- 2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

- 3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky
- 3.2. Odhadovaný dopad na výdaje
 - 3.2.1. *Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje*
 - 3.2.2. *Odhadovaný dopad na prostředky [subjektu]*
 - 3.2.3. *Odhadovaný dopad na lidské zdroje [subjektu]*
 - 3.2.4. *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*
 - 3.2.5. *Příspěvky třetích stran*
- 3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

Nařízení Evropského parlamentu a Rady o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel

1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB²²

34: Opatření v oblasti klimatu

1.3. Povaha návrhu/podnětu

☒ Návrh/podnět se týká **nové akce**.

☐ Návrh/podnět se týká **nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci**²³.

☐ Návrh/podnět se týká **prodloužení stávající akce**.

☐ Návrh/podnět se týká **akce přesměřované na jinou akci**.

1.4. Cíle

1.4.1. Víceleté strategické cíle Komise sledované návrhem/podnětem

Návrh představuje klíčové legislativní opatření prvního souboru opatření pro mobilitu, který má být přijat v květnu 2017. Přispívá k provádění evropské strategie Komise pro nízkoemisní mobilitu²⁴, přijaté v roce 2016, a jejího akčního plánu²⁵ pro zlepšení palivové účinnosti a snížení emisí těžkých vozidel, tj. nákladních automobilů, autobusů a autokarů.

Návrh je součástí prováděcích opatření oznámených ve sdělení Komise z roku 2014 o *strategii pro snižování spotřeby paliva těžkých vozidel a jejich emisí CO₂* s²⁶ cílem zavést proces certifikace emisí CO₂ z těžkých vozidel a sledovat a vykazovat je u všech nových vozidel uvedených na trh EU.

Toto opatření poskytne klíčový nástroj vykonatelnosti pro budoucí normy emisí CO₂ z těžkých vozidel, k jejichž navržení v roce 2018 se Komise zavázala.

Návrh přispívá ke splnění závazku EU dosáhnout alespoň 40% snížení domácích emisí do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990.

²² ABM: řízení podle činností; ABB: sestavování rozpočtu podle činností.

²³ Uvedené v čl. 54 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

²⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

²⁶ COM (2014)285, k dispozici zde: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm

1.4.2. *Specifické cíle a příslušné aktivity ABM/ABB*

Specifický cíl č. 3

Další dekarbonizace odvětví dopravy v EU prostřednictvím rozvoje a provádění harmonizovaných politik (ve spolupráci s jinými generálními ředitelstvími, jako je GR MOVE, GROW atd.)

Příslušné aktivity ABM/ABB

Aktivita ABB 34 02 – opatření v oblasti klimatu na unijní a mezinárodní úrovni.

Aktivita ABB 07 02 – politika životního prostředí na unijní a mezinárodní úrovni (článek rozpočtu 07 02 06 Evropská agentura pro životní prostředí).

1.4.3. *Očekávané výsledky a dopady*

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Návrh zavede systém pro sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel uvedených na trh EU.

Návrh přispěje k transparentnějšímu trhu s těžkými vozidly, který bude stimulovat hospodářskou soutěž mezi výrobcí těžkých vozidel a dopravci. Ta zase povzbudí inovace na úrovni výrobců dílů a vozidel, aby se na trhu EU vyráběla energeticky účinnější vozidla.

Očekává se, že pokud sledování a vykazování povede k dalšímu postupnému zlepšování energetické účinnosti těžkých vozidel EU o jedno procento, přinese to snížení emisí CO₂ v přibližné výši 2,1 mil. tun.

1.4.4. *Ukazatele výsledků a dopadů*

Upřesněte ukazatele, podle kterých je možno uskutečňování návrhu/podnětu sledovat.

Ukazatel č. 1: Průměrné roční emise CO₂ a spotřeba paliva podle třídy vozidla, výrobce a členského státu u nových těžkých vozidel registrovaných v EU v rámci působnosti právních předpisů o certifikaci.

Ukazatel č. 2: Srovnání průměrných ročních emisí CO₂ a spotřeby paliva v téže třídě vozidel v různých letech.

Ukazatel č. 3: Roční přehled technologií pro palivovou účinnost namontovaných do nových vozidel a jejich úroveň využití.

1.5. **Odůvodnění návrhu/podnětu**

1.5.1. *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu*

Členské státy a výrobci těžkých vozidel nově zaregistrovaných v EU by museli shromažďovat a vykazovat Komisi prostřednictvím úložiště dat Evropské agentury pro životní prostředí údaje získané při sledování CO₂.

Evropská agentura pro životní prostředí by údaje shromažďovala a spravovala. Soubor údajů by byl každý rok zveřejněn. Komise by zveřejňovala roční zprávu o sledování.

1.5.2. Přidaná hodnota ze zapojení EU

Trhy pro nová těžká vozidla a přepravní služby působí na úrovni EU a jsou též nedílnou součástí jednotného trhu. Nedostatečná transparentnost z hlediska spotřeby paliva a emisí CO₂ u nových těžkých vozidel není zatím řešena v žádném z členských států a týká se EU jako celku. Kromě toho jsou emise CO₂ u těžkých vozidel zahrnuty do cíle EU, který spočívá ve snížení emisí skleníkových plynů.

Při absenci celounijního právního předpisu týkajícího se sledování a vykazování mohou vnitrostátní orgány přijmout různé přístupy ke sledování a vykazování vedoucí k roztržitému a nedůslednému shromažďování takových údajů napříč EU. To by vedlo k vysoké administrativní zátěži pro výrobce těžkých vozidel, kteří by museli dodržovat různé systémy vykazování. Veřejná konzultace uskutečněná při přípravě návrhu však naznačuje, že vnitrostátní orgány by spíše vůbec nekonaly.

Celounijní systém pro sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřebu paliva u těžkých vozidel poskytne přístup k informacím o úrovni využití a skutečném rozšíření pokročilých palivově účinných technologií pro kupující těžkých vozidel a tvůrce politik.

Změna klimatu je navíc přeshraničním problémem a současně je pravomocí sdílenou mezi EU a členskými státy. Je tudíž nezbytná koordinace opatření v oblasti klimatu na evropské úrovni a opatření EU jsou odůvodněna na základě subsidiarity.

1.5.3. Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

Pro osobní automobily a dodávky je celounijní systém sledování a vykazování emisí CO₂ již zaveden²⁷. Systém se ukázal jako velmi hodnotný, pokud jde o zajištění větší transparentnosti na trhu EU pro nové osobní automobily a lehká užitková vozidla. Soubor údajů, který agentura EEA každý rok zveřejňuje, se ve velké míře používá ke srovnávání emisí CO₂ z lehkých vozidel v EU. Představuje též základ pro stanovení výkonnostních norem pro CO₂ pro osobní automobily a dodávky a pro posouzení každoročního plnění těchto norem výrobci.

Navržený celounijní systém sledování a vykazování pro těžká vozidla se výrazně opírá o zkušenosti nabyté při využívání celounijního systému sledování a vykazování pro lehká užitková vozidla. Pokud jde o lehká užitková vozidla, předpokládá navržené nařízení systém sledování na základě identifikačních čísel vozidel (VIN) a údaje by předkládali členské státy a výrobci, aby administrativní zátěž byla udržena na minimu. Stejně jako v případě systému sledování a vykazování pro osobní automobily a dodávky by bylo pro předkládání údajů využíváno úložiště dat Evropské agentury pro životní prostředí. Kromě toho vzhledem ke kumulovaným zkušenostem Evropské agentury pro životní prostředí v oblasti sledování CO₂ by agentura podpořila Komisi i při správě celounijního systému sledování pro těžká vozidla.

²⁷

Nařízení (EU) č. 443/2009 a nařízení (ES) č. 510/2011.

1.5.4. Soulad a možná synergie s dalšími vhodnými nástroji

Návrh je v souladu s navrženým nařízením Komise [...], kterým se provádí nařízení (EU) č. 595/2009, pokud jde o certifikaci emisí CO₂ a spotřeby paliva těžkých vozidel, a kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES.

1.6. Doba trvání akce a finanční dopad

☐ Časově omezený návrh/podnět

- ☐ Návrh/podnět s platností od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- ☐ Finanční dopad od RRRR do RRRR

☒ Časově neomezený návrh/podnět

- Časově neomezené provádění se zahájením v roce 2018 (bez finančního dopadu),
- poté plné fungování.

1.7. Předpokládaný způsob řízení

☒ Přímé řízení Komisí

- ☒ prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie;
- prostřednictvím výkonných agentur.

☐ Sdílené řízení s členskými státy

☒ Nepřímé řízení, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- ☐ třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi;
- ☐ mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte);
- ☐ EIB a Evropský investiční fond;
- ☒ subjekty uvedené v člancích 208 a 209 finančního nařízení;
- ☐ veřejnoprávní subjekty;
- ☐ soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém poskytují dostatečné finanční záruky;
- ☐ soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství soukromého a veřejného sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky;
- ☐ osoby pověřené prováděním zvláštních činností v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.
- *Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.*

Poznámky

Účast Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) bude zapotřebí k provádění požadavků navrženého nařízení o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel.

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Navržené nařízení upřesňuje četnost a údaje, které mají členské státy a výrobci vykazovat u těžkých vozidel nově zaregistrovaných v Unii. Údaje upřesněné v navrženém nařízení by se musely vykazovat jednou ročně pomocí úložiště dat Evropské agentury pro životní prostředí. Na podporu členských států a výrobců při jejich ročním výkaznictví budou prostřednictvím CIRCABC poskytnuty další pokyny.

2.2. Systém řízení a kontroly

2.2.1. Zjištěná rizika

Členské státy nebo výrobci se mohou při plnění svých povinností v oblasti sledování a vykazování zpoždit. Předpokládá se, že členské státy by určily stejné orgány, které jsou již odpovědné za sledování a vykazování u osobních automobilů a dodávek. Tyto orgány jsou obeznámeny se sledováním a vykazováním a s příslušnými IT nástroji, což bude taková rizika minimalizovat.

Úložiště dat Evropské agentury pro životní prostředí je dobře zavedeným systémem pro vykazování údajů. Případné selhání systému a otázky důvěrnosti lze pokládat za dostatečně vyřešené.

2.2.2. Informace o zavedeném systému vnitřní kontroly

Předpokládané metody kontroly jsou stanoveny ve finančním nařízení a prováděcích pravidlech.

2.2.3. Odhad nákladů a přínosů kontrol a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb

Neuvedeno

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření.

Kromě uplatňování finančního nařízení jako prevence podvodů a nesrovnalostí, opírající se o dobře zavedený systém pro sledování a vykazování emisí CO₂ u nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, bude pro řešení jakýchkoli nedostatků nebo nesrovnalostí prováděna kontrola kvality a ověřování předložených údajů.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	číslo [název.....]		zemí ESVO ²⁹	kandidátsk ých zemí ³⁰	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
2	34 02 01: Snižování emisí skleníkových plynů (zmírňování změny klimatu)	Rozdíl	NE	NE	NE	NE
2	07 02 06 : Evropská agentura pro životní prostředí	NRP	ANO	ANO	ANO	NE

- Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	číslo [název.....]		zemí ESVO	kandidátsk ých zemí	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
	[XX.YY.YY.YY]		ANO/ NE	ANO/N E	ANO/ NE	ANO/NE

²⁸ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

²⁹ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

³⁰ Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný dopad na výdaje

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	Číslo 2	Udržitelný růst: přírodní zdroje
--	--------------------	---

[Subjekt]: < EEA – Evropská agentura pro životní prostředí>			Rok 2019	Rok 2020	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM 2019–2020
Název 1: Výdaje na zaměstnance	Závazky	(1)	0,150	0,200						0,350
	Platby	(2)	0,150	0,200						0,350
Název 2: Výdaje na infrastrukturu a provoz	Závazky	(1a)								
	Platby	(2a)								
Název 3: Provozní výdaje	Závazky	(3a)	0,250	0,175						0,425
	Platby	(3b)	0,250	0,175						0,425
CELKEM prostředky pro [subjekt] <EEA>	Závazky	=1+1a +3a	0,400	0,375						0,775
	Platby	=2+2a +3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. Odhadovaný dopad na prostředky [subjektu]

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Uveďte cíle a výstupy			Rok 2019		Rok 2020		Rok N+2		Rok N+3		Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)								CELKEM	
	VÝSTUPY																			
	↓	Druh 31	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet	Náklady celkem	
SPECIFICKÝ CÍL č. 1 ³² ...																				
– Vytvoření platformy podávání zpráv			1	0,250														0,250		

³¹ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).
³² Popsaný v bodě 1.4.2. „Specifické cíle...“.

Podrobné asistenční QA/QC – vykazující členské státy / OEM, komunikace se zeměmi a výrobci, správa a údržba databáze, podpora formou helpdesku atd.					1	0,175											0,025
– Výstup																	
Mezisoučet za specifický cíl č. 1			1	0,250	1	0,175											0,275
SPECIFICKÝ CÍL Č. 2 ...																	
– Výstup																	
Mezisoučet za specifický cíl č. 2																	
NÁKLADY CELKEM			1	0,250	1	0,175											0,275

3.2.3. Odhadovaný dopad na lidské zdroje EHP

3.2.3.1. Shrnutí

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok 2019	Rok 2020	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	CELKE M 2019+2020
						0

Úředníci (třídy AD)								
Úředníci (třídy AST)								
Smluvní zaměstnanci	0,150	0,200						0,350
Dočasní zaměstnanci								
Vyslání národní odborníci								

CELKEM	0,150	0,200						0,350
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Odhadovaný dopad na zaměstnance (dodatečné plné pracovní úvazky) – plán pracovních míst

Funkční skupina a třída	Rok 2019	Rok 2020	Rok N+2	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				
AD11				

AD10				
AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
Celkem AD				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
Celkem AST				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				
AST/SC 1				

Celkem AST/SC				
CELKOVÝ SOUČET				

Odhadovaný dopad na zaměstnance (dodatečné pracovní úvazky) – externí zaměstnanci

Smluvní zaměstnanci	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)
Funkční skupina IV	1	1		
Funkční skupina III	1(*)	1		
Funkční skupina II				
Funkční skupina I				
Celkem	2	2		

(*) nábor se plánuje na polovinu roku 2019.

Vyslaní národní odborníci	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)
Celkem				

Uveďte plánované datum náboru a odpovídajícím způsobem upravte částku (v případě náboru v červenci se zohlední pouze 50 % průměrných nákladů) a uveďte další vysvětlení v příloze.

Kromě jednoho dočasného zaměstnance a jednoho smluvního zaměstnance v současnosti pracujících v EEA na úkolech týkajících se sledování CO₂ z osobních automobilů a dodávek³³ a vzhledem k neomezenému trvání zvláštních činností navrhovaných pro agenturu potřebuje EEA dva další smluvní zaměstnance, kteří by vykonávali tyto činnosti:

- zavádění, řízení a udržování nových výkaznických toků a infrastruktury elektronického výkaznictví včetně všech činností souvisejících s IT s ohledem na předkládání údajů o těžkých vozidlech,
- provádění podrobného posouzení kvality údajů a kontroly kvality údajů předkládaných členskými státy a výrobci, včetně koordinace komunikace s orgány členských států a výrobními odborníky, související podpory formou helpdesku atd.,
- sestavování a zveřejňování datových souborů na internetové stránce agentury EEA za Evropskou komisi a jiné zúčastněné strany.

³³

Nařízení (EU) č. 443/2009 a nařízení (ES) č. 510/2011.

Jeden smluvní zaměstnanec (funkční skupina IV) by začal pracovat v roce 2019 na přípravě a provádění systému vykazování, aby byla zajištěna jeho plná funkčnost v roce 2020. Druhý smluvní zaměstnanec (funkční skupina III) by začal pracovat ve druhé polovině roku 2019 na podpoře provádění systému vykazování, jakož i na přípravě systémů zajištění kvality a kontroly kvality údajů.

Rozpočtový dopad byl vypočítán na základě toho a předpokládají se průměrné náklady ve výši 100 000 EUR ročně na jednoho smluvního zaměstnance.

3.2.4. *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*

- ☒ Návrh/podnět je v souladu se stávajícím víceletým finančním rámcem.
- ☒ Návrh/podnět si vyžádá úpravu příslušného okruhu víceletého finančního rámce.

Upřesněte požadovanou úpravu, příslušné rozpočtové položky a odpovídající částky.

Navržená iniciativa by vyžadovala zvýšení finančního plánu na příspěvek pro Evropskou agenturu pro životní prostředí (EEA) financovanou v letech 2019 a 2020 z článku rozpočtu 07 02 06 částkami uvedenými v tabulce 3.2.1 výše.

- ☐ Návrh/podnět vyžaduje použití nástroje pružnosti nebo změnu víceletého finančního rámce¹.

Upřesněte potřebu, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

3.2.5. *Příspěvky třetích stran*

- Návrh/podnět nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- Návrh/podnět počítá se spolufinancováním podle následujícího odhadu:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

¹ Viz články 11 a 17 nařízení Rady (EU, Euratom) č. 1311/2013, kterým se stanoví víceletý finanční rámec na období 2014–2020.

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

- ☒ Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- ☐ Návrh/podnět má tento finanční dopad:
 - ☐ na vlastní zdroje
 - ☐ na různé příjmy

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ²						
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
Článek									

U účelově vázaných různých příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

Upřesněte způsob výpočtu dopadu na příjmy.

²

Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 25 % nákladů na výběr.