

Brusel 2. října 2025  
(OR. en)

13259/25

---

Interinstitucionální spis:  
2023/0134 (COD)

---

TRANS 411  
ENV 937  
FIN 1144  
CODEC 1428

## NÁVRH

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Odesílatel:    | Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise                                                                                                                                                                                                                                |
| Datum přijetí: | 2. října 2025                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Příjemce:      | Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie                                                                                                                                                                                                                                         |
| Předmět:       | Pozměněný návrh<br>SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,<br>kterou se mění směrnice 1999/62/ES, směrnice Rady 1999/37/ES a<br>směrnice (EU) 2019/520, pokud jde o emisní třídu CO <sub>2</sub> těžkých vozidel<br>s přípojnými vozidly, a kterou se vyjasňují a zjednodušují některá<br>ustanovení |

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2025) 589 final.

Příloha: COM(2025) 589 final



EVROPSKÁ  
KOMISE

V Bruselu dne 2.10.2025  
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Pozměněný návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**

**kterou se mění směrnice 1999/62/ES, směrnice Rady 1999/37/ES a směrnice (EU) 2019/520, pokud jde o emisní třídu CO<sub>2</sub> těžkých vozidel s přípojnými vozidly, a kterou se vyjasňují a zjednodušují některá ustanovení**

(Text s významem pro EHP)

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

#### • Odůvodnění a cíle návrhu

V politických směrech pro Evropskou komisi 2024–2029<sup>1</sup> bylo oznámeno, že Komise vydá návrhy na zjednodušení a konsolidaci právních předpisů Evropské unie. Podle sdělení „Evropa jednodušší a rychlejší“<sup>2</sup> musí být právní předpisy snadno pochopitelné a proveditelné, jasně formulované a jednoznačné.

Tento pozměněný návrh pozměňující směrnice by upravil některá ustanovení směrnice 1999/62/ES<sup>3</sup>, která odkazují na jiné právní předpisy EU, aby byla jasnější, jednodušší a přesnější.

Komise přijala původní návrh této pozměňující směrnice dne 4. května 2023<sup>4</sup> (dále jen „původní návrh“). Cílem původního návrhu bylo stanovit pravidla pro zahrnutí dopadu přípojných vozidel souprav těžkých nákladních vozidel na emise CO<sub>2</sub> do systémů výběru silničních poplatků, která budou rozlišovat silniční poplatky na základě emisí CO<sub>2</sub> z vozidel. Rovněž by upravil některá ustanovení směrnice, která odkazují na jiné právní předpisy EU, aby byla zajištěna jejich právní jasnost.

Směrnice 1999/62/ES upravuje ukládání mýtného a poplatků za užívání pozemních komunikací. Směrnice je založena na zásadách „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“. Zásada „znečišťovatel platí“ umožňuje stanovit silniční poplatky na základě environmentální výkonnosti vozidel s cílem řídit obnovu vozového parku způsobem, který zmírňuje negativní dopady silniční dopravy na životní prostředí.

Směrnici (EU) 2022/362<sup>5</sup> byla změněna směrnice 1999/62/ES mimo jiné tím, že byl umožněn výběr silničních poplatků na základě emisí CO<sub>2</sub> z vozidel. Tento systém umožňuje, aby odvětví silniční dopravy přispívalo k plnění cílů EU v oblasti klimatu a energetiky. Směrnice proto obsahuje několik odkazů na právní předpisy EU upravující emise CO<sub>2</sub> u těžkých vozidel. Konkrétně je tato problematika v EU upravena nařízením (EU) 2019/1242, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla<sup>6</sup>, a nařízením

---

<sup>1</sup> [https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648\\_cs?filename=Political%20Guidelines%202024-2029\\_CS.pdf](https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_cs?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_CS.pdf).

<sup>2</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Evropa jednodušší a rychlejší: Sdělení o provádění a zjednodušování“, COM(2025) 47 final.

<sup>3</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

<sup>4</sup> Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, směrnice Rady 1999/37/ES a směrnice (EU) 2019/520, pokud jde o třídu emisí CO<sub>2</sub> těžkých vozidel s přípojnými vozidly.

<sup>5</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362 ze dne 24. února 2022, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EU) 2019/520, pokud jde o výběr poplatků pro vozidla za užívání určitých pozemních komunikací (Úř. věst. L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

<sup>6</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

Komise (EU) 2017/2400, pokud jde o stanovení emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u těžkých nákladních vozidel <sup>7</sup>.

Od přijetí původního návrhu se nedávne změny těchto nařízení dotkly ustanovení směrnice 1999/62/ES, která na tato nařízení odkazují. Tím se snížila právní jasnost a zvýšily se prováděcí a administrativní překážky. Kromě toho se některá ustanovení směrnice 1999/62/ES stala po novelizaci těchto nařízení zastaralými.

Nařízení (EU) 2019/1242 bylo změněno nařízením (EU) 2024/1610<sup>8</sup>. Mezi hlavní změny patřilo stanovení nových cílů snížení emisí CO<sub>2</sub> do roku 2040 a rozšíření jeho působnosti na nové skupiny vozidel. Původní struktura tohoto nařízení byla navíc změněna tak, že některé křížové odkazy na něj ze směrnice 1999/62/ES i z původního návrhu se staly zastaralými. Nařízení Komise (EU) 2017/2400 bylo změněno nařízením Komise (EU) 2022/1379<sup>9</sup>. Úpravy zahrnovaly změnu struktury souboru informací pro zákazníky, což je dokument uvádějící emise CO<sub>2</sub> u nových vozidel.

Tento pozměněný návrh zachovává cíle původního návrhu (zejména pokud jde o dopad přípojných vozidel). Kromě toho by za prvé upravil odkazy směrnice 1999/62/ES na tato nařízení, aby se zvýšila právní jasnost těchto ustanovení. Za druhé by zajistil, aby byl poskytnut dostatek času na provedení změn nařízení (EU) 2019/1242, které se odrážejí ve směrnici 1999/62/ES, jako je rozšíření na nové podskupiny vozidel <sup>10</sup>. Za třetí by obsahoval cílená ustanovení, která by určovala, jak zacházet s určitými vozidly, na něž se tato nařízení vztahují, v případech, které by mohly vést k nejednoznačnému výkladu podle směrnice 1999/62/ES, aby byl zajištěn harmonizovaný přístup v celé EU.

Tento návrh se předkládá rok po přijetí nařízení (EU) 2024/1610 s cílem vyjasnit, jak by měly být změny, které uvedené nařízení přineslo, provedeny ve směrnici 1999/62/ES. Nezamýšlené změny plánovaného snížení emisí, které určují zařazení vozidel do emisních tříd CO<sub>2</sub>, začnou platit od 1. července 2026 <sup>11</sup>.

Tento návrh rovněž zjednodušuje směrnici 1999/62/ES tím, že vypouští ustanovení, která umožňují rozšířit oblast působnosti směrnice na skupiny vozidel, na něž se již vztahuje nařízení (EU) 2017/2400, ale na něž se dosud nevztahuje nařízení (EU) 2019/1242. Původně se obě nařízení lišila svou oblastí působnosti. Nařízením (EU) 2024/1610 však rozšířilo oblast působnosti nařízení (EU) 2019/1242, takže nyní odpovídá oblasti působnosti nařízení (EU) 2017/2400. Ustanovení směrnice 1999/62/ES, která umožnila překlenout rozdíl mezi oblastmi působnosti těchto dvou nařízení, se proto stala zastaralými a mohou být zrušena.

---

<sup>7</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

<sup>8</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1610 ze dne 14. května 2024, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a nařízení (EU) 2018/858 a zrušuje nařízení (EU) 2018/956 (Úř. věst. L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

<sup>9</sup> Nařízení Komise (EU) 2022/1379 ze dne 5. července 2022, kterým se mění nařízení (EU) 2017/2400, pokud jde o stanovení emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u středně těžkých a těžkých nákladních vozidel a těžkých autobusů, a kterým se zahrnují elektrická vozidla a další nové technologie (Úř. věst. L 212, 12.8.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

<sup>10</sup> Viz 29. bod odůvodnění směrnice (EU) 2022/362.

<sup>11</sup> Viz podrobné vysvětlení níže k čl. 2 odst. 1 bodu 37.

Ze stejného důvodu Komise plánuje zrušit prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2023/2698<sup>12</sup>, až budou referenční emise CO<sub>2</sub> pro podskupiny vozidel 1, 2, 3, 11, 12 a 16 zveřejněny v prováděcích aktech přijatých v souladu s čl. 11 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242. Na podskupiny vozidel, na které se vztahuje toto prováděcí rozhodnutí, se nyní vztahuje nařízení (EU) 2019/1242 a podle tohoto nařízení se plánuje zveřejnění referenčních emisí CO<sub>2</sub> pro tyto podskupiny vozidel. Směrnice 1999/62/ES již stanoví, že po zveřejnění referenčních emisí CO<sub>2</sub> podle nařízení (EU) 2019/1242 by se měly používat tyto hodnoty, a nikoli hodnoty zveřejněné podle směrnice 1999/62/ES.

Tento návrh přispívá k dosažení cíle zachovat kvalitní a konzistentní právní předpisy EU. Poskytuje větší právní jasnost a jistotu, a umožňuje tak vnitrostátním správním orgánům a podnikům lépe porozumět svým právům a povinnostem.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Cílem tohoto návrhu je upravit ustanovení směrnice 1999/62/ES, jež obsahují odkazy na určitá nařízení a která se po změně těchto nařízení stala nejasnými, a odstranit některá další ustanovení, která se stala zastaralými. Navrhované změny jsou (spolu se změnami obsaženými v původním návrhu) v souladu s podstatou opatření přijatých podle směrnice (EU) 2022/362.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tento návrh se týká odkazů ze směrnice 1999/62/ES na nařízení (EU) 2019/1242 a na nařízení Komise (EU) 2022/1379. Je třeba zajistit soulad křížových odkazů s ohledem na minulé a (pokud možno) budoucí změny uvedených nařízení.

## **2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

- **Právní základ**

Právním základem směrnice 1999/62/ES jsou články 91 a 113 Smlouvy o fungování Evropské unie (Smlouva o fungování EU). Tento současný návrh se týká ukládání silničních poplatků za vozidla, tedy oblasti, na kterou se vztahuje čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování EU. Právním základem tohoto návrhu je proto čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Evropská unie sdílí s členskými státy pravomoc regulovat oblast dopravy podle čl. 4 odst. 2 písm. g) Smlouvy o fungování EU. Stávající pravidla EU však může upravit pouze EU. To platí pro úpravy odkazů obsažených ve směrnici 1999/62/ES na jiné právní předpisy EU.

- **Proporcionalita**

Tento návrh by měl napravit nesrovnalosti mezi akty EU. Nepřekročí tedy rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů Smluv.

---

<sup>12</sup> Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2023/2698 ze dne 4. prosince 2023 o specifikaci referenčních emisí CO<sub>2</sub> pro skupiny těžkých vozidel, na něž se podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES nevztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 (Úř. věst. L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2023/2698/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj)).

- **Volba nástroje**

Právní akt, jenž má být novelizován, je směrnice a proto by měl mít pozměňovací akt stejnou formu.

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

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Tento návrh zlepšuje právní text aktu EU a zároveň zachovává jeho původní význam. Hodnocení *ex post* proto není nutné.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Komise je v pravidelném kontaktu se subjekty pro výběr mýtného a poskytovateli služby mýtného v členských státech. Nepřesné křížové odkazy vedou ke konkrétním potížím, které jsou s těmito zúčastněnými stranami projednávány. Komise podporuje zúčastněné strany při provádění směrnice.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Analýza Komise při přípravě tohoto návrhu zohledňuje informace získané od zúčastněných stran a národních odborníků.

- **Posouzení dopadů**

Tento návrh by zlepšil právní text legislativního aktu EU a jeho soudržnost s ostatními legislativními akty EU, ale nezměnil by politiku. Není tedy nutné provádět posouzení dopadů.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Tento návrh by pomohl dosáhnout cílů účelnosti právních předpisů, neboť by zjednodušil znění směrnice a zvýšil její právní jasnost. Z toho by měly prospěch podniky v oblasti silniční dopravy (většinou se jedná o mikropodniky a malé a střední podniky), neboť by se vyjasnilo, kdy a která vozidla mají nárok na výhodnější sazby mýtného.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie.

### **4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Tento návrh by zlepšil právní text aktu EU, aniž by se změnila politika. Nemá tedy žádné důsledky pro rozpočet EU.

### **5. OSTATNÍ PRVKY**

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Směrnice 1999/62/ES obsahuje konkrétní požadavky na podávání zpráv členskými státy souvisejících s rozlišováním poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání podle environmentální výkonnosti vozidel.

Pozměněný návrh zlepšuje právní text aktu EU, aby byl jednodušší, jasnější a přesnější. Nepotřebuje proto plán provádění, monitorování ani hodnocení.

Navrhuje se nové ustanovení, které umožní výrobcům stanovit emise CO<sub>2</sub> u dvoupalivových (dual fuel) vozidel, pokud byla vozidla vyrobena předtím, než se na tuto technologii vztahovalo nařízení (EU) 2017/2400. Zavádí se nový režim podávání zpráv, který má dohlížet na používání simulačního nástroje stanoveného v nařízení (EU) 2017/2400 k jiným účelům, než které jsou stanoveny v uvedeném nařízení, protože simulační nástroj je nástrojem s otevřeným zdrojovým kódem a mohl by být používán nelegitimně.

- **Informativní dokumenty (v případě směrnic)**

Členské státy musí provést upravené právní odkazy v rozsahu, v jakém jsou tyto odkazy již začleněny do jejich vnitrostátního práva<sup>13</sup>. K oznámení o prováděcích opatřeních musí být přiložen jeden nebo více dokumentů vysvětlujících vztah mezi pozměněnými částmi směrnice 1999/62/ES a odpovídajícími částmi vnitrostátních právních předpisů.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Změny původního návrhu jsou vysvětleny níže.

Ustanovení čl. 1 odst. 1: Článek 2 – Definice

*Čl. 2 odst. 1 bod 28: definice pojmu „emise CO<sub>2</sub>“*

Právní jasnost této definice by se měla zlepšit, protože odkaz na nařízení (EU) 2017/2400 je nepřesný. Původní návrh tuto definici nezměnil.

Nařízení (EU) 2017/2400 specifikuje strukturu souboru informací pro zákazníky, což je dokument, který vydávají výrobci a který dokládá emise CO<sub>2</sub> nových vozidel. Původně byly specifické emise CO<sub>2</sub> vozidla uváděny v bodě 2.3 souboru informací pro zákazníky. Po přijetí nařízení (EU) 2022/1379 se tyto informace nyní uvádějí v bodě 2.6 souboru informací pro zákazníky. Nová struktura souboru informací pro zákazníky se považuje za stabilní s ohledem na budoucí změny.

Směrnice 1999/62/ES navíc zohlední rozšíření působnosti nařízení (EU) 2019/1242 na autobusy a autokary v návaznosti na přijetí nařízení (EU) 2024/1610. Definice by proto měla objasnit, že specifické emise CO<sub>2</sub> pro těžká nákladní vozidla (v gCO<sub>2</sub>/t-km) se vykazují v bodě 2.6.1 souboru informací pro zákazníky, zatímco specifické emise CO<sub>2</sub> pro autobusy a autokary (v gCO<sub>2</sub>/p-km) se vykazují v bodě 2.6.4 souboru informací pro zákazníky.

Definice pojmu „emise CO<sub>2</sub>“ těžkého vozidla se proto upravuje tak, aby odkazovala na správná pole souboru informací pro zákazníky.

*Čl. 2 odst. 1 bod 30: definice pojmu „vozidlo s nízkými emisemi“*

Původní návrh obsahoval změnu této definice, ale tento návrh se stal zastaralým po přijetí nařízení (EU) 2024/1610.

---

<sup>13</sup> Některé členské státy splnily povinnosti provedení ve vnitrostátním právu tím, že do svého vnitrostátního práva začlenily odkazy na právo EU. Je proto možné, že tyto členské státy nebudou muset upravovat své vnitrostátní prováděcí právní předpisy. Pokud tomu tak skutečně je, měly by o tom informovat Komisi.

Tato definice by měla být zjednodušena. Následující vysvětlení se týká těchto ustanovení směrnice: čl. 2 odst. 1 bod 30 písm. b) a bod 38 písm. b), čl. 7ga odst. 1 třetí pododstavec a čl. 7ga odst. 7. Podrobné vysvětlení těchto ustanovení bude odkazovat zpět na tento oddíl.

Směrnice 1999/62/ES obsahuje ustanovení o rozšíření své působnosti na nové skupiny vozidel, na které se dosud nevztahovalo nařízení (EU) 2019/1242, ale na které se již vztahovalo nařízení (EU) 2017/2400. Nařízení (EU) 2019/1242 se totiž původně vztahovalo pouze na podmnožinu skupin vozidel, na které se vztahuje nařízení (EU) 2017/2400<sup>14</sup>.

Směrnice 1999/62/ES umožnila zahrnout do své působnosti zbývající skupiny vozidel, jakmile budou k dispozici údaje o emisích CO<sub>2</sub> vozidel patřících do těchto skupin vozidel<sup>15</sup>. Důvodem je skutečnost, že v době přijetí nařízení (EU) 2019/1242 nebylo známo, kdy bude jeho oblast působnosti rozšířena na zbývající skupiny vozidel.

Nařízením (EU) 2024/1610 bylo změněno nařízení (EU) 2019/1242 tak, aby zahrnovalo všechny skupiny vozidel, na které se vztahuje nařízení (EU) 2017/2400. Ustanovení směrnice 1999/62/ES, která umožňují rozšířit její oblast působnosti s cílem překlenout rozdíl mezi oblastmi působnosti těchto dvou nařízení, se proto stala zastaralými. Tato ustanovení by měla být zrušena, aby se text směrnice zjednodušil a vyjasnil.

Písmeno b) v definici pojmu „vozidlo s nízkými emisemi“ se proto zrušuje.

*Čl. 2 odst. 1 bod 35: definice pojmu „skupina vozidel“*

Právní jasnost této definice by se měla zlepšit. Původní návrh tuto definici neměnil, ale nyní je třeba ji změnit, protože odkaz na tabulku 1 přílohy I nařízení (EU) 2017/2400 je nepřesný.

Tabulka 1 přílohy I nařízení (EU) 2017/2400 definuje skupiny vozidel pro těžká nákladní vozidla. Oblast působnosti nařízení (EU) 2019/1242 však byla rozšířena tak, aby zahrnovala i podskupiny vozidel, které jsou definovány v tabulkách 2 až 6 přílohy I nařízení (EU) 2017/2400 (např. středně těžká nákladní vozidla a autobusy a autokary). Kromě toho nařízení (EU) 2017/2400 definuje skupiny vozidel v prvním pododstavci svého článku 4, který odkazuje na tyto tabulky a který zohledňuje i budoucí změny v přílohách uvedeného nařízení.

Definice „skupiny vozidel“ se proto upravuje tak, aby odkazovala na první pododstavec článku 4 nařízení (EU) 2017/2400.

<sup>14</sup> Původní podskupiny vozidel, na které se vztahuje nařízení (EU) 2019/1242 (podskupiny vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH), jsou zodpovědné za přibližně 73 % emisí CO<sub>2</sub> těžkých vozidel. Skupiny vozidel, na které se vztahuje nařízení (EU) 2017/2400, jsou zodpovědné za 98 % emisí CO<sub>2</sub> těžkých vozidel. Vozidla odpovídající zbývajícím 2 % nelze zahrnout do oblasti působnosti nařízení (EU) 2017/2400. V tomto ohledu viz oddíl 17.3 přílohy 8 části 2 pracovního dokumentu útvarů Komise SWD(2023) 88, což je posouzení dopadů připojené k návrhu, který vedl k přijetí nařízení (EU) 2024/1610.

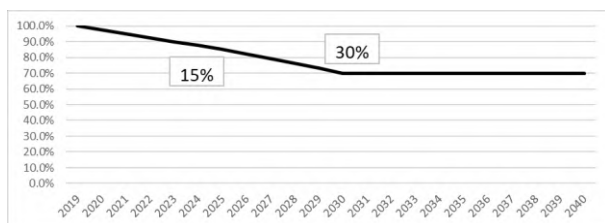
<sup>15</sup> Za účelem rozšíření oblasti působnosti směrnice 1999/62/ES by měl být zveřejněn prováděcí akt na základě čl. 7ga odst. 7. Až bude přijat, čl. 7ga odst. 1 třetí pododstavec stanoví, že vozidla náležející do příslušných skupin vozidel by mohla být zařazena do emisní třídy CO<sub>2</sub> č. 4 (vozidla s nízkými emisemi). Tato vozidla však nemohla být zařazena do tříd 2 a 3, protože zařazení do těchto tříd je založeno na plánovaném snížení emisí pro tyto podskupiny vozidel, pro které musí být cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> pro tyto skupiny vozidel stanoveny v nařízení (EU) 2019/1242.

*Čl. 2 odst. 1 bod 37: definice „plánovaného snížení emisí“*

Právní jasnost této definice by se měla zlepšit a její původní význam by měl být zachován. Původní návrh obsahoval změnu této definice, ale nezohledňoval všechny změny zavedené nařízením (EU) 2024/1610. Tato definice se mění takto:

- Poslední věta je samostatným normativním ustanovením, které se týká možných úprav referenčních emisí CO<sub>2</sub>. Tyto úpravy vycházejí z aktů přijatých podle čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2019/2142. Toto normativní ustanovení by nemělo být součástí definice, a proto se přesouvá do čl. 7ga odst. 1 <sup>16</sup>.
- Definice popisuje matematický vzorec, a proto je bez podrobné znalosti nařízení (EU) 2019/1242 a jeho příloh obtížně pochopitelná. Při přijetí nařízení (EU) 2024/1610 byl stejný vzorec zaveden v bodě 5.1.2.1 přílohy I nařízení (EU) 2019/1242. Tento vzorec navíc zahrnuje plánovaná snížení emisí autobusů a autokarů, které nejsou zahrnuty v současné definici ve směrnici 1999/62/ES, ačkoli oblast působnosti směrnice bude rozšířena i na tato vozidla. Vzorec v příloze I nařízení (EU) 2019/1242 se považuje za stabilní s ohledem na budoucí změny uvedeného nařízení. Definice se proto nyní vztahuje k tomuto vzorci.
- Podoba plánovaného snížení emisí se s přijetím nařízení (EU) 2024/1610 změnila v důsledku odkazů v definici na nařízení (EU) 2019/1242 a bez výslovného rozhodnutí založeného na politických úvahách. V důsledku toho se zpřísnily prahové hodnoty pro emisní třídy CO<sub>2</sub> č. 2 a 3 a do těchto tříd bude moci být zařazen nižší počet konvenčních vozidel.

Nejprve je vysvětlen účel plánovaného snížení emisí. Plánované snížení emisí určuje prahové hodnoty pro zařazení vozidel do emisních tříd CO<sub>2</sub> č. 2 a 3 tak, aby se v průběhu času snižovaly. Emisní třídy CO<sub>2</sub> č. 2 a 3 mají motivovat ke zlepšení účinnosti konvenčních vozidel poháněných fosilními palivy. Podoba plánovaného snížení emisí, jak byla přijata ve směrnici (EU) 2022/362 pro podskupiny vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH (dále jen „původní podskupiny vozidel“), je znázorněna níže. Pro roky do roku 2030 se definice plánovaného snížení emisí vztahuje na faktor snížení emisí CO<sub>2</sub> (R-ET<sub>Y</sub>) stanovený v nařízení (EU) 2019/1242. Faktor R-ET<sub>Y</sub> zase závisí na cílech snížení emisí CO<sub>2</sub> pro roky 2015 a 2030, které jsou v uvedeném nařízení stanoveny. Pro rok 2031 a následující roky je plánované snížení emisí definováno lineárně na úrovni, která odpovídá cíli snížení emisí CO<sub>2</sub> o 30 %. Tato linearita odráží zlepšení účinnosti, pokud jde o emise CO<sub>2</sub>, kterého lze dosáhnout u konvenčních vozidel.



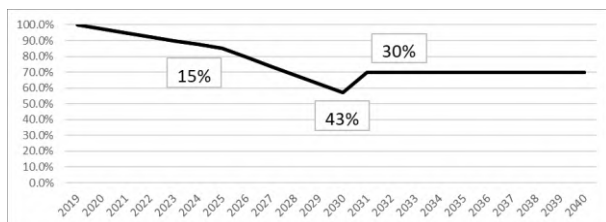
Nařízení (EU) 2024/1610 zvýšilo cíl snížení emisí CO<sub>2</sub> do roku 2030 z 30 % na 43 %. Tato změna vyžaduje, aby výrobci urychlili počet vozidel s nulovými emisemi. Stejný cíl však ovlivňuje také plánované snížení emisí podle této směrnice a

<sup>16</sup> Viz také vysvětlení k čl. 7ga odst. 1 níže.

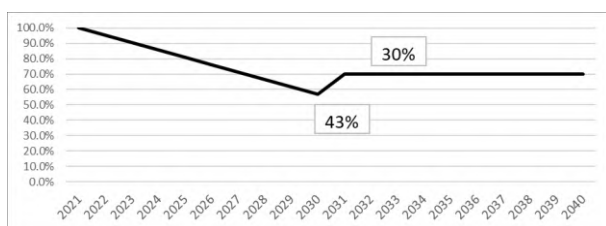
odpovídající prahové hodnoty pro emisní třídy CO<sub>2</sub> č. 2 a 3, které jsou určeny výhradně pro konvenční vozidla.

Nová podoba trajektorie plánovaného snížení emisí, jak je v současné době v platnosti, má prudší sklon, a tedy přísnější prahové hodnoty pro emisní třídy CO<sub>2</sub> č. 2 a 3 až do roku 2030 včetně. Pro rok 2031 a následující roky zůstává plánované snížení emisí lineární na úrovni, která odpovídá cíli snížení emisí CO<sub>2</sub> o 30 %.

U původních podskupin vozidel je plánované snížení ovlivněno mezi vykazovanými obdobími let 2026 a 2030 včetně, jak je znázorněno níže. Zařazení vozidel náležejících do těchto podskupin vozidel bude proto ovlivněno od začátku vykazovaného období 2026, tj. od 1. července 2026.



Pro podskupiny vozidel s referenčním obdobím 2021 (tj. podskupiny vozidel 1, 2, 3, 11, 12 a 16) je plánované snížení ovlivněno od svého počátku až do roku 2030, jak je znázorněno na obrázku níže<sup>17</sup>. Zařazení vozidel náležejících do těchto podskupin vozidel je proto ovlivněno od okamžiku, kdy bude oblast působnosti směrnice 1999/62/ES rozšířena na tyto podskupiny vozidel<sup>18</sup>.



Definice se proto mění tak, aby se obnovila původní podoba plánovaného snížení emisí, jak je znázorněno na prvním obrázku výše, a to tak, že se výslovně uvede jak cíl snížení emisí CO<sub>2</sub> pro rok 2030, tak linearita plánovaného snížení po roce 2030.

*Čl. 2 odst. 1 bod 38: definice pojmu „referenční emise CO<sub>2</sub> skupiny vozidel“*

Tuto definici lze zjednodušit a je třeba zlepšit její právní jasnost. Původní návrh obsahoval změnu této definice, ale tento návrh se stal zastaralým poté, co bylo přijato nařízení (EU) 2024/1610. Definice pojmu „referenční emise CO<sub>2</sub> skupiny vozidel“ se mění níže uvedeným způsobem.

Za prvé, ustanovení čl. 2 odst. 1 bod 38 písm. a) je zjednodušeno odkazem na definici referenčních emisí CO<sub>2</sub> stanovenou v čl. 3 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242. Obě definice jsou rovnocenné, protože obě odkazují na bod 3 přílohy I nařízení (EU) 2019/1242. Tato změna uvádí znění této definice do souladu se zněním všech ostatních definic směrnice 1999/62/ES, které odkazují na nařízení (EU) 2019/1242.

<sup>17</sup> Nová podoba plánovaného snížení emisí podskupin vozidel 1, 2, 3, 11, 12 a 16 se liší od podoby plánovaného snížení emisí původních podskupin vozidel v důsledku průběžného cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> pro rok 2025 pro původní podskupiny vozidel.

<sup>18</sup> Viz vysvětlení níže k čl. 7ga odst. 1 týkající se časového okamžiku rozšíření působnosti.

Za druhé, ustanovení čl. 2 odst. 1 bod 38 písm. b) se stalo zastaralým z důvodů uvedených ve vysvětlení definice „vozidla s nízkými emisemi“ výše. Proto se v zájmu zjednodušení tohoto ustanovení zrušuje písmeno b) definice.

#### Ustanovení čl. 1 odst. 2: Článek 7ga – rozlišení poplatků pro těžká vozidla

*Čl. 7ga odst. 1 druhý až čtvrtý pododstavec: povinnost rozlišovat poplatky na základě emisí CO<sub>2</sub>*

Toto ustanovení by mělo být zjednodušeno, aby vnitrostátní správní orgány a podniky jasně pochopily svá práva a povinnosti. Kromě toho by měla být stanovena dostatečná lhůta pro jeho provedení. Původní návrh obsahoval změnu, která tuto definici zjednodušila, ale nestanovil jasný časový rámec pro vnitrostátní správní orgány a podniky k provedení změn zavedených nařízením (EU) 2024/1610.

Pro pochopení tohoto oddílu je třeba nejprve objasnit současnou strukturu stávajícího čl. 7ga odst. 1 od druhého do čtvrtého pododstavce:

- čl. 7ga odst. 1 druhý pododstavec se týká podskupin vozidel, na které se vztahuje nařízení (EU) 2019/1242,
- čl. 7ga odst. 1 třetí pododstavec se týká rozšíření oblasti působnosti směrnice 1999/62/ES na skupiny vozidel, na které se již vztahovalo nařízení (EU) 2017/2400, ale na které se ještě nevztahovalo nařízení (EU) 2019/1242, a
- čl. 7ga odst. 1 čtvrtý pododstavec se týká rozšíření oblasti působnosti směrnice 1999/62/ES na nové podskupiny vozidel poté, co byly zařazeny do oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/1242.

Důvody pro změnu čl. 7ga odst. 1 druhého až čtvrtého pododstavce jsou následující:

- Všechny tři pododstavce obsahují odkazy na čl. 2 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242 s cílem určit podskupiny vozidel, na které se uvedené nařízení vztahuje. Struktura uvedeného nařízení však byla změněna nařízením (EU) č. 1242/1610 tak, že podskupiny vozidel, na které se vztahuje, již nejsou uvedeny v čl. 2 odst. 1, ale v bodě 1 přílohy I. Odkazy na čl. 2 odst. 1 uvedeného nařízení jsou proto nepřesné.
- Ustanovení čl. 7ga odst. 1 třetího pododstavce se stalo zastaralým z důvodů uvedených ve výše uvedeném vysvětlení definice pojmu „vozidlo s nízkými emisemi“.
- Ustanovení čl. 7ga odst. 1 se nevztahuje na úpravy referenčních emisí CO<sub>2</sub> podle čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2019/2142, na které se naopak vztahuje poslední věta definice plánovaného snížení emisí. Jak je však vysvětleno výše v oddíle týkajícím se definice pojmu „plánované snížení emisí“, toto ustanovení je samostatným normativním ustanovením, a nikoli definicí, takže by mělo být zařazeno do čl. 7ga odst. 1.
- Kromě toho je čas pro provedení úprav referenčních emisí CO<sub>2</sub> nedostatečný. Úpravy se podle směrnice 1999/62/ES použijí „pro vykazovaná období začínající po příslušných datech, od nichž se použijí tyto akty v přenesené pravomoci;“. Nepředpokládá se však žádný čas na provedení pro případ, že tento akt bude přijat krátce před začátkem vykazovaného období.
- Ustanovení čl. 7ga odst. 1 čtvrtého pododstavce je nepřesné, když odkazuje na *okamžik, kdy se oblast působnosti nařízení (EU) 2019/1242 rozšíří na nové podskupiny vozidel*. Konkrétně toto ustanovení uvádí, že rozlišení silničních poplatků se použije pro nové podskupiny vozidel, jakmile vstoupí v platnost plánované snížení

emisí pro podskupiny vozidel, na které se dosud nevztahuje nařízení (EU) 2019/1242, stanovené legislativním aktem EU. Neexistuje však žádný právní předpis EU, který by vstoupil v platnost a stanovil hodnoty plánovaného snížení emisí pro skupinu vozidel. Místo toho se plánované snížení emisí skupiny vozidel vypočítá na základě vzorců, které jsou již uvedeny v definici stanovené v čl. 2 odst. 1 bodě 37 směrnice. Plánované snížení emisí podskupiny vozidel je součinem cílů snížení emisí CO<sub>2</sub> pro tuto podskupinu vozidel (stanovených v článku 3a a bodě 4.3 přílohy I nařízení (EU) 2019/1242) a referenčních emisí CO<sub>2</sub> podskupiny vozidel (zveřejněných v aktu podle čl. 11 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242 v roce následujícím po referenčním období této podskupiny vozidel)<sup>19</sup>. Plánované snížení emisí podskupiny vozidel lze tedy vypočítat, jakmile jsou zveřejněny referenční emise CO<sub>2</sub> této podskupiny vozidel. Okamžik stanovený v čl. 7ga odst. 1 čtvrtém pododstavci pro rozšíření na nové podskupiny vozidel je proto spojen se zveřejněním referenčních emisí CO<sub>2</sub> pro tyto podskupiny vozidel v aktu podle čl. 11 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242.

- Tentýž pododstavec nestanoví lhůtu pro provedení rozšíření oblasti působnosti směrnice 1999/62/ES na nové podskupiny vozidel. Akty přijaté podle čl. 11 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242 nabývají účinnosti dnem oznámení adresátům. Aby však mohla být vozidla náležející do těchto podskupin vozidel zařazena do emisních tříd CO<sub>2</sub>, je nutné provést práce související s úpravou informačních systémů pro provoz systémů pro výběr mýtného, koordinaci mezi vnitrostátními orgány a poskytovateli služby mýtného a komunikaci s účastníky silničního provozu o jejich právech. Tyto práce si vyžádají přibližně šest měsíců.

Z těchto důvodů se čl. 7ga odst. 1 druhý až čtvrtý pododstavec mění níže uvedeným způsobem.

- Tyto tři pododstavce jsou zjednodušeny:
  - opravou odkazů na nařízení (EU) 2019/1242: místo odkazu na „čl. 2 odst. 1 písm. a) až d) nařízení (EU) 2019/1242“ se použijí slova „podskupiny vozidel, na které se vztahuje nařízení (EU) 2019/1242“,
  - zrušením třetího pododstavce, který je nyní zastaralý. Ze stejného důvodu se zrušuje i pododstavec původního návrhu týkající se rozlišení pro emisní třídy CO<sub>2</sub> č. 1, 4 a 5,
  - slučuje se stávající druhý a čtvrtý pododstavec, protože oba se týkají způsobu, jakým jsou podskupiny vozidel, na něž se vztahuje nařízení (EU) 2019/1242, zahrnuty do rozlišení poplatků za pozemní komunikace, jak je upraveno v článku 7ga,
- doplňuje se nový pododstavec, který přesouvá z definice plánovaného snížení emisí do tohoto článku ustanovení o úpravách referenčních emisí CO<sub>2</sub>.
- Následující změny jsou zavedeny s cílem ujasnit načasování týkající se provádění změn podle nařízení (EU) 2019/1242 ve směrnici 1999/62/ES:

<sup>19</sup> Načasování zveřejnění tohoto aktu zase závisí na referenčním období skupiny, jak je stanoveno v bodě 3.2 přílohy I nařízení (EU) 2019/1242. Referenčním obdobím pro podskupiny vozidel, na které se původně vztahovalo uvedené nařízení (podskupiny vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH), byl rok 2019. Referenční období podskupin vozidel 1, 2, 3, 11, 12 a 16 je rok 2021. Referenční období všech ostatních podskupin je rok 2025.

- měl by být vyjasněn okamžik rozšíření na nové podskupiny vozidel (v návaznosti na rozšíření oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/1242). Toto rozšíření se týká všech podskupin vozidel, jejichž referenčním obdobím není rok 2019 (viz poznámka pod čarou 19). Odkazy na „*vstup plánovaného snížení emisí v platnost*“ se odstraňují. Jak je uvedeno výše, okamžik, od kterého by se mělo rozlišení uplatňovat, je spojen se zveřejněním referenčních emisí CO<sub>2</sub> dané podskupiny vozidel přijatých v souladu s čl. 11 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242. Ustanovení čl. 7ga odst. 1 se proto vztahuje i na zveřejnění těchto aktů.
- Po datu zveřejnění referenčních emisí CO<sub>2</sub>, které byly přijaty v souladu s čl. 11 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242, se stanoví šestiměsíční prováděcí období. Referenční emise CO<sub>2</sub> pro původní podskupiny vozidel již byly zveřejněny, takže den použitelnosti pro tyto podskupiny 13. května 2023 je výslovně stanoven<sup>20</sup>.
- Šestiměsíční prováděcí období je stanoveno pro případ, že by bylo třeba upravit referenční emise CO<sub>2</sub> na základě čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2019/1242. Den použitelnosti těchto úprav je stanoven na „první den šestého měsíce po jejich zveřejnění“, aby se zajistilo, že s podobnými vozidly bude zacházeno stejným způsobem napříč hranicemi, a aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže mezi dopravci vlastnícími podobná vozidla.

Vzhledem k tomu, že se očekává přijetí aktu podle čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2019/1242, který se bude pro původní podskupiny vozidel používat od vykazovaného období 2025, a vzhledem k tomu, že je možné, že šestiměsíční lhůta uplyne přibližně v době přijetí tohoto návrhu, může být den použitelnosti pro tyto podskupiny vozidel příliš brzký nebo nejasný. Aby bylo zajištěno, že den použitelnosti úprav pro tyto podskupiny vozidel bude jasný a že bude poskytnut dostatek času na provedení, měla by se tato úprava podle směrnice uplatnit od 1. července 2026<sup>21</sup>.

#### *Čl. 7ga odst. 2: zařazení vozidel do emisních tříd CO<sub>2</sub>*

Původní návrh toto ustanovení nezměnil. V návaznosti na změny zavedené nařízeními (EU) 2024/1610 a (EU) 2022/1379 však bylo nutné jej změnit. Mělo by být změněno tak, aby se v něm uvádělo, jak zařadit vozidla ve specifických případech, které by mohly být podle směrnice 1999/62/ES vykládány nejednoznačně, a zajistil tak harmonizovaný přístup v celé EU.

Tento odstavec stanoví, jak:

- a) přeřadit vozidla na základě plánovaného snížení emisí, jak bylo původně vymezeno ve směrnici (EU) 2022/362;

<sup>20</sup> Toto datum připadlo na den dva roky po datu účinnosti prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2021/781 ze dne 10. května 2021 o zveřejnění seznamu uvádějícího určité emise CO<sub>2</sub> výrobce, jakož i průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> všech nových těžkých vozidel zaregistrovaných v Unii a referenční emise CO<sub>2</sub> podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 za vykazované období roku 2019 (Úř. věst. L 167, 12.5.2021, s. 47, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2021/781/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj)).

<sup>21</sup> To je v souladu s aktuální verzí poslední věty definice plánovaného snížení emisí. Toto ustanovení totiž stanoví, že upravené hodnoty se použijí od vykazovaného období začínajícího po dni použitelnosti daného aktu, což by bylo 1. července 2026.

- b) zařadit vozidla, ke kterým je přiložen soubor informací pro zákazníky a která byla zaregistrována před začátkem plánovaného snížení emisí;
- c) zařadit účelová vozidla;
- d) zařadit dodatečně vybavená vozidla s nulovými emisemi; a
- e) zařadit dvoupalivová (dual fuel) vozidla.

Stanovení způsobu řešení těchto případů v právu EU poskytuje právní jistotu pro provádění směrnice.

- *Přeřazení vozidel na základě původní definice plánovaného snížení emisí.* Cílem tohoto návrhu je obnovit původní podobu a význam definice plánovaného snížení emisí<sup>22</sup>. Vozidla zařazená do emisní třídy CO<sub>2</sub> před přijetím tohoto návrhu však mohou být zařazena do nepříznivé třídy.

Aby byly zajištěny podmínky mezi vozidly zařazenými do emisní třídy CO<sub>2</sub> po přijetí tohoto návrhu a vozidly zařazenými na základě cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> pro rok 2030 o 43 %, musí členské státy tato vozidla do dvou měsíců od vstupu tohoto návrhu v platnost znovu zařadit.

Toto ustanovení je nezbytné pouze v případě, že tento návrh vstoupí v platnost po jednom z následujících dvou okamžiků: po 1. červenci 2026 (týká se vozidel patřících do původních podskupin vozidel), nebo po rozšíření oblasti působnosti směrnice 1999/62/ES na podskupiny vozidel 1, 2, 3, 11, 12 a 16<sup>23</sup>. Toto ustanovení by nebylo nutné, pokud by tento návrh vstoupil v platnost před oběma uvedenými událostmi.

- *Vozidla, ke kterým je přiložen soubor informací pro zákazníky a která byla zaregistrována před začátkem plánovaného snížení emisí.* Směrnice 1999/62/ES neupravuje, jak do emisních tříd CO<sub>2</sub> zařadit vozidla, která byla registrována před začátkem plánovaného snížení emisí příslušné podskupiny vozidel, ale u nichž mohou vlastníci na základě souboru informací pro zákazníky doložit emise CO<sub>2</sub>.

U podskupin vozidel s referenčním obdobím 2021 nebo 2025 existuje nesoulad mezi rokem, kdy začíná plánované snížení emisí, a termíny, odkdy musí výrobci k novým vozidlům přikládat soubor informací pro zákazníky<sup>24</sup>. Konkrétně termín, odkdy tak musí výrobci činit, předchází počátečnímu roku plánovaného snížení emisí.

V čl. 7ga odst. 2a se upřesňuje, že vozidla, u nichž lze doložit emise CO<sub>2</sub>, jsou způsobilá pro zařazení do emisní třídy CO<sub>2</sub> na základě hodnot prvního roku plánovaného snížení emisí pro tuto podskupinu. Tento návrh by zajistil harmonizovaný přístup v EU.

<sup>22</sup> Viz vysvětlení k čl. 2 odst. 1 bodu 37 výše.

<sup>23</sup> Viz vysvětlení níže k čl. 7ga odst. 1 týkající se časového okamžiku rozšíření působnosti.

<sup>24</sup> Plánované snížení emisí začíná v referenčním období podskupiny vozidel (jak je stanoveno v bodě 3.2 přílohy I nařízení (EU) 2019/1242), ale termíny pro výrobce jsou stanoveny v člancích 9 a 24 nařízení Komise (EU) 2017/2400 a závisí na skupině vozidel. U původních podskupin vozidel se obě data shodovala: plánované snížení emisí začalo 1. července 2019, protože referenčním obdobím (ve smyslu nařízení (EU) 2019/1242 pro tyto podskupiny vozidel) byl rok 2019. Termín pro výrobce, odkdy musí k novým vozidlům přikládat soubor informací pro zákazníky, byl rovněž 1. července 2019 (jak je stanoveno v čl. 24 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2017/2400).

- *Účelová vozidla.* Nařízení (EU) 2019/1242 rozlišuje účelová vozidla (například vozidla používaná pro svoz odpadu nebo stavební práce <sup>25</sup>) od ostatních typů vozidel vymezením podskupin účelových vozidel. Důvodem je odlišný způsob používání účelových vozidel a vozidel určených k přepravě osob nebo zboží. Účelová vozidla jsou zodpovědná za přibližně 2 % emisí v odvětví těžkých vozidel a jsou provozována převážně ve městech <sup>26</sup>.

Výrobci nejsou povinni určit, zda se jedná o těžké vozidlo účelové povahy, protože konečné použití vozidla může být v době výroby ještě nejasné. Pro účely nařízení (EU) 2019/1242 jsou účelová vozidla uznána až po jejich první registraci. Proto není v souboru informací pro zákazníky, který obdrží majitelé vozidel, uvedeno, zda se jedná o účelové vozidlo, či nikoliv. Tato vozidla proto nelze považovat za samostatnou podskupinu vozidel podle směrnice 1999/62/ES v její současné podobě.

Uznávání podskupin účelových vozidel podle směrnice 1999/62/ES by znamenalo použití dalších dokladů vydaných po registraci vozidla k určení jeho účelové povahy. Administrativní zátěž by byla nepřiměřená ve srovnání s nízkým podílem emisí způsobených účelovými vozidly a nízkým počtem kilometrů ujetých na silnicích, na které se vztahuje článek 7ga směrnice (tj. dálnice a silnice TEN-T). Kromě toho existuje riziko, že členské státy budou uplatňovat nejednotné přístupy, pokud směrnice nestanoví postup pro použití jiných dokumentů než souboru informací pro zákazníky. Tyto objektivní důvody ospravedlňují odlišné zacházení s podskupinami účelových vozidel a s ostatními podskupinami vozidel.

Ustanovení čl. 7ga odst. 2 proto vyžaduje, aby byla účelová vozidla považována za vozidla náležející do odpovídající podskupiny jiných než účelových vozidel. Tyto informace jsou uvedeny v souborech informací pro zákazníky všech vozidel. Tento návrh by vyjasnil, jak by se současná ustanovení směrnice měla vztahovat na účelová vozidla.

- *Vozidla s nulovými emisemi, která jsou dodatečně vybavena tak, aby se prodloužil jejich dojezd.* Provozní dojezd vozidel s nulovými emisemi je i nadále znevýhodňuje oproti konvenčním vozidlům. Pro zvýšení provozního dojezdu vozidla je možné vozidla s nulovými emisemi dodatečně vybavit nahrazením bateriové sady palivovým generátorem <sup>27</sup>. Takto dodatečně vybavená vozidla se tak stávají hybridními vozidly.

Přestože dodatečně vybavená vozidla s nulovými emisemi používají palivový generátor, zůstala by podle směrnice 1999/62/ES zařazena do emisní třídy CO<sub>2</sub> č. 5, protože zařazení vozidel vychází z dokumentace vozidla v době jeho první registrace.

To, že jsou tato vozidla považována za vozidla náležející do emisní třídy CO<sub>2</sub> č. 5, narušuje trh silniční nákladní dopravy v neprospěch provozovatelů, kteří používají

<sup>25</sup> Úplný seznam typů účelových vozidel je uveden v bodě 1.2 přílohy I nařízení (EU) 2019/1242 ve spojení s dodatkem 2 přílohy I nařízení (EU) 2018/858 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 (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

<sup>26</sup> Viz 33. bod odůvodnění nařízení (EU) 2024/1610.

<sup>27</sup> Viz <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> a <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

vozidla s nulovými emisemi, jež nejsou dodatečně vybavena. Toto zařazení rovněž neodráží skutečné emise za dobu životnosti vozidel pro účely nařízení (EU) 2019/1242.

Kromě toho mohou výrobci vypočítat specifické emise CO<sub>2</sub> těchto vozidel v simulačním nástroji VECTO, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2017/2400, ještě před jejich uvedením na trh.

Proto se navrhuje, aby vozidla s nulovými emisemi, která jsou dodatečně vybavena za účelem prodloužení dojezdu, nebyla považována za vozidla emisní třídy CO<sub>2</sub>, č. 5, ale za vozidla emisní třídy CO<sub>2</sub>, č. 1. Tato změna zajistí, aby byla vozidla zařazována do emisních tříd CO<sub>2</sub> na základě výsledků simulačního nástroje VECTO.

- *Dvoupalivová (dual fuel) vozidla vyrobená před jejich zahrnutím do nařízení (EU) 2017/2400.* Dvoupalivová (dual fuel) vozidla vyrobená předtím, než tato technologie byla nařízením (EU) 2022/1379 zahrnuta do oblasti působnosti nařízení (EU) 2017/2400, nemají nárok na výhodnější sazby mýtného z důvodu neexistence souboru informací pro zákazníky. Tato vozidla tak mohou být v konkurenčním boji znevýhodněna oproti podobným vozidlům, která byla registrována po tomto datu. Nová simulace pro stanovení emisí CO<sub>2</sub> těchto vozidel by mohla být provedena s přihlédnutím k nejnovějším požadavkům nařízení (EU) 2017/2400, včetně již registrovaných vozidel. Výrobci, kteří vyráběli dvoupalivová (dual fuel) vozidla předtím, než se na tato vozidla vztahovalo nařízení (EU) 2017/2400, mohou tuto simulaci provést.

Členské státy by proto měly akceptovat výsledky těchto simulací pro zařazení dvoupalivového (dual fuel) vozidla do emisních tříd CO<sub>2</sub>. Vzhledem k tomu, že simulační nástroj je nástrojem s otevřeným zdrojovým kódem a mohl by být používán nelegitimně, měla by Komise na využívání této možnosti dohlížet. Pokud se tedy výrobce rozhodne tuto možnost využít, měl by svůj záměr oznámit Komisi. Aby se zabránilo používání nelegitimních simulačních souborů, měly by členské státy přijmout nový simulační soubor pouze tehdy, pokud i) jej obdrží přímo od výrobce; ii) soubor simulace je v digitálním formátu a iii) tomuto výrobcí bylo adresováno kladné rozhodnutí Komise.

#### *Čl. 7ga odst. 7 – zveřejňování referenčních emisí CO<sub>2</sub>*

Původní návrh toto ustanovení neobsahoval. Tento odstavec se týká zveřejnění referenčních emisí CO<sub>2</sub> skupin vozidel, na které se vztahuje nařízení (EU) 2017/2400, ale na které se dosud nevztahuje nařízení (EU) 2019/1242. Jak bylo vysvětleno výše, toto ustanovení je nyní zastaralé, a proto se v zájmu zjednodušení směrnice zrušuje.

#### *Čl. 7gc odst. 7 – dopad přípojných vozidel na určování výše snížení silničních poplatků*

Původní návrh se mění s cílem upřesnit přípojná vozidla způsobilá pro třídu přípojných vozidel 3 odkazem na novou definici přípojných vozidel s nulovými emisemi stanovenou v čl. 3 bodě 11 písm. c) nařízení (EU) 2019/1242 ve znění nařízení (EU) 2024/1610.

*Čl. 8 odst. 3 – den použitelnosti článku 7ga pro členské státy se společným systémem poplatků za užívání*

Původní návrh toto ustanovení neobsahoval, ale jeho změna je nutná, aby bylo v souladu s navrhovanými změnami čl. 7ga odst. 1. Ustanovení čl. 8 odst. 3 totiž obsahuje odkaz na čl. 7ga odst. 1 druhý a třetí pododstavec, které jsou tímto návrhem dotčeny.

Ustanovení čl. 7ga odst. 1 druhého pododstavce se nyní vztahuje jak na původní podskupiny vozidel, tak na nové podskupiny vozidel. Prodloužení lhůty pro členské státy se společným systémem poplatků za užívání se týká prvního zavedení rozlišení poplatků pro původní podskupiny vozidel. Tento den použitelnosti pro původní podskupiny vozidel je proto nyní výslovně stanoven, a to podobně, jako se tímto návrhem mění čl. 7ga odst. 1.

## Pozměněný návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**

**kterou se mění směrnice 1999/62/ES, směrnice Rady 1999/37/ES a směrnice (EU) 2019/520, pokud jde o emisní třídu CO<sub>2</sub> těžkých vozidel s přípojnými vozidly, a kterou se vyjasňují a zjednodušují některá ustanovení**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 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 výboru<sup>1</sup>,  
s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,  
v souladu s řádným legislativním postupem,  
vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362<sup>3</sup> posílilo zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“ zavedením povinného výběru poplatků na základě emisí CO<sub>2</sub>, a to buď rozlišením poplatků za pozemní komunikace a poplatků za užívání podle emisí CO<sub>2</sub> z vozidel, nebo uplatněním poplatku za externí náklady na emise CO<sub>2</sub>. V současné době jsou silniční poplatky za jízdní soupravy sestávající z motorového vozidla a přípojného vozidla rozlišovány na základě emisí CO<sub>2</sub> z motorového vozidla bez ohledu na charakteristiky přípojného vozidla, zejména jeho dopadu na emise CO<sub>2</sub> jízdní soupravy.
- (2) Ačkoli přípojně vozidlo samotné energii nespotebovává, vyžaduje k pohybu energii od tažného motorového vozidla. Optimalizace energetické účinnosti přípojných vozidel vede ke snížení emisí CO<sub>2</sub> konvenčních vozidel a zvýšení dojezdu vozidel. Taková optimalizace přípojných vozidel vyplývá ze zlepšení aerodynamických vlastností, valivého odporu a hmotnosti vozidel. Potenciál energetické účinnosti činí přibližně 7,5 % u přípojných vozidel tažených ojí a 15 % u návěsů v porovnání s referenčním přípojným vozidlem z roku 2020. Přípojná vozidla by proto mohla sehrát důležitou roli při dekarbonizaci odvětví silniční nákladní dopravy. Uvádění účinnějších přípojných vozidel na trh však brání jejich vyšší ceny a skutečnost, že kupující přípojných vozidel až dosud nemohli porovnávat různá přípojná vozidla

<sup>1</sup> Úř. věst. **C/2023/874**, **8.12.2023**, s. **ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>**.

<sup>2</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>3</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362 ze dne 24. února 2022, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EU) 2019/520, pokud jde o výběr poplatků pro vozidla za užívání určitých pozemních komunikací (Úř. věst. L 69, 4.3.2022, s. 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>**).

z hlediska jejich energetické účinnosti. To vede k omezené dostupnosti energeticky účinných přípojných vozidel na trhu. Aerodynamická zařízení již na trhu dostupná jsou a v budoucnu budou ještě dostupnější, avšak ve stávajícím vozovém parku Unie nejsou běžně používána.

- (3) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1362<sup>4</sup> stanoví v souladu s právem certifikované hodnoty týkající se dopadu přípojných vozidel jízdních souprav těžkých nákladních vozidel na emise CO<sub>2</sub>. S cílem dalšího snižování nákladů na provoz přípojných vozidel s větší účinností by měla být v rámci systémů výběru silničních poplatků stanovena pravidla, jež by zahrnovala dopad přípojných vozidel jízdních souprav těžkých nákladních vozidel na emise CO<sub>2</sub> na základě diferenciací emisí CO<sub>2</sub>. Jelikož motorová vozidla mohou být připojována k různým přípojným vozidlům, zahrnutí přípojných vozidel do systémů výběru silničních poplatků na základě diferenciací emisí CO<sub>2</sub> by mělo být založeno na skutečně používaném přípojném vozidle.
- (4) Rozšíření výběru poplatků na základě emisí CO<sub>2</sub> i na přípojná vozidla by se mělo uplatnit na přípojná vozidla, na něž se vztahuje prováděcí nařízení (EU) 2022/1362. Výkonnost přípojných vozidel se může lišit v závislosti na jejich technických parametrech. Pro zhodnocení výkonnosti přípojných vozidel z hlediska jejich energetické účinnosti se výkonnost konkrétního přípojného vozidla, pokud jde o potenciál snižování CO<sub>2</sub>, porovná s výkonností referenčního přípojného vozidla, které má podobné uspořádání náprav, maximální přípustné zatížení nápravy a uspořádání podvozku. Poměr mezi hodnotou výkonnosti konkrétního přípojného vozidla a výkonností referenčního vozidla je definován v prováděcím nařízení (EU) 2022/1362 jako poměr účinnosti. Přípojná vozidla s větší účinností mají hodnotu poměru účinnosti nižší než 1.
- (5) Poměr účinnosti lze vypočítat v kilometrech, tunokilometrech nebo kilometrech krychlových. Pro všechna přípojná vozidla s výjimkou velkoobjemových přípojných vozidel by se měl používat poměr výkonnosti v tunokilometrech. Velkoobjemová přípojná vozidla jsou taková vozidla, která jsou primárně určena k přepravě objemného nákladu. Poměr účinnosti v tunokilometrech nelze pro velkoobjemová přípojná vozidla používat proto, že tato přípojná vozidla mají vyšší valivý odpor a vyšší hmotnost než jejich tradiční protějšky. Pro velkoobjemová přípojná vozidla by měl být místo toho používán poměr účinnosti v kilometrech krychlových.
- (6) Emisní třída CO<sub>2</sub> jízdní soupravy s účinnějším přípojným vozidlem by měla být vyšší než emisní třída CO<sub>2</sub> samotného motorového vozidla, a měla by proto umožňovat přístup k většímu snížení silničních poplatků. Vliv potenciálu přípojného vozidla ke snižování emisí CO<sub>2</sub> na emisní třídu CO<sub>2</sub> jízdní soupravy by měl vyplynout z porovnání poměru účinnosti konkrétního vozidla a prahových hodnot poměru účinnosti uvedených v této směrnici. Předpokládají se různé prahové hodnoty pro návěsy a pro ostatní přípojná vozidla, jelikož jejich potenciál snižovat emise CO<sub>2</sub> nákladově efektivním způsobem je rozdílný.
- (7) Pokud členský stát zahrne dopad přípojných vozidel jízdních souprav těžkých nákladních vozidel na emise CO<sub>2</sub> do systémů výběru silničních poplatků na svém

---

<sup>4</sup> 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 CO<sub>2</sub>, 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, **ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2022/1362/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj)**).

území a uloží zvláštní poplatky za jízdní soupravy, které se liší od maximálních hmotností a/nebo rozměrů stanovených ve směrnici Rady 96/53/ES<sup>5</sup>, mělo by být takovému členskému státu umožněno uplatňovat snížení silničních poplatků za tyto jízdní soupravy, jež používají alespoň jedno přípojné vozidlo s větší účinností.

- (8) Komisi by měla být svěřena pravomoc měnit přílohu VIII směrnice 1999/62/ES prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci za účelem stanovení nebo úpravy prahových hodnot poměru účinnosti, které jsou v ní stanoveny, a stanovit metodiku pro zařazování přípojných vozidel, jež prošly procesem dodatečného vybavení, a zejména těch, kterým nebyl přidělen poměr účinnosti v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2022/1362, do tříd přípojných vozidel. Stanovení prahových hodnot poměru účinnosti by mělo být provedeno, jakmile budou shromážděny údaje o účinnosti přípojných vozidel alespoň za jeden rok podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956<sup>6</sup>. Prahové hodnoty poměru účinnosti by měly být založeny na průměrné účinnosti vozového parku přípojných vozidel v době zveřejnění referenčních emisí CO<sub>2</sub> pro tato vozidla a na potenciálu těchto přípojných vozidel k dosažení zlepšení účinnosti. Poté by měly být upraveny tak, aby zohledňovaly technický pokrok a rostoucí míru zavádění nových technologií, např. přípojných vozidel s hnanými nápravami. Při stanovení metodiky pro přípojná vozidla s dodatečným vybavením by měla být zvážena instalace zařízení, jež zlepšují jejich energetickou účinnost, jako např. aerodynamických zařízení, která by bylo možné ověřovat během pravidelných technických prohlídek a která by měla být uvedena v jejich osvědčení o technické způsobilosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU<sup>7</sup>.
- (9) Aby se zajistilo, že řidiči budou správně vykazovat výkonnost přípojného vozidla připojeného k motorovému vozidlu při využívání snížení poplatků na základě emisí CO<sub>2</sub>, je nezbytné, aby byly kontrolním orgánům na požádání poskytnuty důkazy o emisní třídě jízdní soupravy, tj. včetně důkazů o výkonnosti přípojného vozidla. Nebudou-li takové důkazy poskytnuty, členský stát by byl oprávněn uplatnit poplatky pouze na základě emisní třídy motorového vozidla.
- (10) S cílem zajistit soudržné uplatňování rozlišování silničních poplatků podle emisí CO<sub>2</sub> je nezbytné pozměnit směrnici Rady 1999/37/ES<sup>8</sup> tak, aby vyžadovala, aby byl v osvědčení o registraci vyznačen poměr účinnosti přípojných vozidel, je-li k dispozici v prohlášení o shodě nebo v certifikátu jednotlivého schválení vozidla. Je důležité zajistit, aby údaje týkající se účinnosti přípojných vozidel byly k dispozici pro výměnu

<sup>5</sup> Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>**).

<sup>6</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 ze dne 28. června 2018 o sledování a vykazování emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel (Úř. věst. L 173, 9.7.2018, s. 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>**).

<sup>7</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

<sup>8</sup> Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

informací mezi členskými státy, jak je stanoveno ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520<sup>9</sup>.

(11) ~~Đále je vhodné změnit směrnici 1999/62/ES za účelem zohlednění nové struktury nařízení (EU) 2019/1242 ve znění [doplňte odkaz, jakmile bude známo]. Tyto nezbytné změny mají za cíl zachovat současný význam definice vozidla s nulovými emisemi, vozidla s nízkými emisemi, referenčních emisí CO<sub>2</sub> a plánovaného snížení emisí a toto plánované snížení emisí by mělo aktualizováno, aby byla jeho použitelnost výše uvedeným nařízením harmonizována pro období po roce 2030. Tyto změny by rovněž měly zachovat povinnost rozlišovat poplatky za pozemní komunikace a poplatky za užívání a okamžik, odkdy tato povinnost platí. Pokud jde o podskupiny vozidel, na které se toto nařízení již vztahuje, měly by tyto změny zejména vyjasnit, že tato povinnost platí ode dne 13. května 2023, tj. dva roky po dni zveřejnění prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2021/781<sup>10</sup>, jež stanoví referenční emise CO<sub>2</sub> pro tyto podskupiny vozidel. K zajištění včasného přijetí těchto změn s ohledem na datum vstupu změn nařízení (EU) 2019/1242 v platnost by měla být stanovena lhůta jednoho roku pro provedení ve vnitrostátních právních předpisech.~~

**(11) Je vhodné vyjasnit a zjednodušit některá ustanovení směrnice 1999/62/ES s cílem zohlednit změny obsažené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1610<sup>11</sup> a týkající se nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242,<sup>12</sup> jakož i změny obsažené v nařízení Komise (EU) 2022/1379<sup>13</sup> a týkající se nařízení Komise (EU) 2017/2400<sup>14</sup>. Navrhované změny se týkají definic emisí CO<sub>2</sub>, vozidla s nulovými emisemi, těžkého vozidla s nízkými emisemi, skupiny vozidel, plánovaného snížení emisí a referenčních emisí CO<sub>2</sub>, jakož i článku 7ga a čl. 8 odst. 3, přičemž se zachovává jejich původní význam.**

**(12) Tato směrnice by měla vyjasnit okamžik, od kterého platí povinnost rozlišovat silniční poplatky na základě emisí CO<sub>2</sub> pro podskupinu vozidel. Týká se tedy zveřejnění referenčních emisí CO<sub>2</sub> podskupiny vozidel přijatých v souladu s čl. 11**

<sup>9</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (Úř. věst. L 91, 29.3.2019, s. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

<sup>10</sup> Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/781 ze dne 10. května 2021 o zveřejnění seznamu uvádějícího určité emise CO<sub>2</sub> výroby, jakož i průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> všech nových těžkých vozidel zaregistrovaných v Unii a referenční emise CO<sub>2</sub> podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 za vykazované období roku 2019 (Úř. věst. L 167, 12.5.2021, s. 47).

<sup>11</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1610 ze dne 14. května 2024, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a nařízení (EU) 2018/858 a zrušuje nařízení (EU) 2018/956 (Úř. věst. L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

<sup>12</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

<sup>13</sup> Nařízení Komise (EU) 2022/1379 ze dne 5. července 2022, kterým se mění nařízení (EU) 2017/2400, pokud jde o stanovení emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u středně těžkých a těžkých nákladních vozidel a těžkých autobusů, a kterým se zahrnují elektrická vozidla a další nové technologie (Úř. věst. L 212, 12.8.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

<sup>14</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242. Tato směrnice by měla rovněž poskytnout vnitrostátním orgánům a poskytovatelům služby mýtného dostatečný čas na zařazení vozidel těchto podskupin vozidel do emisních tříd CO<sub>2</sub>. Po zveřejnění referenčních emisí CO<sub>2</sub> je stanoveno šestiměsíční prováděcí období. Pokud jde o podskupiny vozidel, na které se uvedené nařízení původně vztahovalo, povinnost rozlišovat silniční poplatky se uplatňuje od 13. května 2023, což bylo dva roky ode dne zveřejnění prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2021/781<sup>15</sup>.

- (13) Tato směrnice by měla vyjasnit datum, od kterého se použijí úpravy referenčních emisí CO<sub>2</sub> přijaté podle čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2019/1242. Pro provedení této změny je vhodné šestiměsíční období. Toto datum by mělo být ve všech členských státech stejné, aby bylo zajištěno rovné zacházení s dopravci, kteří vlastní podobná vozidla poprvé registrovaná ke stejnému datu, ale jsou usazeni v různých členských státech. Kromě toho prováděcí rozhodnutí Komise (EU) .../..., kterým se upravují referenční emise CO<sub>2</sub> uvedené v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2021/781 a upřesňuje metodika pro stanovení reprezentativních vozidel [doplňte odkaz, jakmile bude znám], upravuje referenční emise CO<sub>2</sub> s použitím od vykazovaného období 2025 pro podskupiny vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH. Současná verze definice plánovaného snížení emisí stanoví, že upravené hodnoty se použijí od vykazovaného období začínajícího po dni použitelnosti tohoto aktu. Měly by se proto používat od 1. července 2026. Aby se zabránilo tomu, že šestiměsíční prováděcí období uplyne příliš brzy po přijetí této směrnice a na provádění nezůstane dost času, je výslovně zachován den použitelnosti 1. července 2026.
- (14) Tato směrnice by měla zachovat význam definice plánovaného snížení emisí ze směrnice 1999/62/ES ve znění směrnice (EU) 2022/362. Nařízením (EU) 2024/1610 bylo změněno nařízení (EU) 2019/1242 zavedením cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> do roku 2030 o 43 %. Tato změna ovlivňuje sklon trajektorie plánovaného snížení emisí vymezeného ve směrnici 1999/62/ES pro roky do roku 2030 včetně. Některé prahové hodnoty pro emisní třídy CO<sub>2</sub> do roku 2030 včetně jsou proto přísnější než pro rok 2031 a následující roky. Výsledná podoba plánovaného snížení emisí nebyla zamýšleným důsledkem přijetí nařízení (EU) 2024/1610. Původní podoba plánovaného snížení emisí by proto měla být obnovena stanovením cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> o 30 % do roku 2030 ve směrnici 1999/62/ES. Dokud se tato změna neuplatní, je možné, že některá vozidla budou zařazena do emisní třídy CO<sub>2</sub> s plánovaným snížením emisí založeným na cíli snížení emisí CO<sub>2</sub> pro rok 2030 ve výši 43 %. Aby bylo zajištěno rovné zacházení s vozidly, která jsou zařazena do emisní třídy CO<sub>2</sub> po přijetí této směrnice, měly by členské státy do dvou měsíců od vstupu této směrnice v platnost tato vozidla přeradit pomocí plánovaného snížení emisí založeného na cíli snížení emisí CO<sub>2</sub> pro rok 2030 o 30 %.
- (15) Tato směrnice by měla vyjasnit, jak do emisních tříd CO<sub>2</sub> zařazovat vozidla, ke kterým je přiložen soubor informací pro zákazníky a která byla poprvé zaregistrována před začátkem plánovaného snížení emisí. U podskupin vozidel s referenčním obdobím 2021 nebo 2025, jak je stanoveno v nařízení (EU)

<sup>15</sup> Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/781 ze dne 10. května 2021 o zveřejnění seznamu uvádějícího určité emise CO<sub>2</sub> výrobce, jakož i průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> všech nových těžkých vozidel zaregistrovaných v Unii a referenční emise CO<sub>2</sub> podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 za vykazované období roku 2019 (Úř. věst. L 167, 12.5.2021, s. 47, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2021/781/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj)).

2019/1242, existuje nesoulad mezi datem, kdy začíná jejich plánované snížení emisí, a termínem, odkdy mají výrobci přikládat k novým vozidlům soubor informací pro zákazníky vydaný v souladu s článkem 9 nařízení Komise (EU) 2017/2400. Počátečním datem plánovaného snížení emisí podskupiny vozidel je první den referenčního období pro tuto podskupinu vozidel, jak je stanoveno v bodě 3.2 přílohy I nařízení (EU) 2019/1242. Termín, odkdy musí výrobci přikládat k novým vozidlům podskupiny vozidel soubor informací pro zákazníky, je stanoven v článku 24 nařízení Komise (EU) 2017/2400. U těchto podskupin vozidel předchází termín pro výrobce datu začátku plánovaného snížení emisí. Směrnice 1999/62/ES neuvádí, jak zařadit do emisních tříd CO<sub>2</sub> vozidla, která byla poprvé registrována před začátkem plánovaného snížení emisí. Členské státy by měly zařadit do emisní třídy CO<sub>2</sub> ta vozidla, u nichž může vlastník doložit jejich emise CO<sub>2</sub> v souboru informací pro zákazníky. Prahové hodnoty emisních tříd CO<sub>2</sub> před začátkem plánovaného snížení emisí jsou prahové hodnoty prvního roku plánovaného snížení emisí.

(16) Tato směrnice by měla vyjasnit způsob zařazování účelových vozidel do emisních tříd CO<sub>2</sub>. Nařízení (EU) 2019/1242 rozlišuje účelová vozidla, jako jsou např. vozidla používaná pro svoz odpadu nebo stavební práce, od ostatních typů vozidel vymezením podskupin účelových vozidel. Tato vozidla jsou zodpovědná za přibližně 2 % emisí v odvětví těžkých vozidel a jsou provozována převážně ve městech. Po přijetí nařízení (EU) 2024/160 jsou účelová vozidla jako taková označena až po jejich první registraci. Soubor informací pro zákazníky nového vozidla proto neposkytuje informace o účelové povaze vozidla. Účelová vozidla proto nemohou být uznána jako vozidla náležející do podskupiny účelových vozidel, když jsou zařazena do emisní třídy CO<sub>2</sub>. Z objektivních a praktických důvodů by se pro účely směrnice 1999/62/ES měla účelová vozidla považovat za vozidla náležející do odpovídající podskupiny jiných než účelových vozidel.

(17) Tato směrnice by měla vyjasnit způsob zařazování dodatečně vybavených vozidel s nulovými emisemi do emisních tříd CO<sub>2</sub>. Nařízení (EU) 2019/1242 stanovuje výrobcům cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> u nových těžkých vozidel. Podle uvedeného nařízení mají výrobci prospěch zejména z uvádění na trh vozidel s nulovými emisemi na trh. Směrnice 1999/62/ES stimuluje poptávku po těchto vozidlech stanovením snížených poplatků v souladu s emisní třídou CO<sub>2</sub> 5. Stávající nevýhodou vozidel s nulovými emisemi je, že mají menší provozní dojezd než konvenční vozidla. Pro zvýšení provozního dojezdu vozidla je možné vozidla s nulovými emisemi dodatečně vybavit nahrazením bateriové sady palivovým generátorem, aby se zvýšil provozní dojezd vozidla. Takto dodatečně vybavená vozidla se tak stávají hybridními vozidly. Podle směrnice 1999/62/ES se vozidla zařazují do emisních tříd CO<sub>2</sub> podle dokumentace k vozidlu, kterou výrobci vystavují před první registrací vozidla. To znamená, že podle stávajícího legislativního rámce by se na takto dodatečně vybavená vozidla nadále vztahovaly snížené poplatky v souladu s emisní třídou CO<sub>2</sub> č. 5, přestože tato vozidla využívají palivový generátor. Toto zacházení však narušuje trh silniční nákladní dopravy v neprospěch provozovatelů, kteří používají vozidla s nulovými emisemi, jež nejsou dodatečně vybavena, a neodráží skutečné snížení emisí za dobu životnosti vozidel pro účely nařízení (EU) 2019/1242. Aby se zajistilo, že všechna vozidla budou na základě výsledků simulačního nástroje VECTO zařazena do emisních tříd CO<sub>2</sub>, měla by se proto vozidla s nulovými emisemi, která jsou dodatečně vybavena motorem poháněným palivem, považovat podle směrnice 1999/62/ES za vozidla náležející do emisní třídy CO<sub>2</sub> č. 1.

- (18) Tato směrnice by měla vyjasnit způsob zařazování dvoupalivových (dual fuel) vozidel emisních tříd CO<sub>2</sub>. Ustanovení čl. 24 odst. 2 písm. g) nařízení Komise (EU) 2017/2400 ukládá výrobcům povinnost vydávat soubor informací pro zákazníky v případě dvoupalivových (dual fuel) vozidel od 1. ledna 2024. Některá dvoupalivová (dual fuel) vozidla však byla registrována před tímto datem bez souboru informací pro zákazníky. Vozidla, která byla poprvé zaregistrována před tímto datem, nemohou využívat výhodnějších sazeb mýtného a mohou být znevýhodněna oproti podobným vozidlům, která byla zaregistrována později. Výrobci mohou stanovit emise CO<sub>2</sub> již registrovaného vozidla provedením nové simulace, která zohledňuje nejnovější požadavky nařízení (EU) 2017/2400. Členské státy by měly výsledky těchto simulací přijmout jako důkaz emisí CO<sub>2</sub> vozidla. Komise by měla zabránit používání nelegitimních výsledků simulace tím, že bude dohlížet na využívání této možnosti ze strany výrobců. Výrobce, který se rozhodne tuto možnost využít, by to proto měl oznámit Komisi. Členské státy by měly tento dokument přijmout pouze tehdy, pokud jej obdrží přímo od výrobce, pokud je dokument v digitální podobě, protože je méně náchylný k podvodům, a pokud bylo výrobcí adresováno kladné rozhodnutí Komise.
- (19) Touto směrnicí by měla být zrušena určitá ustanovení, která se stala zastaralými. Směrnice 1999/62/ES stanoví rozšíření své působnosti na podskupiny vozidel, na které se vztahuje nařízení (EU) 2017/2400, ale na které se dosud nevztahuje nařízení (EU) 2019/1242. Příslušnými ustanoveními směrnice 1999/62/ES jsou čl. 2 odst. 1 bod 30 písm. b), čl. 2 odst. 1 bod 38 písm. b), čl. 7ga odst. 1 třetí pododstavec a čl. 7ga odst. 7. Nařízením (EU) 2024/1610 byla rozšířena oblast působnosti nařízení (EU) 2019/1242 tak, aby odpovídala oblasti působnosti nařízení (EU) 2017/2400. Příslušná ustanovení směrnice 1999/62/ES se proto stala zastaralými a měla by být zrušena, aby se zjednodušilo znění uvedené směrnice.
- (1220) Směrnice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EU) 2019/520 by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

### *Článek 1*

#### **Změny směrnice 1999/62/ES**

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

- 1) Ustanovení čl. 2 odst. 1 se mění takto:

**a) bod 28 se nahrazuje tímto:**

„28) „emisemi CO<sub>2</sub>“ těžkého vozidla jeho specifické emise CO<sub>2</sub> (gCO<sub>2</sub>/t-km) uvedené v bodě 2.6.1 jeho souboru informací pro zákazníky, jedná-li se o těžké nákladní vozidlo, nebo jeho specifické emise CO<sub>2</sub> (gCO<sub>2</sub>/p-km) uvedené v bodě 2.6.4 jeho souboru informací pro zákazníky, pokud se jedná o autokar nebo autobus ve smyslu části II přílohy IV nařízení Komise (EU) 2017/2400 (\*);

\* 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 CO<sub>2</sub> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).“;

**ab)** v bodě 29 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) těžké motorové vozidlo podle čl. 3 bodu 11 písm. a) anebo b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 (\*\*); nebo“

\*\* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).“;

**bc)** v bodě 30 se písmeno b) bod 30 se nahrazuje tímto:

„30) „těžkým vozidlem s nízkými emisemi“ těžké vozidlo s nízkými emisemi ve smyslu čl. 3 bodu 12 nařízení (EU) 2019/1242;“

„b) těžké vozidlo ze skupiny vozidel, na niž se vztahuje prováděcí akt přijatý podle čl. 7ga odst. 7, s emisemi CO<sub>2</sub> nižšími než 50 % referenčních emisí CO<sub>2</sub> jeho skupiny vozidel, jiné než vozidlo s nulovými emisemi;“;

**d)** bod 35 se nahrazuje tímto:

„35) „skupinou vozidel“ skupina vozidel ve smyslu čl. 4 prvního pododstavce nařízení (EU) 2017/2400;“

**ee)** bod 37 se nahrazuje tímto:

„37) „plánovaným snížením emisí“ podskupiny vozidel (sg) plánované snížení emisí pro těžká nákladní vozidla ( $ET_{sg,Y}$ ) nebo pro autobusy a autokary ( $ETp_{sg,Y}$ ) stanovené v souladu s bodem 5.1.2.1 přílohy I nařízení (EU) 2019/1242 a upravené takto:

a) pro roky  $Y \leq 2030$  je cíl snížení emisí CO<sub>2</sub> pro rok 2030 ( $rf_{sg,Y}$  nebo  $rfp_{sg,Y}$ , kde  $Y=2030$ ) 30 %, a

b) pro roky  $Y > 2030$  je cílový faktor ( $RET_{sg,Y}$  nebo  $RETp_{sg,Y}$ ) 0,7;“

„37) „plánovaným snížením emisí“ pro podskupinu vozidel (sg) a vykazované období roku (Y), totiž  $ET_{sg,Y}$ , součin koeficientu ročního snížení emisí CO<sub>2</sub> ( $RET_{sg,Y}$ ) a referenčních emisí CO<sub>2</sub> ( $rCO_{2sg}$ ) podskupiny (sg), totiž  $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$ ; veličina  $RET_{sg,Y}$  je stanovena v souladu s bodem 5.1 přílohy I nařízení (EU) 2019/1242;“

**df)** bod 38 se nahrazuje tímto:

„38) „referenčními emisemi CO<sub>2</sub>“ referenční emise CO<sub>2</sub> ve smyslu čl. 3 bodu 1 nařízení (EU) 2019/1242;“

„38) „referenčními emisemi CO<sub>2</sub>“:

a) u podskupin vozidel, na něž se vztahuje nařízení (EU) 2019/1242, hodnota vypočítaná v souladu se vzorcem stanoveným v bodě 3 přílohy I uvedeného nařízení;

b) u skupiny vozidel, na niž se vztahuje prováděcí akt přijatý podle čl. 7ga odst. 7, referenční emise CO<sub>2</sub> v ní stanovené, odpovídající průměrné hodnotě všech emisí CO<sub>2</sub> vozidel v dané skupině vozidel, vykázaná podle nařízení

Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 ( 6 ) pro první vykazované období, které začne po dni, k němuž se v souladu s článkem 24 nařízení (EU) 2017/2400 zakazuje registrace, prodej nebo uvedení do provozu vozidel v dané skupině vozidel, která nesplňují povinnosti uvedené v článku 9 nařízení (EU) 2017/2400;“

eg) doplňují se nové body, které znějí:

„42) „přípojným vozidlem“ přípojně vozidlo definované v čl. 3 bodě 17 nařízení (EU) 2018/858 a spadající do oblasti působnosti prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (\*\*);

43) „návěsem“ přípojně vozidlo, které splňuje definici návěsu v čl. 3 bodě 33 nařízení (EU) 2018/858 a které spadá do oblasti působnosti prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362.“

---

\*\*\* 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 CO<sub>2</sub>, 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, **ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2022/1362/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj)**).“

2) Článek 7ga se mění takto:

a) v odstavci 1 se druhý, třetí a čtvrtý pododstavec nahrazují tímto:

„Členské státy toto rozlišení uplatní na podskupiny vozidel, na něž se vztahuje nařízení (EU) 2019/1242, nejpozději šest měsíců po zveřejnění na základě referenčních emisí CO<sub>2</sub> těchto podskupin vozidel, přijatých zveřejněných v souladu s čl. 11 odst. 1 uvedeného nařízení. Pro podskupiny vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH však členské státy uplatní toto rozlišení nejpozději dne 13. května 2023.

Členské státy použijí Pokud jsou referenční emise CO<sub>2</sub> upravené upraveny podle čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2019/1242 od prvního dne šestého měsíce po jejich zveřejnění. U podskupin vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH však členské státy použijí referenční emise CO<sub>2</sub> upravené podle prováděcího nařízení Komise (EU) .../... [doplňte odkaz, jakmile bude znám] od 1. července 2026. uplatní se tyto referenční emise CO<sub>2</sub> od počátku následujícího vykazovaného období.

~~Odehylně od druhého pododstavce se uvedené rozlišení pro emisní třídy CO<sub>2</sub> č. 1, 4 a 5 podle odstavce 2 tohoto článku uplatní na skupiny vozidel, na něž se vztahují prováděcí akty přijaté podle odstavce 7, nejpozději dva roky po přijetí těchto prováděcích aktů. Rozlišení je založeno na referenčních emisích CO<sub>2</sub> a uplatní se do doby, než budou zveřejněny referenční emise CO<sub>2</sub> pro dotyčné podskupiny vozidel v souladu s čl. 11 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242. Po zveřejnění referenčních emisí CO<sub>2</sub> v souladu s čl. 11 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242 uplatní členské státy tyto referenční emise CO<sub>2</sub> namísto referenčních emisí CO<sub>2</sub> stanovených podle odstavce 7 a rozlišení pro dotyčné skupiny vozidel se uplatní na všechny emisní třídy.“;~~

b) v odstavci 2 se doplňují nové pododstavce, které znějí:

„Členské státy přeřadí vozidla, která byla zařazena do emisní třídy CO<sub>2</sub> 2 nebo 3 s plánovaným snížením emisí založeným na cíli snížení emisí CO<sub>2</sub>

pro rok 2030 o 43 %, tak, že místo toho použijí plánované snížení emisí založené na cíli snížení emisí CO<sub>2</sub> pro rok 2030 o 30 %, a to nejpозději do [datum vstupu této směrnice v platnost + dva měsíce].

Členské státy považují za způsobilá pro zařazení do emisní třídy CO<sub>2</sub> všechna vozidla, u nichž může uživatel silnice doložit emise CO<sub>2</sub> v souboru informací pro zákazníky vydaném v souladu s článkem 9 nařízení (EU) 2017/2400. Pokud datum první registrace vozidla předchází začátku plánovaného snížení emisí podskupiny vozidel, do které vozidlo náleží, použijí se hodnoty prvního roku plánovaného snížení emisí pro tuto podskupinu.

Členské státy považují účelová vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 9 nařízení (EU) 2019/1242 za vozidla náležející do odpovídající podskupiny jiných než účelových vozidel.

Členské státy neuplatní snížené poplatky v souladu s emisní třídou CO<sub>2</sub> č. 5 na vozidla s nulovými emisemi, která byla dodatečně vybavena motorem poháněným palivem, který vyrábí elektrickou energii nebo se podílí na pohonu vozidla. Členské státy místo toho uplatní poplatky podle emisní třídy CO<sub>2</sub> č. 1.

Výrobci vozidel mohou použít simulační nástroj stanovený v článku 5 nařízení (EU) 2017/2400 ke stanovení emisí CO<sub>2</sub> dvoupalivového (dual fuel) vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 21 nařízení (EU) 2017/2400, po datu jeho výroby, pokud datum výroby tohoto vozidla nastalo před 1. lednem 2024. Výrobce, který má v úmyslu tuto možnost využít, oznámí svůj záměr Komisi a ta rozhodne, zda tento výrobce může simulační nástroj pro účely uvedené v tomto odstavci použít. Pro zařazení vozidla do emisní třídy CO<sub>2</sub> členské státy uznají simulaci provedenou výrobcem jako důkaz emisí CO<sub>2</sub> vozidla za předpokladu, že jim výrobce zašle výsledky simulace přímo a v digitální podobě spolu s rozhodnutím Komise určeným tomuto výrobcem.“;

b) odstavec 7 se zrušuje. v odstavci 7 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Komise přijme prováděcí akty s cílem upřesnit referenční emise CO<sub>2</sub> pro jiné skupiny vozidel než podskupiny 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH.“

3) Vkládá se nový článek, který zní:

*„Článek 7gc*

1. Do 30. června 2030 mohou členské státy při uplatňování článku 7ga zohledňovat vliv přípojných vozidel na emise CO<sub>2</sub> v rámci jejich jízdní soupravy s motorovým vozidlem. Od 1. července 2030 členské státy tento vliv zohledňovat musí.

Pokud členský stát uplatní ustanovení prvního pododstavce, emisní třída CO<sub>2</sub> jízdní soupravy uvedená v čl. 7ga odst. 2 je ovlivněna třídou taženého přípojného vozidla v souladu s přílohou VIII.

2. Pokud členský stát uplatní ustanovení prvního pododstavce a v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. a) uloží zvláštní poplatky na jízdní soupravy, které se liší od maximálních hmotností a/nebo rozměrů stanovených v příloze I směrnice Rady 96/53/ES\*, může v souladu s čl. 4 odst. 4 uvedené směrnice uplatnit snížení silničních poplatků za takové jízdní soupravy, jež používají alespoň jedno přípojně

vozidlo, kterému je přidělena třída přípojného vozidla v souladu s přílohou VIII dané směrnice.

Částka snížení silničního poplatku může odpovídat snížení poskytnutému jízdám soupravám, které se neliší od maximálních hmotností a/nebo rozměrů.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijmout akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 9d, kterým se mění příloha VIII, za účelem stanovení prahových hodnot poměru účinnosti v příloze stanovených nebo k jejich úpravě tak, aby zohledňovaly technický pokrok. Prahové hodnoty poměru účinnosti jsou založeny na průměrné účinnosti vozového parku přípojných vozidel v době zveřejnění referenčních emisí CO<sub>2</sub> pro tato vozidla a na potenciálu přípojných vozidel k dosažení zlepšení účinnosti, a to s přihlédnutím k rozdílnému potenciálu mezi návěsy a ostatními přípojnými vozidly.

Pro přípojná vozidla tříd 1 a 2 uvedená v tabulce přílohy VIII Komise do jednoho roku od zveřejnění referenčních emisí CO<sub>2</sub> podle čl. 11 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242 přijme akt v přenesené pravomoci, který stanoví prahové hodnoty poměru účinnosti.

~~Pro přípojná vozidla třídy 3~~ **Třída 3 přípojných vozidel** uvedená v tabulce přílohy VIII **se vztahuje na přípojná vozidla s nulovými emisemi, jak jsou definována v čl. 3 bodě 11 písm. c) nařízení (EU) 2019/1242, která splňují prahovou hodnotu poměru účinnosti pro třídu 3 přípojných vozidel.** ~~, pokud jde o přípojná vozidla vybavená zařízením, jež aktivně podporuje jejich pohon a nemá žádný vnitřní spalovací motor nebo má vnitřní spalovací motor s emisemi nižšími než 5 g CO<sub>2</sub>/kWh, přijme Komise~~ **přijme** akt v přenesené pravomoci, který stanoví prahové hodnoty poměru účinnosti poté, co budou k dispozici v souladu s právem certifikované hodnoty pro tato přípojná vozidla.

Komisi se svěřuje pravomoc přijmout akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 9d, kterým se mění příloha VIII, za účelem stanovení metodiky pro určování zařazení přípojných vozidel, jež jsou dodatečně vybavena zařízením zlepšujícím jejich energetickou účinnost, a zejména vozidel, jež byla zaregistrována, prodána nebo uvedena do provozu před datem účinku prováděcího nařízení (EU) 2022/1362, do třídy přípojných vozidel.

4. Pro účely záznamového zařízení uvedeného v odstavci 3 čtvrtém pododstavci členské státy použijí bod 10 (jiné informace) přílohy II směrnice 2014/45/EU\*\*.

---

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

\*\* Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).“

4) V čl. 7j odst. 2a se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Pokud řidič nebo případně dopravce či poskytovatel evropské služby elektronického mýtného (EETS) nejsou schopni poskytnout důkazy o emisní třídě vozidla pro účely čl. 7g odst. 2, článku 7ga a článku 7gb, mohou členské státy uplatnit mýtné nebo poplatky za užívání do výše nejvyšší použitelné sazby. Pokud řidič nebo případně

dopravce či poskytovatel evropské služby elektronického mýtného (EETS) nejsou schopni poskytnout důkazy o emisní třídě jízdní soupravy pro účely článku 7gc, mohou členské státy uplatnit mýtné nebo poplatky za užívání na základě emisní třídy motorového vozidla.“

**5) V článku 8 se odstavec 3 se nahrazuje tímto:**

**„3. V případě společného systému poplatků za užívání uvedeného v odstavci 1 tohoto článku je konečným dnem použitelnosti rozlišení uvedených v čl. 7ga odst. 1 pro podskupiny vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH 25. březen 2025.“**

**56) V článku 9d se první pododstavec nahrazuje tímto:**

„Komisi je v souladu s článkem 9e svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci, kterými se mění tato směrnice, pokud jde o přílohu 0, vzorce v bodech 4.1 a 4.2 přílohy IIIa a hodnoty uvedené v tabulkách příloh IIIb a IIIc, za účelem jejich přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku, a pokud jde o prahové hodnoty poměru účinnosti uvedené v tabulce přílohy VIII, za účelem jejich stanovení nebo jejich úpravy tak, aby zohledňovaly technický pokrok.“

**67) V čl. 11 odst. 2 se písmeno c) nahrazuje tímto:**

„c) rozlišení poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání podle environmentální výkonnosti vozidel podle článků 7g, 7ga, 7gb nebo 7gc;“

**78) Příloha této směrnice se připojuje jako příloha VIII.**

*Článek 2*

**Změny směrnice (EU) 2019/520**

V příloze I směrnice (EU) 2019/520 se část I nahrazuje tímto:

**„Část I. Údaje týkající se vozidla**

| <b>Položka</b>                                     | <b>P/N<sup>(1)</sup></b> | <b>Poznámky</b>                                 |
|----------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------|
| Registrační číslo vozidla                          | P                        |                                                 |
| Číslo podvozku / identifikační číslo vozidla (VIN) | P                        |                                                 |
| Členský stát registrace                            | P                        |                                                 |
| Tovární značka                                     | P                        | (D.1 <sup>(2)</sup> ) např. Ford, Opel, Renault |
| Obchodní typ vozidla                               | P                        | (D.3) např. Focus, Astra, Megane                |
| Kód kategorie EU                                   | P                        | (J) např. mopedy, motocykly, automobily         |
| Emisní třída Euro                                  | P                        | např. Euro 4, Euro 6                            |
| Emisní třída CO <sub>2</sub>                       | N                        | použije se pro těžká vozidla                    |
| Datum přeřazení                                    | N                        | použije se pro těžká vozidla                    |

|                                                                                                                                                         |   |                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---------------------------------|
| CO <sub>2</sub> v g/tkm                                                                                                                                 | N | použije se pro těžká vozidla    |
| Velkoobjemové provedení: ano/ne                                                                                                                         | N | použije se pro přípojná vozidla |
| Poměr účinnosti – v tunokilometrech (-)...                                                                                                              | N | použije se pro přípojná vozidla |
| Poměr účinnosti – v kilometrech krychlových (-)...                                                                                                      | N | použije se pro přípojná vozidla |
| Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla                                                                                               | P |                                 |
| <p>(1)<br/>P = povinné, pokud jsou k dispozici v národním registru, N = nepovinné.</p> <p>(2)<br/>Harmonizovaný kód Unie, viz směrnice 1999/37/ES.“</p> |   |                                 |

### Článek 3

#### Změna směrnice 1999/37/ES

V příloze I směrnice 1999/37/ES se v bodě V výfukové emise doplňují nové body, které znějí:

„(V.11) poměr účinnosti:

- U jiných než velkoobjemových přípojných vozidel poměr účinnosti – v tunokilometrech, je-li tak uvedeno v bodě 49.11.2 prohlášení o shodě definovaného v dodatku přílohy VIII prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683\* nebo v bodě 49.11.2 certifikátu jednotlivého schválení vozidla definovaného v dodatku 1 přílohy III uvedeného nařízení.
- U velkoobjemových přípojných vozidel poměr účinnosti – v kilometrech krychlových, je-li tak uvedeno v bodě 49.11.3 prohlášení o shodě definovaného v dodatku přílohy VIII prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683 nebo v bodě 49.11.3 certifikátu jednotlivého schválení vozidla definovaného v dodatku 1 přílohy III uvedeného nařízení.

Velkoobjemové provedení se uvede v bodě 49.10 prohlášení o shodě těžkých přípojných vozidel definovaného v dodatku přílohy VIII prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683 nebo v bodě 49.10 certifikátu jednotlivého schválení vozidla definovaného v dodatku 1 přílohy III uvedeného nařízení,

(V.12) třída přípojného vozidla určená v souladu s článkem 7gc směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES;

\* 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, **ELI:** <http://data.europa.eu/eli/reg/impl/2020/683/oj>).“

### Článek 4

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [jeden rok ode dne vstupu této směrnice v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

#### *Článek 5*

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

#### *Článek 6*

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament  
předseda/předsedkyně*

*Za Radu  
předseda/předsedkyně*