

Brusel 17. února 2023  
(OR. en)

6539/23

---

---

**Interinstitucionální spis:  
2023/0042(COD)**

---

---

CLIMA 82  
ENV 147  
TRANS 63  
MI 122  
CODEC 208  
IA 23

## **NÁVRH**

---

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	15. února 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2023) 88 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, 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 zrušuje nařízení (EU) 2018/956

---

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2023) 88 final.

---

Příloha: COM(2023) 88 final



Ve Štrasburku dne 14.2.2023  
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**

**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 zrušuje nařízení (EU) 2018/956**

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

#### • Odůvodnění a cíle návrhu

Jako jeden z klíčových prvků [Zelené dohody pro Evropu](#), která formuluje odhodlání Evropské komise řešit problémy související se změnou klimatu a životního prostředí, zakotvuje [evropský právní rámec pro klima](#) v právních předpisech závazek EU dosáhnout cíle klimatické neutrality do roku 2050 a zvýšit průběžné ambice stanovením cíle čistého snížení emisí do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990 alespoň o 55 %. To je v souladu se závazkem EU ke globálním opatřením v oblasti klimatu podle Pařížské dohody. Krize spojená s invazí Ruska na Ukrajinu představuje důvod k ještě vyššímu omezení závislosti EU na fosilních palivech, jak zdůraznil [plán REPowerEU](#), který vytyčil opatření s cílem dosáhnout úspor energie, diverzifikovat dodávky, nahradit fosilní paliva a provádět inteligentní investice a reformy ve všech hospodářských odvětvích.

Silniční doprava je konkrétně odpovědná za pětinu celkových emisí skleníkových plynů v EU a emise z této dopravy vykazují vzestupný trend. Důvod pro přechod na [mobilitu s nulovými emisemi](#) je ještě naléhavější a jasnější s ohledem na co nejrychlejší snížení energetické závislosti EU, neboť na silniční dopravu připadá také třetina veškeré konečné spotřeby energie v EU. V této souvislosti plán REPowerEU upozorňuje na nutnost zvýšit úspory energie a účinnost v odvětví dopravy a urychlit přechod na vozidla s nulovými emisemi kombinující elektrifikaci s bezfosilním vodíkem k nahrazení fosilních paliv.

S cílem naplnit tyto navýšené cíle v oblasti klimatu přijala Komise v červenci 2021 komplexní [balíček sladěných návrhů politiky](#) jako součást [balíčku „Fit for 55“](#).

. Doprava je rovněž odpovědná za více než dvě třetiny všech emisí NO<sub>x</sub> a připadá na ni významný podíl (přibližně 10 % nebo více) celkových emisí jiných znečišťujících látek. Zejména silniční doprava má nadále významný podíl na emisích všech hlavních látek znečišťujících ovzduší (s výjimkou SO<sub>x</sub>).

Bez dalších opatření nebude toto odvětví dostatečně přispívat k dosažení cílů v oblasti klimatu a nulového znečištění pro roky 2030 a 2050 a ke snížení energetické závislosti EU. Politické scénáře, na kterých je založen plán dosažení cíle v oblasti klimatu a balíček „Fit for 55“, ukazují, že ke snížení emisí CO<sub>2</sub> z těžkých vozidel budou zapotřebí vyšší ambice spolu s politikami pro zdokonalení systémů nákladní dopravy, včetně přechodu k jiným druhům dopravy.

Odvětví těžkých vozidel je odpovědné za více než čtvrtinu emisí skleníkových plynů ze silniční dopravy v EU a za více než 6 % celkových emisí skleníkových plynů v EU. V roce 2019 byly emise skleníkových plynů z těžkých vozidel o 44 %, resp. 37 % vyšší než celkové emise z letecké a námořní dopravy.

Obecně má automobilový průmysl pro hospodářství EU klíčový význam a tvoří více než 7 % HDP EU. Poskytuje pracovní místa (přímo či nepřímo ve výrobě, prodeji, údržbě, stavebnictví a dopravě a dopravních službách) pro 14,6 milionu Evropanů. EU patří mezi největší světové výrobce motorových vozidel a v tomto odvětví vykazuje technologické prvenství. Investice EU do výzkumu a vývoje v automobilovém průmyslu dosahují 60,9 miliardy EUR ročně. Význam odvětví těžkých vozidel v rámci automobilového průmyslu je podstatný, neboť v EU existuje vysoký počet velkých výrobních závodů. Jakkoli je počet ročně vyrobených nových těžkých vozidel v EU ve výši přibližně 500 000 kusů výrazně nižší než počet osobních automobilů, přidaná hodnota na vyrobený kus je u těžkých vozidel významně vyšší.

Automobilový průmysl prochází významnou strukturální transformací, která zahrnuje změny v oblasti čistých a digitálních technologií, zejména přechod od spalovacích motorů k bezemisním a nízkoemisním technologiím a také ke stále více propojeným vozidlům. Ambicí by mělo být posílit automobilový průmysl, aby mohl i nadále zastávat vedoucí roli v oblasti technologií budoucnosti a posilovat ji.

**Emisní normy CO<sub>2</sub>** pro těžká vozidla jsou hlavními hybnými silami pro snižování emisí CO<sub>2</sub> v tomto odvětví. **Obecným cílem** tohoto návrhu je stanovit nové emisní normy s cílem snížit emise CO<sub>2</sub> a přispět k přechodu na mobilitu s nulovými emisemi v širším kontextu ambicióznějších cílů EU v oblasti klimatu do roku 2030 a klimatické neutrality EU do roku 2050.

Návrh sleduje **tři konkrétní cíle**. Prvním cílem je nákladově efektivním způsobem **snížit emise CO<sub>2</sub>** z těžkých vozidel v souladu s cíli EU v oblasti klimatu a současně přispět ke zlepšení energetické bezpečnosti EU. Vzhledem k tomu, že účinek emisních norem pro CO<sub>2</sub> z těžkých vozidel na snížení emisí z vozového parku není okamžitý, a s ohledem na dynamiku obnovy vozového parku je pro zajištění dosažení dlouhodobého cíle důležité jednat včas.

Druhým specifickým cílem je zajistit přínosy pro evropské **provozovatele a uživatele dopravy**, z nichž většinu tvoří malé a střední podniky, a to na základě širšího zavádění energeticky účinnějších vozidel. Výkonnostní normy pro CO<sub>2</sub> z těžkých vozidel podněcují výrobce zvyšovat nabídku vozidel s nulovými emisemi, aby mohli spotřebitelé využívat cenově dostupnější modely vozidel s nulovými emisemi a významné úspory energie plynoucí z používání těchto vozidel, čímž se sníží celkové náklady na jejich vlastnictví.

Třetím specifickým cílem je posílit **vedoucí postavení EU v oblasti průmyslu z hlediska technologií a inovací** směrováním investic do technologií s nulovými emisemi. Automobilovému průmyslu se sice daří vyvíjet a vyrábět pokročilé technologie pro vozidla se spalovacími motory a uvádět je na trh po celém světě, musí však stále více směřovat investice do technologií s nulovými emisemi, aby získal vůdčí postavení v současném globálním přechodu na mobilitu s nulovými emisemi.

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

Tato iniciativa je úzce propojena s návrhy přijatými v rámci balíčku „Fit for 55“.

Tím, že emisní normy CO<sub>2</sub> zajišťují snižování emisí ze silniční dopravy, podporují zejména členské státy při plnění jejich cílů podle nařízení o „sdílení úsilí“. Stimulují elektrifikaci vozidel a tím přispívají k cílům energetické účinnosti a současně díky tomu, že poskytují doplňkový způsob k využívání energie z obnovitelných zdrojů, také k cíli v oblasti obnovitelných zdrojů energie. Návrh je také v souladu s návrhy, které vzešly z Konference o budoucnosti Evropy, zejména s návrhy 3 a 4 týkajícími se změny klimatu, energetiky a dopravy, které výslovně zdůrazňují další snižování závislosti na ropě a plynu a podporu využívání elektrických vozidel, jakož i investice do nezbytné dobíjecí infrastruktury.

Mezi emisními normami CO<sub>2</sub> a obchodováním s emisemi pro budovy a silniční dopravu existuje jasná komplementarita. Emisní normy CO<sub>2</sub> se zabývají nabídkou palivově úspornějších vozidel a vozidel s nulovými emisemi a stanovují požadavky na výrobce vozidel, pokud jde o jejich nové vozové parky. Rozšíření obchodování s emisemi se týká spotřeby paliva v celém vozovém parku. Mohlo by zvýšit poptávku po palivově úspornějších vozidlech i po vozidlech s nulovými emisemi, a usnadnit tak výrobcům vozidel plnění cílů v oblasti účinnosti CO<sub>2</sub>.

Emisní normy CO<sub>2</sub> tím, že motivují k dodávkám nových vozidel s nulovými emisemi na trh, jsou rovněž doplňkovým opatřením ke směrnici o obnovitelných zdrojích energie, která

stimuluje využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro vozidla ve vozovém parku se spalovacími motory.

Existují rovněž významné synergie mezi emisními normami CO<sub>2</sub> a posíleným systémem obchodování s emisemi (ETS) a směrnicí o obnovitelných zdrojích energie. Systém obchodování s emisemi a směrnice o obnovitelných zdrojích energie budou hnací silou dekarbonizace výroby energie, takže vozidla s nulovými emisemi, jejichž výrobu motivují emisní normy CO<sub>2</sub>, budou postupně poháněna z obnovitelných zdrojů energie, čímž se dosáhne dekarbonizace všech emisí „*well-to-wheel*“ (od zdroje ke kolu).

Existují i důležité synergie s návrhem schvalování typu z hlediska emisí Euro 7 zajišťující, aby byla všechna vozidla tak čistá, jak je to technologicky a ekonomicky proveditelné. To je zvláště významné z toho důvodu, že i vozidla s nulovými emisemi stále emitují mikroplasty z pneumatik a částice z brzdových systémů. V normě Euro 7 se navrhuje regulace těchto jiných než výfukových emisí.

A konečně, zatímco emisní normy CO<sub>2</sub> zajišťují nabídku vozidel s nulovými emisemi, **nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva** je nezbytným doplňkovým nástrojem k řešení překážky trhu v oblasti zavádění infrastruktury.

Kombinace zdanění energie, investic do dobíjecí a čerpací infrastruktury, stanovování nových cen uhlíku a aktualizovaných norem CO<sub>2</sub> vede k vyváženému a nákladově efektivnímu přístupu ke snižování emisí ze silniční dopravy, při němž jsou řešeny překážky a selhání trhu a investoři získávají jistotu, že budou investovat do bezemisních technologií.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tento návrh je v souladu se všemi opatřeními a politikami EU a pomáhá EU dosáhnout náročnějšího cíle do roku 2030 a úspěšného a spravedlivého přechodu k cíli v oblasti klimatické neutrality do roku 2050, jak uvedla Komise ve sdělení o Zelené dohodě pro Evropu.

Spolu s návrhem, který je součástí balíčku „Fit for 55“, nástroj na podporu oživení Next Generation EU, plán REPowerEU a víceletý finanční rámec na období 2021–2027 pomohou dosáhnout souběžné ekologické a digitální transformace, o niž Evropa usiluje. Kombinace těchto politik propojí opatření v oblasti klimatu s hospodářským růstem a urychlí tak přechod na čisté a udržitelné hospodářství. Tato iniciativa je rovněž v souladu s politikami Unie v oblasti čistého a oběhového hospodářství, udržitelné a inteligentní mobility a s cíli Akčního plánu pro nulové znečištění<sup>1</sup>. Vzhledem k tomu, že urychlení zavádění těžkých vozidel s nulovými emisemi povede ke snížení znečištění ovzduší, a to i s vedlejšími přínosy pro vodu a půdu díky snížení znečištění usazováním z atmosféry, iniciativa přispívá k cílům v oblasti čistého ovzduší, včetně přísnějších norem pro kvalitu ovzduší v navrhované revizi<sup>2</sup> směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší.

Jak Komise oznámila ve svém sdělení **Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy**<sup>3</sup>, Komise se angažuje společně s veřejnými orgány, zúčastněnými stranami a sociálními partnery v procesu spolupráce způsobů ekologické a digitální transformace, čímž se podpoří rozšíření výroby vozidel s nulovými emisemi, rychlé zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a s tím související prohlubování dovedností a změna kvalifikace pracovníků. Průmyslový plán Zelené dohody<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>2</sup> COM(2022) 542 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 350 final.

<sup>4</sup> COM(2023) 62 final.

zvýší konkurenceschopnost evropského průmyslu s nulovými čistými emisemi a podpoří rychlý přechod ke klimatické neutralitě. Cílem tohoto plánu je vytvořit příznivější prostředí pro zvýšení unijní výrobní kapacity technologií a produktů s nulovými čistými emisemi, které jsou nezbytné ke splnění ambiciózních cílů Evropy v oblasti klimatu.

Tato iniciativa je rovněž v souladu s politikou EU v oblasti výzkumu a inovací. Podpora vývoje technologií nulových emisí je rovněž součástí rámcového programu EU pro výzkum a inovace, a to zejména prostřednictvím partnerství programu Horizont Evropa.

Iniciativa je v souladu s financováním EU pro vozidla s nulovými nebo nízkými emisemi a čistou dopravu. Financování prostřednictvím Fondu soudržnosti, Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu pro spravedlivou transformaci činí celkem 8,2 miliardy EUR na infrastrukturu čisté městské dopravy, 5,1 miliardy EUR na vozový park čisté městské dopravy, 1,1 miliardy EUR na infrastrukturu pro alternativní paliva, 408 milionů EUR na digitalizaci městské dopravy – emise skleníkových plynů a 141 milionů EUR na digitalizaci silniční dopravy – emise skleníkových plynů. Kromě toho podpora z Nástroje pro oživení a odolnost činí 7,7 miliardy EUR na infrastrukturu čisté městské dopravy, 5,4 miliardy EUR na vozový park čisté městské dopravy, 60 milionů EUR na digitalizaci dopravy, je-li částečně věnována na snižování emisí skleníkových plynů v městské dopravě, 380 milionů EUR na digitalizaci dopravy, je-li částečně věnována na snižování emisí skleníkových plynů v silniční dopravě, a 7,6 miliardy EUR na vozidla s nulovými nebo nízkými emisemi.

Dne 12. ledna 2023 vstoupilo v platnost nařízení o zahraničních subvencích. Tento nový soubor pravidel pro kompenzaci narušení, jež způsobují zahraniční subvence, umožní, aby byla EU nadále otevřená obchodu a investicím a zároveň aby měly všechny společnosti působící na jednotném trhu rovné podmínky.

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

### **• Právní základ**

Právním základem tohoto návrhu je článek 192 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). V souladu s článkem 191 a čl. 192 odst. 1 SFEU Evropská unie přispívá mimo jiné ke sledování následujících cílů: zachování, ochrana a zlepšování kvality životního prostředí, podpora opatření na mezinárodní úrovni určených k řešení regionálních a celosvětových problémů životního prostředí, a zejména boj proti změně klimatu. Základem nařízení (EU) 2019/1242 i nařízení (EU) 2018/956 byl článek 192 SFEU.

### **• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Změna klimatu představuje přeshraniční problém, který nelze vyřešit pouze na vnitrostátní či místní úrovni. Opatření v oblasti klimatu musí být koordinována na evropské, a pokud možno i celosvětové úrovni. Opatření EU jsou odůvodněna na základě subsidiarity, jak je stanoveno v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. Od roku 1992 Evropská unie pracuje na rozvoji společných řešení a prosazování celosvětových opatření k řešení změny klimatu. Opatření na úrovni EU konkrétně zajistí nákladově efektivní plnění cíle pro rok 2030 i dlouhodobého cíle v oblasti snižování emisí a zároveň zajistí spravedlnost a ekologickou vyváženost. Články 191 až 193 SFEU potvrzují a specifikují pravomoci EU v oblasti změny klimatu.

S ohledem na cíl snížení emisí do roku 2030 a z hlediska cíle klimatické neutrality, kterého má být dosaženo do roku 2050, je třeba přijmout důraznější opatření na úrovni EU, aby byl zajištěn dostatečně vysoký příspěvek odvětví silniční dopravy.

I když iniciativy na vnitrostátní, regionální a místní úrovni mohou vytvářet synergie, samy o sobě nebudou dostačující, s ohledem na mezinárodní rozměr, který silniční nákladní doprava

nevyhnutelně obsahuje. Nedostatek koordinovaných opatření EU by znamenal riziko roztržičnosti vnitřního trhu v důsledku různorodosti vnitrostátních systémů, rozdílných úrovní ambicí a koncepčních parametrů. Jednotlivé členské státy by samy o sobě také představovaly trh příliš malý na to, aby podněcoval změny na úrovni odvětví a vytvářel úspory z rozsahu.

- **Proporcionalita**

Tento návrh reviduje stávající emisní normy pro CO<sub>2</sub> u těžkých vozidel s cílem přispět k dosažení cílů v oblasti klimatu stanovených v právním rámci pro klima. Návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů Unie, jimiž je snížení emisí skleníkových plynů nákladově efektivním způsobem při současném zajištění spravedlnosti a ekologické vyváženosti. Přínosy návrhu převažují nad předpokládanými dodatečnými náklady, které s návrhem souvisejí.

- **Volba nástroje**

Návrh stanoví změnu nařízení (EU) 2019/1242, a nařízení je proto jediným vhodným právním nástrojem.

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

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

Nařízení (EU) 2019/1242 o výkonnostních normách pro emise CO<sub>2</sub> pro těžká vozidla bylo přijato a vstoupilo v platnost v roce 2019. Stanoví nové závazné cíle pro CO<sub>2</sub> použitelné od roku 2025. Hodnocení účinného uplatňování těchto ustanovení není v této fázi možné.

Revize je však nutná, aby bylo nařízení uvedeno do souladu s ambicemi Zelené dohody pro Evropu a posílenými cíli snižování emisí podle evropského právního rámce pro klima. Tyto změny byly předmětem posouzení dopadů.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Komise za účelem shromáždění podkladů a zajištění větší transparentnosti zorganizovala veřejnou konzultaci, která proběhla ve dnech 20. prosince 2021 až 14. března 2022. Podrobné shrnutí a výsledky jsou uvedeny v příloze 2 posouzení dopadů tohoto návrhu. Komise konkrétně požádala o zpětnou vazbu od těchto zúčastněných stran: členské státy (vnitrostátní, regionální orgány), výrobci vozidel, dodavatelé součástek a materiálů, kupující vozidel (soukromé osoby, podniky, společnosti spravující vozové parky), dodavatelé energie, nevládní organizace v oblasti životního prostředí, dopravy a ochrany spotřebitelů, sociální partneři, výzkumná a akademická obec.

Kromě veřejných konzultací byla zpětná vazba získávána také následujícími způsoby: i) setkání s příslušnými průmyslovými sdruženími, výrobci vozidel, dodavateli součástek a materiálů, provozovateli dopravy, nevládními organizacemi; ii) písemná stanoviska předložená zúčastněnými stranami nebo orgány v členských státech. Hlavní výsledky lze shrnout takto.

Většina respondentů podpořila cíl „snížení emisí CO<sub>2</sub> z nových těžkých vozidel nákladově efektivním způsobem v souladu s celkovým klimatickým cílem pro rok 2030, který činí nejméně –55 %, a s cílem klimatické neutrality do roku 2050“.

Další dva cíle („snížení spotřeby energie v EU a závislosti na dovozu fosilních paliv“ a „posílení vedoucího postavení v oblasti techniky a průmyslu a stimulace zaměstnanosti

v hodnotovém řetězci těžkých vozidel v EU“) podpořila také většina respondentů, ve srovnání s prvním cílem však v menší míře.

Pokud jde o oblast působnosti, ve všech skupinách zúčastněných stran většina respondentů podpořila stanovení nových cílů pro nákladní vozidla nad 7,5 t, městské autobusy a autokary.

Pokud jde o cílové úrovně, konzultace odrážela celkovou podporu jejich posílení v dlouhodobém i krátkodobém horizontu. Nevládní organizace zabývající se ochranou životního prostředí a výrobci vozidel s nulovými emisemi požadovali nejvyšší ambice, zatímco výrobci vozidel, provozovatelé dopravy, dodavatelé součástí a dodavatelé paliv podporovali méně ambiciózní cíle. Stanovení norem pro přípojná vozidla a návěsy považovaly za důležité všechny zúčastněné strany kromě poloviny provozovatelů dopravy, kteří vyjádřili smíšená stanoviska. Co se týče možného zavedení mechanismu pro započítávání paliv z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíkových paliv do plnění cílů v oblasti emisí CO<sub>2</sub>, konzultace odrážela různé názory.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Pro kvantitativní posouzení ekonomických, sociálních a environmentálních dopadů vycházelo posouzení dopadů z řady scénářů vytvořených pro model PRIMES. Tato analýza byla doplněna použitím dalších modelovacích nástrojů, jako jsou modely E3ME a JRC DIONE.

Údaje ze sledování emisí skleníkových plynů a dalších charakteristik nového vozového parku těžkých vozidel vycházejí z ročních údajů ze sledování, které vykazali členské státy a výrobci a shromáždila Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) podle nařízení (EU) 2018/956.

Další informace byly shromážděny prostřednictvím smluv o poskytování služeb s externími dodavateli.

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů je založeno na integrovaných modelových scénářích, které odrážejí interakci různých politických nástrojů s hospodářskými subjekty, s cílem zajistit vzájemnou komplementaritu, soudržnost a účinnost při dosahování cílů v oblasti klimatu do roku 2030 a 2050. Tyto scénáře zohledňují politiky navržené v červenci 2021 v rámci legislativního balíčku „Fit for 55“ a novějšího plánu REPowerEU, jakož i navrhovaných nových norem Euro 7.

Kromě toho bylo posouzení dopadů, které je připojeno k tomuto návrhu, připraveno a vypracováno v souladu s příslušnými pokyny pro zlepšování právní úpravy. Výbor pro kontrolu regulace vydal dne 16. září 2022 záporné stanovisko. Po opětovném předložení vydal výbor dne 6. prosince 2022 kladné stanovisko s výhradami.

Do konečné verze byla zapracována zlepšení, která výbor doporučil.

Týká se to zejména těchto hlavních bodů:

- identifikace zbývajících deficitů ve snižování emisí CO<sub>2</sub>, kterou se iniciativa snaží řešit,
- další popis výchozího stavu,
- další informace o celkových nákladech a přínosech pro nejvýznamnější kombinace možností a o jejich přiměřenosti,
- vysvětlení upřednostňované možnosti,

- diskuse o omezeních a rizicích vyplývajících z možného nedostatečného zavádění klíčových technologií a podpůrných infrastruktur, včetně dodatečné analýzy nejistot, které ovlivňují výsledky,
- další rozpracování mezinárodní konkurenceschopnosti odvětví těžkých vozidel.

### *Možnosti politiky*

Posouzení dopadů analyzovalo možnosti politiky seskupené do témat, která mají řešit zjištěné problémy a dosáhnout cílů politiky.

- 1) Cíle týkající se emisí CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla (oblast působnosti, úrovně, načasování, způsoby řešení)

Pokud jde o cílové úrovně, zvažované možnosti zahrnují tři trajektorie do roku 2040, což rovněž odráží cíl, kterým je dosáhnout snížení emisí z dopravy o 90 % do roku 2050.

Aby se přispělo k celkovému ambicióznějšímu cíli do roku 2030 a k cíli klimatické neutrality do roku 2050, je upřednostňovanou možností od roku 2030 výrazně posílit cíle pro celý unijní vozový park těžkých vozidel v oblasti emisí CO<sub>2</sub> a rozšířit rozsah jejich použitelnosti. To zajistí potřebný impuls k urychlení uvádění vozidel s nulovými emisemi na trh, přinese výhody uživatelům vozidel i podnikům inovace a vedoucí postavení v oblasti technologií a zároveň omezí nárůst nákladů pro výrobce. Normy pro těžká vozidla rovněž přispívají ke snížení množství látek znečišťujících ovzduší.

Pokud jde o načasování zpřísnění cílů, upřednostňovanou možností je zachovat regulační přístup spočívající ve stanovení cílů, které se snižují vždy po pěti letech, aby se zohlednily vývojové cykly v automobilovém odvětví.

Případné příjmy z poplatků za překročení emisí by zůstaly součástí souhrnného rozpočtu EU. Ostatní zvažované možnosti by výrazně zvýšily administrativní zátěž, aniž by přímo prospěly automobilovému průmyslu při jeho transformaci.

Byla by zavedena možnost udělit malým výrobcům se sídlem v EU i ve třetích zemích výjimku z cílové hodnoty.

- 2) Zvláštní pobídky pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi

Pokud jde o pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi, byly zvažovány různé možnosti, a to jak z hlediska typu mechanismu, tak typu vozidel, na něž by se měl vztahovat. Upřednostňovanou možností je zrušit od roku 2030 systém zvláštních pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi, neboť uvádění na trh bude od uvedeného roku dáno přísnějšími cíli v oblasti emisí CO<sub>2</sub>, které budou od tohoto roku použitelné. Tím by se také zjednodušily právní předpisy a zabránilo by se riziku, že se oslabí jejich účinnost.

- 3) Mechanismus, který by zohlednil potenciální příspěvek obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro účely posouzení souladu s cíli

V tomto ohledu byly zvažovány dvě možnosti: buď uhlíkový korekční faktor, nebo systém přidělování kreditů. Upřednostňovanou možností však je takový mechanismus započítávání nezahrnovat, neboť by to nebylo nákladově efektivní, a to ani pro výrobce, ani pro provozovatele a společnost jako celek, rozostřila by se odpovědnost různých subjektů za dosažení cílů, narušila účinnost a zvýšila administrativní zátěž a složitost. Podpora využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv proběhne prostřednictvím revize směrnice o obnovitelných zdrojích energie, směrnice o systému EU pro obchodování s emisemi a směrnice o zdanění energie.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

V souladu se závazkem Komise ke zlepšování právní úpravy byl tento návrh vypracován inkluzivním způsobem na základě principů transparentnosti a trvalého zapojování zúčastněných stran.

Neočekává se, že by návrh ve srovnání se stávajícím nařízením zvýšil administrativní náklady podniků a občanů. Kromě toho se s cílem přispět ke zjednodušení navrhuje od roku 2030 zrušit jedno stávající opatření, tj. pobídkový mechanismus bonusu pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi (ZLEV), a zavést výjimku pro malé výrobce.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie<sup>5</sup>. Přispívá především k cíli vysoké úrovně ochrany životního prostředí v souladu se zásadou udržitelného rozvoje, jak je stanovena v článku 37 Listiny základních práv Evropské unie.

#### **4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Analýza a zpracování různých souborů údajů týkajících se emisí CO<sub>2</sub> z těžkých vozidel jsou základními prvky provádění a prosazování výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub>. Vzhledem k významným právním účinkům spojeným s analýzou a zpracováním těchto souborů údajů je třeba vynaložit úsilí k zajištění správnosti a spolehlivosti těchto činností. K tomu by Komise a Evropská agentura pro životní prostředí potřebovaly další zdroje. Podrobný rozpis rozpočtových důsledků je uveden v legislativním finančním výkazu.

#### **5. OSTATNÍ PRVKY**

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

Pro monitorování provádění nařízení (EU) 2019/1242 již existuje dobře zavedený systém. Členské státy a výrobci každoročně předkládají Komisi zprávy o emisích CO<sub>2</sub> a o spotřebě paliva nově registrovaných těžkých vozidel.

Komise s podporou agentury EEA každoročně zveřejňuje konečné údaje z monitorování za předchozí vykazované období, včetně výsledků konkrétních výrobců v porovnání s cílovými hodnotami nebo trajektorií emisí CO<sub>2</sub>. Právní předpisy budou i nadále vycházet z tohoto zavedeného rámce pro monitorování a dodržování souladu.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

**Čl. 1 odst. 1: změna článku 1 – Předmět a cíle**

Článek 1 se mění tak, aby vysvětloval, že návrh stanoví i požadavek na sledování a vykazování určitých údajů u nových těžkých vozidel.

**Čl. 1 odst. 2: změna článku 2 – Oblast působnosti**

Článek 2 se mění tak, aby rozšířil oblast působnosti nařízení na větší rozsah působnosti nařízení 2018/956, takže nyní zahrne přípojná vozidla, městské autobusy, autokary a další typy nákladních vozidel. Odkazy na směrnici 2007/46/ES<sup>6</sup> (rámcová směrnice o schvalování

<sup>5</sup> Úř. věst. C 326, 26.10.2012, s. 391.

<sup>6</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla.

typu), která byla zrušena od 1. září 2020, jsou nahrazeny odkazy na nařízení o schvalování typu (EU) 2018/858<sup>7</sup>, které platí od uvedeného data. Emisní cíle pro CO<sub>2</sub> se nepoužijí na vozidla navržená a vyrobená nebo upravená k použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku.

#### **Čl. 1 odst. 3: změna článku 3 – Definice**

Aktualizují se nebo doplňují některé definice.

#### **Čl. 1 odst. 4: nové články 3a a 3b**

Vkládá se článek 3a, který stanoví, o kolik se v určitých letech sníží specifické emise CO<sub>2</sub> vozového parku nových těžkých motorových vozidel v Unii, a vymezuje, jak se tyto cíle přidělují jednotlivým podskupinám těžkých vozidel.

Rovněž objasňuje, že cíle se nevztahují na vozidla zvláštního určení, terénní vozidla, terénní vozidla zvláštního určení a účelová vozidla, jako jsou pojízdné jeřáby, lesnická nebo zemědělská vozidla.

V článku 3b jsou stanoveny požadavky na emise CO<sub>2</sub> týkající se vozového parku nových přípojných vozidel v Unii, jakož i cíle dosažení nulových emisí pro městské autobusy. Tento cíl vozidel s nulovými emisemi se nevztahuje na autokary používané pro regionální a dálkovou osobní dopravu, na které se vztahují pouze cíle pro emise CO<sub>2</sub> stanovené v článku 3a.

#### **Čl. 1 odst. 6: změna článku 5 – Těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi**

Článek 5 se mění tak, aby v roce 2029 skončil systém pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi.

#### **Čl. 1 odst. 7: změna článku 6 – Cíle pro specifické emise CO<sub>2</sub> výrobce**

Článek 6 se mění tak, aby zahrnul emise CO<sub>2</sub> související s přípojnými vozidly a začlenil cíl pro autobusy s nulovými emisemi do cílů pro specifické emise CO<sub>2</sub> výrobce.

#### **Čl. 1 odst. 8: nové články 6a – Převod vozidel mezi výrobci a 6b – Výjimka pro výrobce vyrábějící malý počet vozidel**

Vkládá se nový článek 6a, který výrobcům poskytuje možnost za určitých podmínek převést jednotlivá vozidla za účelem výpočtu jejich průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub>.

Vkládá se nový článek 6b, který výrobcům registrujícím méně než 100 kusů nových těžkých vozidel v EU dává možnost vynětí z emisních cílů pro CO<sub>2</sub>.

#### **Čl. 1 odst. 9: změna článku 7 – Emisní kredity a výpůjčky kreditů**

Článek 7 se mění tak, aby výrobcům umožnil zohlednit emisní kredity nebo výpůjčky kreditů i po vykazovaném období roku 2029. Pro vykazované období let 2030 až 2040 je rovněž určena trajektorie snižování emisí CO<sub>2</sub>.

#### **Čl. 1 odst. 10: nové články 7a – Přiřazování vozidel výrobcem a 7b – Výpočet průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> vozidel kategorie M**

Vkládá se článek 7a, který stanoví, jak budou registrovaná vozidla přiřazována výrobcem pro účely posouzení shody. Vkládá se nový článek 7b, který stanoví, jak se vypočítají průměrné

---

<sup>7</sup> Nařízení (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES.

specifické emise CO<sub>2</sub> u vozidel kategorie M v případě, že výrobce primárního vozidla není výrobcem dokončeného vozidla.

#### ***Čl. 1 odst. 12: změna článku 9 – Ověření výsledků sledování***

Článek 9 se mění tak, aby zahrnul další případy, ve kterých musí schvalovací orgány a výrobci oznamovat Komisi jakékoli odchylky od vykázaných údajů.

#### ***Čl. 1 odst. 13: změna článku 10 – Posouzení referenčních emisí CO<sub>2</sub>***

Článek 10 se mění tak, aby zahrnul posouzení referenčních emisí CO<sub>2</sub> podskupin vozidel, které byly doplněny do rozšířené oblasti působnosti.

#### ***Čl. 1 odst. 14: změna článku 11 – Zveřejnění údajů a výkonnosti výrobců***

Doplňuje se nový odstavec, který umožňuje Komisi doplnit prováděcí akty uvedené v témže článku, je-li zapotřebí upravit referenční emise z důvodu změn v postupu stanovování CO<sub>2</sub>.

#### ***Čl. 1 odst. 15: změna článku 13 – Ověřování emisí CO<sub>2</sub> u těžkých vozidel v provozu***

V čl. 13 odst. 3 se doplňuje věta, která stanoví povinnost příslušného schvalovacího orgánu vydat prohlášení o opravě s opravenými údaji a předat toto prohlášení Komisi a dotčeným stranám, pokud údaje v dokumentaci ke schválení typu nelze opravit podle nařízení (EU) 2018/858.

#### ***Čl. 1 odst. 16: nové články 13a až 13f***

Články 13a až 13f začleňují články 4 až 9 nařízení (EU) 2018/956 do pozměněného nařízení (EU) 2019/1242.

#### ***Nový článek 13a – Sledování a vykazování členskými státy***

Doplňuje se nový článek 13a, do značné míry odpovídající článku 4 nařízení (EU) 2018/956, který stanoví povinnost členských států sledovat a vykazovat určité údaje o nových těžkých vozidlech.

#### ***Nový článek 13b – Sledování a vykazování výrobci nebo jinými subjekty***

Doplňuje se nový článek 13b, do značné míry odpovídající článku 5 nařízení (EU) 2018/956, který stanoví povinnost výrobců nebo jiných subjektů sledovat a vykazovat určité údaje o nových těžkých vozidlech. Doplnuje se nový odstavec, který upřesňuje povinnosti výrobců a jiných subjektů odpovědných za stanovení těžkého vozidla.

#### ***Nový článek 13c – Centrální registr***

Doplňuje se nový článek 13c, do značné míry odpovídající článku 6 nařízení (EU) 2018/956, který stanoví povinnost Komise vést a aktualizovat centrální registr.

#### ***Nový článek 13d – Silniční ověřovací zkoušky***

Doplňuje se nový článek 13d, do značné míry odpovídající článku 7 nařízení (EU) 2018/956, který stanoví povinnost Komise sledovat výsledky silničních ověřovacích zkoušek v souladu s článkem 7 nařízení (EU) 2018/956.

#### ***Nový článek 13e – Kvalita údajů***

Doplňuje se nový článek 13e, do značné míry odpovídající článku 8 nařízení (EU) 2018/956, který stanoví povinnost Komise, příslušných orgánů a výrobců zajistit kvalitu údajů na základě prováděcího aktu, který má Komise přijmout.

#### ***Nový článek 13f – Správní pokuty***

Doplňuje se nový článek 13f týkající se správních pokut, který odpovídá článku 9 nařízení (EU) 2018/956.

***Čl. 1 odst. 17: změna článku 14 – Změny příloh***

Článek 14 vymezuje veškeré pravomoci Komise měnit technické prvky v přílohách prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci. Kombinuje dříve existující pravomoci podle nařízení (EU) 2018/956 a 2019/1242 a doplňuje nové pravomoci, které se staly nezbytnými kvůli rozšířené oblasti působnosti navrhovaného nařízení.

***Čl. 1 odst. 18: změna článku 15 – Přezkum a zpráva***

Článek 15 navrhuje přezkum navrhovaného nařízení v roce 2028.

***Čl. 1 odst. 19: změna článku 17 – Výkon přenesené pravomoci***

Odstavce 2, 3 a 6 jsou aktualizovány tak, aby byly doplněny odkazy na pravomoci obsažené v nově doplněných dodatečných člancích, které začleňují dřívější nařízení (EU) 2018/956 o sledování a vykazování.

***Článek 2*** zrušuje nařízení (EU) 2018/956.

***Článek 3*** stanoví vstup tohoto nařízení v platnost.

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**

**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 zrušuje nařízení (EU) 2018/956**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

po předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Řešení problémů souvisejících s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody, která byla přijata v prosinci 2015 na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC), je jádrem sdělení o Zelené dohodě pro Evropu, které Komise přijala dne 11. prosince 2019<sup>3</sup>. Ve světle velmi závažných dopadů pandemie COVID-19 na zdraví a hospodářský blahobyt občanů Unie nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu jen vzrostla.
- (2) Zelená dohoda pro Evropu kombinuje komplexní soubor vzájemně se posilujících opatření a iniciativ, jejichž cílem je dosáhnout klimatické neutrality v Unii do roku 2050, a vytyčuje novou strategii růstu, jejímž cílem je přeměnit Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderním a konkurenceschopným hospodářstvím účinně využívajícím zdroje, ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. Dalším jejím cílem je chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál Unie a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. Tento přechod se zároveň dotýká rozdílně žen a mužů a má zvláštní dopad na některé znevýhodněné skupiny, jako jsou starší lidé, osoby se zdravotním postižením a osoby s menšinovým rasovým nebo etnickým původem. Je proto třeba zajistit, aby byl přechod spravedlivý a inkluzivní a nikdo při něm nezůstal opomenut.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

<sup>2</sup> Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

<sup>3</sup> Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 o Zelené dohodě pro Evropu, COM(2019) 640 final.

- (3) Unie se v aktualizovaném vnitrostátně stanoveném příspěvku předloženém sekretariátu UNFCCC dne 17. prosince 2020 zavázala snížit čisté emise skleníkových plynů na úrovni celého hospodářství Unie do roku 2030 nejméně o 55 % oproti úrovni z roku 1990.
- (4) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119<sup>4</sup> Unie začlenila do právních předpisů cíl klimatické neutrality celého hospodářství do roku 2050. Uvedené nařízení také stanoví závazný cíl Unie dosáhnout čistého domácího snížení emisí skleníkových plynů (tj. emisí po odečtení pohlcených emisí) do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990.
- (5) Očekává se, že k dosažení tohoto snížení emisí přispějí všechna hospodářská odvětví, včetně odvětví silniční dopravy.
- (6) Cílem legislativního balíčku „Fit for 55“, který Evropská komise přijala v roce 2021, je provést cíl snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030. Zahrnuje nejružnější oblasti politiky. Nedílnou součástí tohoto balíčku je revize nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242<sup>5</sup>.
- (7) Sdělení o plánu REPowerEU<sup>6</sup> nastínilo plán učinit Unii nezávislou na ruských fosilních palivech dlouho před koncem tohoto desetiletí. Sdělení mimo jiné zdůrazňuje důležitost dalšího zvyšování účinnosti a snižování spotřeby fosilních paliv v odvětví dopravy, kde lze elektrifikaci kombinovat s využíváním bezfosilního vodíku k nahrazení fosilních paliv.
- (8) Aby se přispělo ke snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990 a v souladu se zásadou „energetické účinnosti v první řadě“, je nutné zpřísnit požadavky na snížení stanovené v nařízení (EU) 2019/1242 pro těžká vozidla. Je rovněž třeba stanovit jasný postup dalšího snižování emisí po roce 2030, aby se přispělo k dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050.
- (9) Zpřísněné požadavky na snižování emisí CO<sub>2</sub> by měly motivovat ke zvyšování podílu vozidel s nulovými emisemi na trhu Unie a zároveň přinést výhody uživatelům a občanům, pokud jde o kvalitu ovzduší a úspory energie, a zajistit zachování inovací v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu. Mezi vozidla s nulovými emisemi v současné době patří bateriová elektrická vozidla, vozidla poháněná palivovými články a další vozidla na vodíkový pohon, přičemž technologické inovace pokračují.
- (10) V této souvislosti by měly být pro období od roku 2030 stanoveny nové přísnější cíle v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla. Tyto cíle by měly být stanoveny na úrovni, která bude silným signálem k urychlenému uvádění vozidel s nulovými emisemi na trh Unie a k nákladově efektivní stimulaci inovací v oblasti technologií nulových emisí.

---

<sup>4</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

<sup>5</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).

<sup>6</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Plán REPowerEU, COM(2022) 230 final ze dne 18. května 2022.

- (11) Aktualizovaná nová průmyslová strategie<sup>7</sup> předpokládá společné vypracování způsobů ekologické a digitální transformace ve spolupráci s průmyslem, veřejnými orgány, sociálními partnery a dalšími zúčastněnými stranami. V této souvislosti se vypracovává cesta transformace pro ekosystém mobility, který by doplnil transformaci hodnotového řetězce automobilového průmyslu. Tato cesta věnuje pozornost zejména malým a středním podnikům v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, zaměřuje se na konzultace se sociálními partnery, včetně členských států, a také vychází z Evropské agendy dovedností s iniciativami, jako je Pakt pro dovednosti, s cílem mobilizovat soukromý sektor a další zúčastněné strany za účelem prohlubování dovedností a změny kvalifikace evropské pracovní síly s ohledem na ekologickou a digitální transformaci a z mechanismu podpory talentů v rámci iniciativy nazvané Uplatnění talentovaných pracovníků v regionech EU. V rámci této cesty se řeší i vhodná opatření a pobídky na evropské a vnitrostátní úrovni s cílem zvýšit cenovou dostupnost vozidel s nulovými emisemi. To by mohlo například zahrnovat možnost, aby členské státy využily navrhovaný Sociální fond pro klimatická opatření na pomoc mikropodnikům při nákupu nákladních vozidel s nulovými emisemi.

Průmyslový plán Zelené dohody<sup>8</sup> zvýší konkurenceschopnost evropského průmyslu s nulovými čistými emisemi a podpoří rychlý přechod ke klimatické neutralitě. Cílem tohoto plánu je vytvořit příznivější prostředí pro zvýšení unijní výrobní kapacity technologií a produktů s nulovými čistými emisemi, které jsou nezbytné ke splnění ambiciózních cílů Evropy v oblasti klimatu.

- (12) Tyto cíle pro vozový park v celé Unii mají být doplněny nezbytným zaváděním dobíjecí a čerpací infrastruktury, jak je stanoveno v návrhu nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva<sup>9</sup>, který předložila Komise.
- (13) Přechod ke klimatické neutralitě vyžaduje značné investice do elektrizační soustavy, včetně posílené kapacity, odolnosti a ukládání, jakož i do dodatečných připojení. Pokud jde o těžká vozidla, s cílovými úrovněmi navrženými v článku 3a pro rok 2030 zůstanou podíl vozidel s nulovými emisemi na celkovém vozovém parku vozidel v provozu na pozemních komunikacích i spotřeba elektřiny v tomto odvětví omezené. Související dopad na elektrizační soustavu bude proto nadále rovněž omezený.
- (14) Výrobci by měla být poskytnuta dostatečná flexibilita pro postupné přizpůsobování jejich vozových parků, aby zvládli přechod na vozidla s nulovými emisemi nákladově efektivním způsobem, a proto je vhodné zachovat přístup snižování cílových úrovní v pětiletých krocích.
- (15) Vzhledem k heterogenní struktuře celého vozového parku nákladních vozidel nelze plně předvídat, zda bude technologický vývoj pro všechna specializovaná použití dostatečně rychlý, aby zajistil, že technologie s nulovými výfukovými emisemi bude představovat životaschopnou možnost. K těmto druhům použití mohou patřit těžká vozidla v dálkové dopravě používaná za specifických podmínek územní morfologie a povětrnostních podmínek, autokary a nákladní vozidla pro kritické účely zabezpečení a bezpečnosti, které technologie s nulovými výfukovými emisemi nejsou schopny

---

<sup>7</sup> Sdělení Komise Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy, COM(2021) 350 final ze dne 5. května 2021.

<sup>8</sup> COM(2023) 62 final.

<sup>9</sup> Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (14.7.2021, COM(2021) 559 final).

zajistit. Dotyčná vozidla by měla tvořit omezený podíl celého vozového parku těžkých vozidel. S ohledem na tyto aspekty by měla být v cíli pro rok 2040 ponechána určitá rezerva pro zohlednění vývoje technologie, který teprve nastane.

- (16) Veřejní zadavatelé nebo zadavatelé by při zadávání zakázek na nákup nebo používání vozidel uvedených v bodě 4.2 přílohy I měli vzít v úvahu odolnost dodávek, a to i s ohledem na „Pokyny k účasti uchazečů a zboží ze třetích zemí na trhu EU s veřejnými zakázkami“ (C(2019) 5494 final).
- (17) Kvůli přísnějším cílům pro celý vozový park v Unii od roku 2030 budou muset výrobci na trh Unie uvést výrazně více vozidel s nulovými emisemi. V této souvislosti by mechanismus pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi přestal plnit svůj původní účel a hrozilo by, že bude narušena účinnost nařízení (EU) 2019/1242. Pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi by proto měl být od roku 2030 zrušen.
- (18) Možnost přidělit příjmy z poplatků za překročení emisí do zvláštního fondu nebo do příslušného programu byla posouzena podle čl. 15 odst. 4 nařízení (EU) 2019/1242 se závěrem, že by to výrazně zvýšilo administrativní zátěž a zároveň by to nepřineslo přímý prospěch automobilovému odvětví při jeho transformaci. Příjmy z poplatků za překročení emisí by proto měly být nadále považovány za příjmy souhrnného rozpočtu Unie v souladu s čl. 8 odst. 4 nařízení (EU) 2019/1242.
- (19) Předmět nařízení by měl být rozšířen tak, aby zahrnoval i povinnosti týkající se sledování a vykazování, které jsou tímto nařízením začleněny do nařízení (EU) 2019/1242.
- (20) Nařízení (EU) 2019/1242 by mělo být změněno tak, aby mělo stejnou oblast působnosti jako nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956<sup>10</sup>.
- (21) U vozidel, která nespádají do působnosti právních předpisů o schvalování typu motorových vozidel, jako jsou zemědělské a lesnické tahače, vozidla zkonstruovaná a vyrobená k použití ozbrojenými silami a pásová vozidla, se emise CO<sub>2</sub> nestanovují, a tudíž tato vozidla nemusí splňovat cíle CO<sub>2</sub> stanovené v tomto nařízení.

Vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku nebo subjekty zajišťujícími naléhavou lékařskou péči, u nichž je schvalování typu dobrovolné, by měla být rovněž osvobozena od povinnosti plnit cíle týkající se CO<sub>2</sub> stanovené tímto nařízením, aby nevznikla motivace dále u takových vozidel neprovádět dobrovolné schvalování typu, což by mělo negativní dopady na bezpečnost a životní prostředí, pokud výrobce o zařazení těchto vozidel nepožádá.

Členské státy by také měly být oprávněny stanovit osvobození od povinnosti plnit uvedené cíle pro vozidla, která nejsou specificky zkonstruovaná, ale jsou registrována pro použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku, ozbrojenými silami nebo subjekty zajišťujícími naléhavou lékařskou péči, jako jsou běžné autokary používané pro přepravu policejních nebo armádních sil, a to potvrzením toho, že takové osvobození odpovídá veřejnému zájmu.

---

<sup>10</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).

Vzhledem k tomu, že u některých skupin vozidel, která podléhají schválení typu, nejsou dosud emise CO<sub>2</sub> z technických důvodů stanoveny, nemusí tato vozidla splňovat cíle týkající se CO<sub>2</sub> stanovené tímto nařízením. Jedná se například o vozidla zvláštního určení, jako jsou pojízdné jeřáby, nosiče různých hydraulických zařízení nebo vozidla pro přepravu nadměrného nákladu, terénní vozidla, jako jsou některá vozidla používaná pro těžební, lesnické a zemědělské účely, jakož i další vozidla s nestandardním uspořádáním náprav, jako jsou vozidla s více než čtyřmi nápravami nebo s více než se dvěma hnanými nápravami, malé autobusy s maximální hmotností nižší než 7,5 t a malá nákladní vozidla s maximální hmotností nižší než 5 t.

Z výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> výrobců by měla být i nadále vyňata účelová vozidla, jako jsou popelářské vozy, sklápěcí automobily nebo domíchávače betonu.

- (22) Měly by být zavedeny určité definice s cílem harmonizovat terminologii s terminologií právních předpisů Unie týkajících se schvalování typu vozidel, zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858<sup>11</sup> a nařízení Komise (EU) 2017/2400<sup>12</sup>.
- (23) Pro účely nově zavedeného převodu vozidel mezi výrobcí a stanovení výjimky pro výrobce vyrábějící pouze malý počet vozidel by měla být do nařízení (EU) 2019/1242 doplněna definice pojmu „skupina spojených subjektů“, v zásadě navazující na terminologii používanou v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631<sup>13</sup> pro lehká vozidla.
- (24) Aby bylo možné vymezit povinnosti jednotlivých výrobců, měly by být cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> pro celý vozový park Unie převedeny pro vozový park nových těžkých vozidel na konkrétní cíle snížení emisí pro podskupiny, které by měly být definovány technickými vlastnostmi vozidel, která je tvoří.
- (25) Vzhledem k tomu, že emise CO<sub>2</sub> související s přípojnými vozidly mají silný dopad na celkové emise CO<sub>2</sub> a spotřebu energie motorových vozidel, měly by být definovány i příslušné cíle pro přípojná vozidla.
- (26) S ohledem na technickou připravenost dílčího odvětví a potřebu zlepšit kvalitu ovzduší ve městech by měl být stanoven povinný minimální podíl nových městských autobusů s nulovými emisemi.
- (27) Povinný minimální podíl městských autobusů s nulovými emisemi by měl odrážet společenskou potřebu cenově dostupné veřejné dopravy, a to i ve venkovských oblastech. Zvýšené dodávky městských autobusů s nulovými emisemi, které vyplývají z takového povinného minimálního podílu, by měly mít pozitivní vliv na pořizovací náklady, a to z hlediska přímé kupní ceny i celkových nákladů na vlastnictví

---

<sup>11</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES.

<sup>12</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).

<sup>13</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

městských autobusů s nulovými emisemi, které odrážejí úspory fosilních paliv vyplývající z provozu těchto autobusů. Společný nákup městských autobusů na základě platformy Clean Bus Platform může snížit pořizovací náklady takových autobusů a navrhovaný Sociální fond pro klimatická opatření by členské státy mohly využít na podporu zranitelných občanů prostřednictvím zvýhodněných nebo bezplatných jízenek nebo předplatného na veřejnou dopravu. A konečně cíle pro těžká vozidla nadále platí také pro regionální a dálkové autobusy a autokary, včetně těch, které se využívají pro dopravu ve venkovských oblastech. Podpora ze Sociálního fondu pro klimatická opatření by mohla řešit specifické potřeby venkovských oblastí a předcházet dopravní chudobě<sup>14</sup> zajištěním přístupu k cenově dostupné veřejné dopravě.

- (28) Faktor pro nulové a nízké emise by se měl naposledy uplatňovat ve vykazovaném období roku 2029, neboť po tomto období již není považován za nezbytný jako pobídka k podpoře vstupu vozidel s nulovými emisemi na trh.
- (29) Vzhledem k tomu, že z hlediska souladu s předpisy by se měly posuzovat spíše obchodní než právní subjekty, měli by mít ekonomicky spojení výrobci pro účely vykazování těchto vozidel podle nařízení (EU) 2019/1242 možnost v rámci určitých limitů převádět vozidla mezi sebou.
- (30) Kromě toho by v zájmu posílení vývoje nových technologií s nulovými emisemi ve specializovaných malých a středních podnicích mělo být možné převádět vozidla s nulovými emisemi mezi nespojenými subjekty.
- (31) Aby se předešlo neúměrně vysokým nákladům na dodržování předpisů a snížila administrativní zátěž, měli by být výrobci vyrábějící malý počet vozidel, kteří splňují určité právní požadavky, osvobozeni od plnění cílů pro emise CO<sub>2</sub>. Jelikož jsou povinni dodržovat povinnosti týkající se vykazování údajů podle nařízení (EU) 2019/1242, existuje pro tyto výrobce odpovídající kontrolní mechanismus.
- (32) Stávající systém víceletých emisních kreditů a výpůjček kreditů by měl být prodloužen do roku 2039, protože cíle týkající se snižování emisí budou po roce 2030 až do roku 2040 neustále zpřísňovány a v tomto období vyžadují perspektivní technický rozvoj výrobců.
- (33) Nařízení (EU) 2019/1242 by mělo pro každou kategorii vozidel jasně stanovit, kdo je výrobcem, kterému by mělo být vozidlo přiřazeno, a tím konkrétně zohlednit různé druhy sestav vozidel kategorie M.
- (34) Pravidla pro ověřování údajů z monitorování by se měla rovněž týkat možných následných oprav chyb v těchto oznámených údajích a způsobu, jakým by Komise měla takové opravy řešit v zájmu plnění cílů v oblasti emisí CO<sub>2</sub> u celého vozového parku.
- (35) Posouzení referenčních emisí CO<sub>2</sub> by mělo být změněno tak, aby zahrnovalo i podskupiny vozidel nově zahrnuté do oblasti působnosti nařízení 2019/1242.
- (36) Sledování a vykazování ze strany výrobců a členských států je základním předpokladem provádění nařízení (EU) 2019/1242. Sloučení nařízení (EU) 2018/956 s nařízením (EU) 2019/1242 by mělo přinést synergie a umožnit výklad ustanovení s přihlédnutím k cílům obou nařízení.

---

<sup>14</sup> V souladu s definicí v nařízení o Sociálním fondu pro klimatická opatření, čl. 2 odst. 2a.

- (37) U příležitosti začlenění ustanovení o sledování a vykazování do nařízení (EU) 2019/1242 je třeba využít příležitost k mírné úpravě těchto ustanovení s ohledem na zkušenosti získané z prvních dvou cyklů vykazování podle nařízení (EU) 2018/956.
- (38) S ohledem na skutečnost, že stanovení již nebudou provádět jen sami výrobci, by mělo být vykazování emisí CO<sub>2</sub> a dalších technických údajů o vozidlech rozšířeno mimo výrobce i na subjekty, které provádějí stanovení u vozidel podle nařízení (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362<sup>15</sup>. Vykazované údaje by měly zahrnovat soubor záznamů výrobce.
- (39) Komise by měla mít možnost zohlednit technický pokrok, vývoj logistiky nákladní dopravy, nezbytné úpravy založené na uplatňování tohoto nařízení a změny souvisejících právních předpisů o schvalování typu a zajistit, aby požadavky na údaje a postup sledování a vykazování údajů zůstaly v průběhu času relevantní pro posouzení příspěvku vozového parku těžkých vozidel k emisím CO<sub>2</sub>, aby údaje o nových a pokročilých technologiích snižování CO<sub>2</sub> a o výsledcích silničních ověřovacích zkoušek byly dostupné a aby rozmezí hodnot odporu vzduchu zůstala relevantní pro informační účely a pro účely porovnatelnosti, jakož i doplnit ustanovení o správních pokutách.
- (40) Z těchto důvodů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu kritérií pro definování podskupin vozidel, definování účelových vozidel, provozní rozmezí různých technologií hnacích ústrojí, seznam a váhy profilů určení, užitečné zatížení, počet cestujících, hmotnosti cestujících, technicky přípustné maximální užitečné zatížení, technicky přípustný maximální počet cestujících a objemy nákladu podskupin vozidel a hodnoty najetých kilometrů za rok, změnu požadavků na údaje a změnu postupu sledování a vykazování údajů stanoveného v přílohách tohoto nařízení, upřesnění údajů, které mají členské státy vykazovat za účelem sledování výsledků silničních ověřovacích zkoušek, úpravy rozmezí hodnot odporu vzduchu a definování kritérií a pokud jde o výpočet a způsob výběru správních pokut uložených výrobcům. Je nanejvýš důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i s odborníky, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají systematický přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (41) Nařízení (EU) 2018/956 by mělo být zrušeno s určitou lhůtou, která umožní, aby bylo vykazované období probíhající v okamžiku vstupu tohoto nařízení v platnost uzavřeno podle pravidel platných na začátku tohoto vykazovaného období, včetně veškerého následného zpracování shromážděných údajů. Toto nařízení by se proto mělo použít od začátku následujícího vykazovaného období.
- (42) Nařízení (EU) 2019/1242 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

---

<sup>15</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).

## PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

### *Článek 1* **Změny nařízení (EU) 2019/1242**

Nařízení (EU) 2019/1242 se mění takto:

1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

#### **Předmět a cíle**

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla, které přispívají k plnění cíle Unie spočívajícího ve snižování jejích emisí skleníkových plynů, jak je stanoven v nařízení (EU) 2018/842<sup>16</sup>, a k dosažení cílů Pařížské dohody<sup>17</sup>, a rovněž s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu.

2. Toto nařízení také stanoví požadavky na vykazování emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel registrovaných v Unii.“

2) Článek 2 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Toto nařízení se vztahuje na nová vozidla, kterým bylo uděleno schválení typu nebo byla schválena jednotlivě podle nařízení (EU) 2018/858 nebo nevyžadují schválení typu podle čl. 2 odst. 3 uvedeného nařízení a která náleží do těchto kategorií:

a) M<sub>2</sub> a M<sub>3</sub>;

b) N<sub>1</sub>, nespádající do oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/631, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub>;

c) O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>.

Pro účely tohoto nařízení se na tato vozidla odkazuje jako na těžká vozidla. Na vozidla spadající do oblasti působnosti písmen a) a b) se odkazuje jako na těžká motorová vozidla.

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

b) odstavec 2 se mění takto:

i) první pododstavec se nahrazuje tímto:

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

ii) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

<sup>16</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 16, 19.6.2018, s. 26).

<sup>17</sup> Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

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

c) doplňují se nové odstavce 4, 5 a 6, které znějí:

„4. Bez ohledu na čl. 2 odst. 3 nařízení (EU) 2017/2400 se na schválená vozidla spadající do oblasti působnosti čl. 2 odst. 3 písm. b) nařízení (EU) 2018/858 nevztahují cíle pro emise CO<sub>2</sub> stanovené v článku 3a tohoto nařízení, ledaže se výrobce rozhodne zahrnout tato vozidla do výpočtu svých specifických emisí CO<sub>2</sub> a cílů pro tyto emise při vykazování vozidla v souladu s částí B přílohy IV tohoto nařízení.

5. Na vozidla jiná než ta, která jsou uvedena v odstavci 4, která jsou registrována pro použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku, ozbrojenými silami nebo subjekty zajišťujícími naléhavou lékařskou péči, se nevztahují cíle pro emise CO<sub>2</sub> podle článku 3a, pokud to členský stát uvede v postupu registrace a vykazování, a tím v údajích vykazovaných v souladu s částí A přílohy IV potvrdí, že účel vozidla nemůže být rovnocenně naplněn vozidly s nulovými emisemi, a je tedy ve veřejném zájmu zaregistrovat vozidlo se spalovacím motorem, které bude tento účel plnit.

6. Oznamovací povinnosti stanovené v člancích 13a až 13f se rovněž vztahují na vozidla, na která se nevztahují cíle pro emise CO<sub>2</sub> v souladu s odstavci 4 a 5 tohoto článku.“

3) Článek 3 se mění takto:

a) bod 1 se nahrazuje tímto:

„1) „referenčními emisemi CO<sub>2</sub>“ průměrná hodnota specifických emisí CO<sub>2</sub> v referenčním období za všechna nová těžká vozidla v každé podskupině vozidel stanovená v souladu s bodem 3 přílohy I;“;

b) vkládají se nové body 3a) a 3b), které znějí:

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

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

c) bod 5 se nahrazuje tímto:

„5) „cílem pro specifické emise CO<sub>2</sub>“ cíl pro emise CO<sub>2</sub> jednotlivého výrobce stanovený každoročně pro předchozí vykazované období v souladu s bodem 4 přílohy I;“;

d) bod 9 se nahrazuje tímto:

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

e) bod 10 se zrušuje;

- f) vkládají se nové body 10a) a 10b), které znějí:
- „10a) „vykazujícím subjektem“ subjekt, který je odpovědný za vykazování údajů Komisi;
- 10b) „stanovením těžkého vozidla“ stanovení emisí CO<sub>2</sub> nebo vstupních parametrů vozidla podle článku 9 nařízení (EU) 2017/2400 nebo posouzení výkonnosti vozidla, pokud jde o jeho vliv na emise CO<sub>2</sub> a spotřebu paliva podle článku 8 prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362;“;
- g) bod 11 se nahrazuje tímto:
- „11) „vozidlem s nulovými emisemi“ tato vozidla:
- a) těžké motorové vozidlo s emisemi CO<sub>2</sub> nejvýše 5 g/(t·km) nebo 5 g/(p·km) stanovenými v souladu s článkem 9 nařízení (EU) 2017/2400;
  - b) těžké motorové vozidlo splňující podmínky podle bodu 1.1.4 přílohy I tohoto nařízení, nejsou-li stanoveny emise CO<sub>2</sub> podle nařízení (EU) 2017/2400;
  - c) přípojné vozidlo se zařízením, které aktivně podporuje jeho pohon a nemá spalovací motor nebo má spalovací motor, který vypouští méně než 5 g CO<sub>2</sub>/kWh, jak je stanoveno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a prováděcími opatřeními k němu nebo s předpisem EHK OSN č. 49;“;
- h) bod 12 se nahrazuje tímto:
- „12) „těžkým vozidlem s nízkými emisemi“ těžké vozidlo, které není těžkým vozidlem s nulovými emisemi, se specifickými emisemi CO<sub>2</sub> které jsou nižší, než polovina referenčních emisí CO<sub>2</sub> všech vozidel podskupiny vozidel, do níž toto těžké vozidlo patří, jak je stanoveno v souladu s bodem 2.3.4 přílohy I;“;
- i) doplňují se nové body 16 až 23, které znějí:
- „16) „primárním vozidlem těžkého vozidla“ primární vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 22 nařízení (EU) 2017/2400, pro účely jehož simulace se přiděluje obecná karoserie, která odpovídá skutečné karoserii těžkého vozidla z hlediska konfigurací podlahy (nizkopodlažní/vysokopodlažní, jednopodlažní/dvoupodlažní) a případných dalších parametrů;
- 17) „dokončeným vozidlem“ dokončené vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 26 nařízení (EU) 2018/858;
- 18) „úplným vozidlem“ úplné vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 27 nařízení (EU) 2018/858;
- 19) „terénním vozidlem“ terénní vozidlo ve smyslu části A bodu 2.1 přílohy I nařízení (EU) 2018/858;
- 20) „vozidlem zvláštního určení“ vozidlo zvláštního určení ve smyslu čl. 3 bodu 31 nařízení (EU) 2018/858;
- 21) „terénním vozidlem zvláštního určení“ terénní vozidlo zvláštního určení ve smyslu části A bodu 2.3.1 přílohy I nařízení (EU) 2018/858;

22) „prohlášením o shodě“ prohlášení o shodě ve smyslu čl. 3 bodu 5 nařízení (EU) 2018/858;

23) „veřejnou zakázkou“ v souvislosti se zadávacími řízeními a není-li stanoveno jinak, veřejná zakázka ve smyslu čl. 2 odst. 1 bodu 5 směrnice 2014/24/EU, „zakázky“ ve smyslu čl. 2 bodu 1 směrnice 2014/25/EU, jakož i „koncese“ ve smyslu čl. 5 bodu 1 směrnice 2014/23/EU.“;

j) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

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

„Spojenými podniky“ se rozumějí:

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

i) pravomoc vykonávat více než polovinu hlasovacích práv, nebo

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

iii) právo spravovat záležitosti podniku;

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

c) podniky, v nichž podnik uvedený v písmenu b) má přímo či nepřímo práva nebo pravomoci uvedené v písmenu a);

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

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

4) Vkládají se nové články 3a až 3c, které znějí:

„Článek 3a

### **Cíle pro emise CO<sub>2</sub>**

1. Průměrné emise CO<sub>2</sub> vozového parku nových těžkých motorových vozidel v Unii jiných než vozidel zvláštního určení, terénních vozidel, terénních vozidel zvláštního určení a účelových vozidel se v porovnání s průměrnými emisemi CO<sub>2</sub> ve vykazovaném období roku 2019 sníží o tyto procentní podíly:

a) pro podskupiny vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH za vykazovaná období let 2025 až 2029 o 15 %;

b) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období let 2030 až 2034 o 45 %;

c) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období let 2035 až 2039 o 65 %;

d) pro všechny podskupiny vozidel za vykazovaná období od roku 2040 o 90 %.

2. K uvedeným cílům pro emise CO<sub>2</sub> musí podskupiny vozidel přispívat tak, jak je stanoveno v bodě 4.3 přílohy I.

3. Emise CO<sub>2</sub> související s vozovým parkem nových přípojných vozidel v Unii se zlepší v souladu s bodem 4.3 přílohy I.

### Článek 3b

#### **Vozidla s nulovými emisemi pro městské autobusy**

1. U vozidel uvedených v bodě 4.2 přílohy I musí výrobci ve svém vozovém parku nových těžkých vozidel dodržovat minimální podíly vozidel s nulovými emisemi stanovené v bodě 4.3 přílohy I. U nových městských autobusů musí podíl vozidel s nulovými emisemi od vykazovaného období roku 2030 činit 100 %.
2. Členské státy se mohou rozhodnout, že z povinnosti podle tohoto článku vyjmou omezený podíl městských autobusů registrovaných v každém vykazovaném období a potvrdí, že účel vozidla nemůže být rovnocenně naplněn vozidlem s nulovými emisemi, a je tedy ve veřejném zájmu ke splnění tohoto účelu zaregistrovat vozidlo s vyššími než nulovými emisemi, a to z důvodu sociálně-ekonomických nákladů a přínosů s ohledem na specifické podmínky územní morfologie nebo povětrnostní podmínky.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem vymezení maximálního podílu vozidel, která může členský stát vyjmout, a sociálně-ekonomických nákladů a přínosů s ohledem na územní morfologii a povětrnostní podmínky odůvodňující vynětí podle předchozího odstavce.

3. Pokud jde o používání vozidel uvedených v tomto článku, Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem stanovení společných technických specifikací, včetně norem, pro:

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

### Článek 3c

#### **Zadávací řízení**

1. Veřejní zadavatelé nebo zadavatelé při zadávání veřejných zakázek na nákup nebo použití vozidel uvedených v článku 3b vycházejí z ekonomicky nejvýhodnější nabídky, která zahrnuje nejlepší poměr mezi cenou a kvalitou a přínos nabídky k bezpečnosti dodávek, v souladu s příslušným mezinárodním právem.
2. Přínos nabídky k bezpečnosti dodávek se mimo jiné posuzuje na základě:
  - a) podílu výrobků nebo nabídek s původem ze třetích zemí určeného v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013;
  - b) zavedení omezujícího nebo rušivého opatření ze strany třetích zemí týkajícího se takových vozidel nebo technické a otevřené interoperability mezi dobíjecí a čerpací infrastrukturou a vozidly;
  - c) dostupnosti náhradních dílů nezbytných pro fungování zařízení, které je předmětem nabídky;

- d) závazku předkladatele nabídky, že případné změny v jeho dodavatelském řetězci během plnění zakázky neovlivní negativně plnění dané zakázky;
- e) osvědčení nebo dokumentace prokazující, že organizace dodavatelského řetězce předkladatele nabídky umožní tomuto předkladateli nabídky dodržet požadavek na bezpečnost dodávek.

3. V souladu s článkem 3b se přínosu nabídky k bezpečnosti dodávek u daného předkladatele nabídky přiděluje v rámci kritérií pro udělení zakázky váha 15 až 40 %.“;

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

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

6) Článek 5 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

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

Faktor pro nulové a nízké emise zohledňuje počet a emise CO<sub>2</sub> všech těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

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

c) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Faktor pro nulové emise a nízké emise snižuje průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> výrobce nejvýše o 3 %. Přínos vozidel s nulovými emisemi kategorie N k tomuto faktoru vyjma vozidel v podskupinách vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH snižuje průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> výrobce o nejvýše 1,5 %.“;

7) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

#### **Cíle pro specifické emise CO<sub>2</sub> výrobce**

Pro vykazované období roku 2025 a každé následující vykazované období stanoví Komise pro každého výrobce cíl pro specifické emise CO<sub>2</sub> za předchozí vykazované období. Cíl se stanoví v souladu s bodem 4.1 přílohy I.“;

8) Vkládají se nové články 6a a 6b, které znějí:

„Článek 6a

#### **Převod vozidel mezi výrobci**

1. Pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> výrobců v souladu s článkem 4 a bodem 2.2 přílohy I lze jednotlivá vozidla převádět mezi výrobci za těchto podmínek:

- a) pro všechny převody: žádost musí předložit společně převádějící a přijímající výrobce;
- b) pro převod vozidel jiných než vozidel s nulovými emisemi musí převádějící a přijímající výrobce patřit do skupiny spojených výrobců;
- c) pro převody vozidel s nulovými emisemi mezi výrobci, kteří nepatří do skupiny spojených výrobců: počet vozidel s nulovými emisemi převedených určitému výrobcí nesmí překročit 5 % všech jeho nových těžkých vozidel zaregistrovaných v daném vykazovaném období.

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

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

#### Článek 6b

#### **Výjimka pro výrobce malého počtu vozidel**

- 1. Pokud bylo v daném vykazovaném období zaregistrováno méně než 100 kusů nových těžkých vozidel určitého výrobce, stanoví se hodnota průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> podle článku 4 a bodu 2.7 přílohy I a cílů pro specifické emise CO<sub>2</sub> podle článku 6 a bodu 4.1 přílohy I v příslušném vykazovaném období ve výši „0“.
  - 2. Hodnoty průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> a specifických emisí CO<sub>2</sub> se nezahrnují do zveřejnění podle článku 11 pro dotčené výrobce a vykazovaná období.
  - 3. Výjimka stanovená v odstavci 1 se nepoužije v daném vykazovaném období v žádném z těchto případů:
    - a) na žádost výrobce;
    - b) jestliže výrobce požádá o převod vozidel podle článku 6a;
    - c) jestliže je výrobce součástí skupiny spojených výrobců, kteří společně zaregistrovali více než 100 vozidel v daném vykazovaném období, nebo je spojen s jiným výrobcem, na kterého se nepoužije výjimka podle odstavce 1.
  - 4. Výrobci, kteří jsou součástí skupiny ve smyslu odst. 3 písm. c), vyrozumí Komisi, jestliže zaregistrovali méně než 100 vozidel v daném vykazovaném období.
  - 5. Výrobci, na které se výjimka podle odstavce 1 nevztahuje, vyrozumí Komisi v každém vykazovaném období o všech svých spojených podnicích, které podmínky pro udělení výjimky stanovené v odstavci 1 splňují.
  - 6. Výrobci sdělí nezbytné údaje Komisi pomocí elektronických nástrojů, které poskytne Komise.“;
- 9) Článek 7 se mění takto:
- a) v odst. 1 prvním pododstavci se úvodní text nahrazuje tímto:

„Pro účely stanovení toho, zda výrobce ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039 plní své cíle pro specifické emise CO<sub>2</sub>, se zohlední jeho emisní kredity nebo výpůjčky kreditů stanovené v souladu s bodem 5 přílohy I, které

odpovídají počtu nových těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období vynásobené“;

- b) v odst. 1 druhém pododstavci se údaj „2029“ nahrazuje údajem „2039“;
- c) v odstavci 1 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:  
„Výpůjčky kreditů lze získat ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039. Celkové výpůjčky kreditů výrobce však nesmějí přesáhnout 5 % cíle pro specifické emise CO<sub>2</sub> výrobce vynásobeného počtem těžkých vozidel výrobce v tomto období („limit výpůjček“).“;
- d) v odstavci 1 se čtvrtý pododstavec nahrazuje tímto:  
„Emisní kredity a výpůjčky kreditů získané ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039 se tam, kde je to relevantní, přenesou z jednoho vykazovaného období do dalšího vykazovaného období. Případné zbývající výpůjčky se však vypořádají ve vykazovaných obdobích roku 2029, 2034 a 2039.“;
- e) odstavec 2 se nahrazuje tímto:  
„2. Plánovaná snížení emisí CO<sub>2</sub> se pro každého výrobce stanoví v souladu s bodem 5.1 přílohy I na základě těchto lineárních trajektorií:
- a) mezi referenčními emisemi CO<sub>2</sub> a cílem pro emise CO<sub>2</sub> ve vykazovaném období roku 2025 nebo 2030 stanoveným v čl. 3a odst. 1 písm. a) a b);
- b) mezi cílem pro emise CO<sub>2</sub> pro vykazované období roku 2025 a cílem pro emise CO<sub>2</sub> pro vykazované období roku 2030 stanoveným v čl. 3a odst. 1 písm. b);
- c) mezi cílem pro emise CO<sub>2</sub> pro vykazované období roku 2030 a cílem pro emise CO<sub>2</sub> pro vykazované období roku 2035 stanoveným v čl. 3a odst. 1 písm. c) a
- d) mezi cílem pro emise CO<sub>2</sub> pro vykazované období roku 2035 a cílem pro emise CO<sub>2</sub> pro vykazované období roku 2040 stanoveným v čl. 3a odst. 1 písm. d).“;

- 10) Vkládají se nové články 7a a 7b, které znějí:

„Článek 7a

#### **Přiřazování vozidel výrobci**

Při výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> podle článku 4 a cílů pro specifické emise CO<sub>2</sub> podle článku 6 se vozidla zaregistrovaná v daném vykazovaném období přiřadí těmto výrobcům:

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

Článek 7b

#### **Výpočet průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> vozidel kategorie M**

Pro vozidla kategorie M se použije následující postup:

- a) pro výpočet průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> v podskupině výrobce se nové těžké vozidlo kategorie M zohledňuje se svými specifickými emisemi CO<sub>2</sub> jako úplné nebo dokončené vozidlo v bodě 2.2.2 přílohy I a nezohledňuje se v bodě 2.2.3 přílohy I;
- b) na žádost výrobce podle článku 7a písm. b) a s výhradou podmínek stanovených v odstavci 3 se však nové těžké vozidlo kategorie M zohledňuje se specifickými emisemi CO<sub>2</sub> svého primárního vozidla v bodě 2.2.3 přílohy I a nezohledňuje se v bodě 2.2.2 přílohy I;
- c) žádost podle písmene b) pro nové těžké vozidlo kategorie M není přípustná, jsou-li jeho výrobce ve smyslu čl. 7a písm. b) a výrobce úplného nebo dokončeného vozidla ve smyslu čl. 3 odst. 4a nařízení (EU) 2017/2400 spojenými podniky nebo stejným právním subjektem. Podáním takové žádosti výrobce prohlašuje, že tato podmínka platí, a na požádání poskytne Komisi podpůrné informace;
- d) Komise s podporou agentury včas zpřístupní v elektronickém formátu nástroje a procesní pokyny nezbytné pro výrobce k předkládání žádostí uvedených v písmenu b).“

11) Článek 8 se mění takto:

- a) v odstavci 1 písmenu a) se výraz „až 2029“ nahrazuje výrazem „a dalších“;
- b) v odstavci 1 se zrušuje písmeno b);
- c) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Má se za to, že výrobce má nadměrné emise CO<sub>2</sub> v těchto případech:

- a) pokud v některém vykazovaném období let 2025 až 2028, 2030 až 2033, 2035 až 2038 součet výpůjček kreditů po odečtení součtu emisních kreditů přesahuje limit výpůjček uvedený v čl. 7 odst. 1 třetím pododstavci;
- b) pokud je ve vykazovaném období roku 2029, 2034, 2039 a 2040 součet výpůjček kreditů po odečtení součtu emisních kreditů kladný;
- c) pokud v některém vykazovaném období od roku 2041 průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> výrobce přesahují jeho cíl pro specifické emise CO<sub>2</sub>.“;

12) Článek 9 se mění takto:

- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

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

- a) pokud se hodnoty emisí CO<sub>2</sub> těžkých vozidel v provozu v důsledku ověření provedených v souladu s postupem podle článku 13 tohoto nařízení odchylní od hodnot uvedených v prohlášeních o shodě nebo v souboru informací pro zákazníky podle čl. 9 odst. 4 nařízení (EU) 2017/2400;
- b) pokud byly zjištěny chyby postupu stanovení CO<sub>2</sub> způsobené nesprávnými vstupními údaji nebo jinými příčinami;
- c) pokud byly zjištěny chyby při sledování a vykazování CO<sub>2</sub>;
- d) jakékoli jiné odchylky než uvedené v písmenech a), b) a c).“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Komise odchylky uvedené v odstavci 1 zohlední pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> výrobce a referenčních emisí CO<sub>2</sub> a zváží odpovídající změnu rozhodnutí přijatých v souladu s článkem 11. Komise není povinna k odchylkám přihlížet, pokud nový výpočet průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> výrobce nebo referenčních emisí CO<sub>2</sub> vede k odchylce menší než 0,1 %.“;

13) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

### **Posouzení referenčních emisí CO<sub>2</sub>**

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

14) Článek 11 se mění takto:

a) v odstavci 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Seznam, který má být zveřejněn do 30. dubna roku následujícího po roce, v němž skončilo referenční období, zahrne referenční emise CO<sub>2</sub> stanovené v tomto referenčním období.“

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Komise změní prováděcí akty přijaté podle odstavce 1:

a) jsou-li postupy pro schvalování typu podle nařízení (ES) č. 595/2009 změněny změnami jinými než změnami týkajícími se hodnot užitečného zatížení a počtu cestujících použitých při stanovení emisí CO<sub>2</sub> tak, že úroveň emisí CO<sub>2</sub> reprezentativních vozidel podle tohoto odstavce vzroste nebo klesne o více než 5 g CO<sub>2</sub>/km:

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

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

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

i) dříve zveřejněné referenční emise CO<sub>2</sub> se přepočítají v souladu s přílohou I při zohlednění parametrů změněných podle jednoho z bodů čl. 14 odst. 1 písm. a) až f);

ii) nově vypočítaný soubor referenčních emisí CO<sub>2</sub> se zveřejní a nahradí předchozí soubor referenčních emisí od vykazovaného období, v němž se poprvé použijí změněné parametry podle jednoho z bodů čl. 14 odst. 1 písm. a) až f).“;

c) doplňuje se nový odstavec, který zní:

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

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

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

16) Vkládají se nové články 13a až 13f, které znějí:

#### „Článek 13a

#### **Sledování a vykazování členskými státy**

1. Počínaje vykazovaným obdobím roku [Úřad pro publikace vložte rok: v případě vstupu v platnost před 1. červencem vložte rok vstupu nařízení v platnost minus 1; v případě vstupu v platnost po 30. červnu vložte následující rok] sledují členské státy údaje uvedené v části A přílohy IV týkající se nových těžkých vozidel poprvé zaregistrovaných v Unii.

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

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

3. Na vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku se vztahuje povinnost podle tohoto článku, nejsou-li od této povinnosti osvobozena na základě jiných ustanovení.

4. Na vozidla zaregistrovaná pro použití civilní ochranou, požární službou, subjekty zajišťujícími naléhavou lékařskou péči a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku a na vozidla zaregistrovaná pro použití ozbrojenými silami se vztahuje povinnost podle tohoto článku bez ohledu na to, zda jsou vyňata z povinnosti podle článku 3a, nejsou-li vyňata na základě jiných ustanovení.

#### Článek 13b

#### **Sledování a vykazování výrobci nebo jinými subjekty odpovědnými za stanovení emisí CO<sub>2</sub> těžkých vozidel**

1. Výrobci nebo jiné subjekty odpovědné za stanovení emisí CO<sub>2</sub> těžkého vozidla, kterým jsou uloženy povinnosti uvedené v článku 9 nařízení (EU) 2017/2400 nebo v článku 8 prováděcího nařízení (EU) 2022/1362, vykazují údaje o novém těžkém vozidle podle ustanovení části B přílohy IV.

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

Tento odstavec se nepoužije na výrobce nebo jiné subjekty osvobozené v souladu s článkem 6b.

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

3. Povinnost vykazování podle čl. 13a odst. 3 a 4 se vztahuje na výrobce a jiné subjekty ve smyslu odstavce 1.

#### Článek 13c

##### **Centrální registr údajů o těžkých vozidlech**

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

Registr je přístupný veřejnosti s výjimkou údajů uvedených v bodě 3.2.2 přílohy V.

Pokud jde o údajovou položku 23 upřesněnou v části B bodě 2 přílohy IV, hodnota se veřejně zpřístupní v podobě rozmezí, jak je vymezeno v části C přílohy IV.

2. Registr spravuje agentura jménem Komise.

#### Článek 13d

##### **Sledování výsledků silničních ověřovacích zkoušek**

1. Komise sleduje dostupné výsledky silničních zkoušek prováděných v rámci nařízení (ES) č. 595/2009 za účelem ověření emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel.

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

#### Článek 13e

##### **Kvalita údajů**

1. Příslušné orgány a výrobci odpovídají za správnost a kvalitu údajů, které vykazují v souladu s články 13a a 13b. O veškerých chybách zjištěných ve vykázaných údajích neprodleně informují Komisi.

2. Komise provádí své vlastní ověření kvality údajů vykázaných podle článků 13a a 13b.

3. Je-li Komise informována o chybách v údajích nebo zjistí-li podle svého vlastního ověření nesrovnalosti v souboru údajů, přijme podle potřeby nezbytná opatření k opravě údajů zveřejněných v registru uvedeném v článku 13c.

4. Komise může prostřednictvím prováděcích aktů stanovit opatření pro ověření a opravu podle odstavců 2 a 3 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle článku 16.

#### Článek 13f

##### **Správní pokuty**

1. Komise může uložit správní pokutu v kterémkoli z těchto případů:

a) pokud zjistí, že se údaje vykázané výrobcem podle článku 5 tohoto nařízení odchylně od údajů vyplývajících ze souboru záznamů výrobce nebo certifikátu schválení typu motoru vydaného v rámci nařízení (ES) č. 595/2009 a tato odchylka je úmyslná nebo je důsledkem hrubé nedbalosti;

b) pokud nejsou údaje předloženy ve lhůtě podle čl. 5 odst. 1 a opoždění nelze řádně odůvodnit.

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

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

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

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

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

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

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

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

17) Článek 14 se nahrazuje tímto:

#### „Článek 14 Změny příloh

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem změny následujících prvků přílohy I, aby zohlednila technický pokrok, vývoj logistiky nákladní dopravy, nezbytné úpravy založené na uplatňování tohoto nařízení a změny souvisejících právních předpisů o schvalování typu, zejména nařízení (EU) 2018/858 a (ES) č. 595/2009:

- a) kritéria vymezující podskupiny vozidel podle bodu 1.1;
- b) kritéria vymezující účelová vozidla podle bodu 1.2;
- c) kritéria pro provozní rozmezí různých technologií hnacích ústrojí uvedených v bodě 1.3;
- d) seznam profilů určení uvedený v bodě 1.4;
- e) váhy profilů určení uvedené v bodě 2.1;

- f) užitečné zatížení, počet cestujících, hmotnosti cestujících, technicky přípustné maximální užitečné zatížení, technicky přípustný maximální počet cestujících a objemy nákladu podskupin vozidel uvedené v bodě 2.5;
  - g) hodnoty najetých kilometrů za rok uvedené v bodě 2.6.
2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 měnící tento prvek v příloze IV:
- a) požadavky na údaje uvedené v části A a části B, s cílem zohlednit technický pokrok, nezbytné úpravy založené na uplatňování tohoto nařízení a změny souvisejících právních předpisů o schvalování typu, zejména nařízení (EU) 2018/858 a (ES) č. 595/2009;
  - b) aktualizace nebo změny rozmezí stanovených v části C s cílem zohlednit změny v konstrukci těžkých vozidel a zajistit, aby rozmezí zůstala relevantní pro informační účely a pro účely porovnatelnosti.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 měnící tyto prvky v příloze V:
- a) úpravy postupu sledování a vykazování stanoveného v příloze V, s ohledem na zkušenosti získané při uplatňování tohoto nařízení a s cílem přizpůsobit postup technickému pokroku;
  - b) změny bodu 3.2 doplněním údajových položek, jež byly nově doplněny do registru.“

18) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15  
Přezkum

Komise v roce 2028 přezkoumá účinnost a dopad tohoto nařízení a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu.

Ke zprávě se v relevantních případech přiloží návrh na změnu tohoto nařízení.“

19) Článek 17 se mění takto:

a) v odstavci 2 se první věta nahrazuje tímto:

„Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 3b, čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13e odst. 4, čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu pěti let od [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost].“;

b) v odstavci 3 se první věta nahrazuje tímto:

„Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13e odst. 4, čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1 kdykoli zrušit.“;

c) v odstavci 6 se text „čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce a čl. 14 odst. 1“ nahrazuje tímto: „čl. 11 odst. 2, čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce, čl. 13c odst. 3, čl. 13d odst. 2, čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1“.

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

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

### *Článek 2*

#### **Zrušení nařízení (EU) 2018/956**

Nařízení (EU) 2018/956 se zrušuje s účinkem od [Úřad pro publikace: vložte datum použitelnosti].

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

### *Článek 3*

#### *Vstup v platnost*

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

Použije se ode dne 1 července [Úřad pro publikace: vložte kalendářní rok = rok 1. července následujícího po datu vstupu tohoto aktu v platnost].

Pro vykazovaná období před [Úřad pro publikace: vložte datum = datum použitelnosti] se však nadále použije nařízení (EU) 2019/1242 ve znění platném ke dni 30. června [Úřad pro publikace vložte kalendářní rok = rok 1. července následujícího po datu vstupu tohoto aktu v platnost] a nařízení (EU) 2018/956 ve znění platném ke dni 30. června [Úřad pro publikace: vložte kalendářní rok = rok 1. července následujícího po datu vstupu tohoto aktu v platnost].

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

Ve Štrasburku dne

*Za Evropský parlament  
předseda/předsedkyně*

*Za Radu  
předseda/předsedkyně*

## LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

### 1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

#### 1.1. Název návrhu/podnětu

Návrh nařízení, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu a začlenění povinností vykazovat údaje, a zrušuje nařízení (EU) 2018/956.

#### 1.2. Příslušné oblasti politik

Okruh 3 – Přírodní zdroje a životní prostředí  
Hlava 9 – Životní prostředí a opatření v oblasti klimatu

#### 1.3. Návrh/podnět se týká:

- nové akce
- nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci<sup>25</sup>
- prodloužení stávající akce
- sloučení jedné či více akcí v jinou/novou akci nebo přesměrování jedné či více akcí na jinou/novou akci

#### 1.4. Cíle

##### 1.4.1. Obecné cíle

Obecným cílem tohoto návrhu je stanovit nové emisní normy s cílem snížit emise CO<sub>2</sub> z těžkých vozidel a přispět k přechodu na mobilitu s nulovými emisemi v širším kontextu ambicióznějších cílů EU v oblasti klimatu do roku 2030 a klimatické neutrality EU do roku 2050.

##### 1.4.2. Specifické cíle

Specifické cíle tohoto návrhu jsou tyto:

nákladově efektivním způsobem snížit emise CO<sub>2</sub> z těžkých vozidel v souladu s cíli EU v oblasti klimatu a současně přispět ke zlepšení energetické bezpečnosti EU, zajistit přínosy pro evropské provozovatele a uživatele dopravy, z nichž většinu tvoří malé a střední podniky, na základě širšího zavádění energeticky účinnějších vozidel, posílit vedoucí postavení EU v oblasti průmyslu z hlediska technologií a inovací směřováním investic do technologií s nulovými emisemi.

##### 1.4.3. Očekávané výsledky a dopady

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

Návrh zajistí snížení emisí CO<sub>2</sub> z těžkých vozidel, poskytne dopravcům a spotřebitelům výhody z hlediska kvality ovzduší a úspor energie a posílí vedoucí postavení hodnotového řetězce automobilového průmyslu v oblasti technologií a inovací. Očekává se, že dalšími vedlejšími přínosy budou vyšší energetická účinnost a lepší energetická bezpečnost.

<sup>25</sup> Uvedené v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

#### 1.4.4. Ukazatele výkonnosti

*Upřesněte ukazatele pro sledování pokroku a dosažených výsledků.*

Byly stanoveny následující ukazatele:

1. Každoročně budou sledovány průměrné emise CO<sub>2</sub> nových těžkých vozidel pro celý vozový park EU měřené při schvalování typu.
2. Celkové emise skleníkových plynů z těžkých vozidel budou sledovány prostřednictvím ročních inventur emisí skleníkových plynů členských států.
3. Počet a podíl nově registrovaných vozidel s nulovými a nízkými emisemi bude sledován prostřednictvím údajů z každoročního sledování předkládaných členskými státy.
4. Úroveň inovací se bude měřit s ohledem na nové patenty evropských výrobců vozidel, které se týkají technologií s nulovými emisemi prostřednictvím veřejně dostupných patentových databází.
5. Úroveň zaměstnanosti bude sledována na základě veřejně dostupných statistických údajů Eurostatu o odvětvové zaměstnanosti za EU.

#### 1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

- 1.5.1. Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém *nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu*

Výrobci těžkých vozidel nově zaregistrovaných v Unii budou muset sledovat a vykazovat emise a dodržovat revidované cíle pro specifické emise CO<sub>2</sub>.

Členské státy budou povinny Komisi a Evropské agentuře pro životní prostředí (EEA) každoročně hlásit technické údaje o nově registrovaných těžkých vozidlech.

- 1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.*

Změna klimatu představuje přeshraniční problém, který nelze vyřešit pouze na vnitrostátní či místní úrovni. Koordinace opatření v oblasti klimatu musí probíhat na evropské úrovni, a opatření EU jsou odůvodněná na základě subsidiarity.

Iniciativy na vnitrostátní a místní úrovni nebudou dostačující. Nedostatek koordinovaných opatření EU by znamenal riziko roztříštěnosti trhu. Jednotlivé členské státy by také samy o sobě představovaly příliš malý trh na to, aby přinesl změny na úrovni odvětví a vytvářel úspory z rozsahu.

- 1.5.3. *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

Návrh vychází ze stávajících právních předpisů týkajících se povinností sledování a vykazování a emisních norem pro CO<sub>2</sub>.

*1.5.4. Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji*

Tento návrh je v souladu s cíli nástroje na podporu oživení Next Generation EU a víceletým finančním rámcem na období 2021–2027<sup>26</sup>, které pomohou dosáhnout souběžné ekologické a digitální transformace, o niž Evropa usiluje.

Tento legislativní návrh doplňuje příslušné návrhy v balíčku „Fit for 55“, jakož i návrh norem Euro 7 a je s nimi soudržný.

*1.5.5. Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků*

nepoužije se

---

<sup>26</sup>

[https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents\\_cs](https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_cs)

## 1.6. Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

### Časově omezená doba trvání

- s platností od [DD.MM.]RRRR do [DD.MM.]RRRR,
- finanční dopad od RRRR do RRRR u prostředků na závazky a od RRRR do RRRR u prostředků na platby.

### Časově neomezená doba trvání

- Provádění s obdobím rozběhu od roku 2024 do roku 2025,
- poté plné fungování.

## 1.7. Předpokládaný způsob plnění rozpočtu<sup>27</sup>

### Přímé řízení Komisí

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

### Sdílené řízení s členskými státy

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

- třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi,
- mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),
- EIB a Evropský investiční fond,
- subjekty uvedené v článcích 70 a 71 finančního nařízení,
- veřejnoprávní subjekty,
- soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém poskytují dostatečné finanční záruky,
- soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství veřejného a soukromého sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky,
- osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.

Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.

Poznámky:

nepoužije

se

<sup>27</sup> Vysvětlení způsobů plnění rozpočtu spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

## 2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

### 2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

*Upřesněte četnost a podmínky.*

Podnět zahrnuje využití prostředků v rámci stávajících správních ujednání GR CLIMA se střediskem JRC a navýšení příspěvku agentury EEA.

Shromažďování údajů je vyžadováno z různých zdrojů, včetně členských států, výrobců automobilů a vnitrostátních orgánů pro schvalování typu. Koordinaci činností v oblasti shromažďování údajů zajišťuje agentura EEA a GR CLIMA, kterým je nápomocno středisko JRC.

Členské státy a výrobci každoročně vykazují údaje o nových registracích vozidel. Tyto soubory údajů tvoří základ pro stanovení toho, zda výrobci dodržují normy, a pro ukládání případných pokut. Údaje jsou poté potvrzeny rozhodnutím Komise.

Návrh vyžaduje dodatečné posouzení údajů ze strany Komise a agentury EEA kvůli nově zahrnutým skupinám vozidel, ustanovením o výjimkách pro výrobce malého počtu vozidel a o převodu vozidel.

Údaje o skutečné spotřebě paliva a/nebo elektrické energie zaznamenané palubními zařízeními budou hlášeny každoročně, a to i pro vozidla doplněná do oblasti působnosti nařízení. Ve srovnání s návrhem Komise posílil spolunormotvůrce stávající právní ustanovení týkající se reálného provozu.

### 2.2. Systémy řízení a kontroly

#### 2.2.1. *Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie*

Návrh neprovádí finanční program, ale vytváří dlouhodobou politiku. Způsob řízení, mechanismy provádění financování, způsoby plateb a kontrolní strategie v souvislosti s chybovostí se tohoto návrhu netýkají.

#### 2.2.2. *Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění*

Předpokládané metody kontroly jsou stanoveny ve finančním nařízení a jeho prováděcích pravidlech. Tento návrh se netýká výdajového programu.

Účinné a správné sledování údajů o registraci vozidel je nezbytné pro zajištění právní jistoty při prosazování právních předpisů a pro zajištění rovných podmínek mezi různými výrobci na jednotném trhu v EU.

Shromažďování údajů z reálného provozu a postup ověřování v provozu zajistí možnost odhalení nesrovnalostí v údajích o registraci vozidel a včasné přijetí účinných nápravných opatření, a poslouží rovněž k zajištění toho, aby nebyla oslabena dlouhodobá účinnost cílů EU pro emise CO<sub>2</sub>.

Mezi hlavní systémy vnitřní kontroly patří ověřování vykazovaných údajů o registraci a technických údajů.

- 2.2.3. *Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)*

Tato iniciativa nepřináší žádné nové významné kontroly/rizika, na které by se nevztahoval stávající rámec vnitřní kontroly. Kromě uplatnění finančního nařízení se nepředpokládají žádná specifická opatření.

### **2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí**

*Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. opatření uvedená ve strategii pro boj proti podvodům.*

Kromě uplatňování finančního nařízení za účelem zamezení podvodům a nesrovnalostem doplní zpřísněné požadavky na snižování emisí CO<sub>2</sub> a rozšíření oblasti působnosti stanovené v tomto návrhu i posílené sledování a hlášení souborů údajů týkajících se ověřování v provozu a reálného provozu.

### 3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

#### 3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

*V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.*

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP <sup>28</sup>	zemí ESVO <sup>29</sup>	kandidátských zemí <sup>30</sup>	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
3	09 02 03 Zmírňování změny klimatu a přizpůsobování se jí	RP	ANO	NE	NE	NE
3	09 10 02 Evropská agentura pro životní prostředí	RP	ANO	ANO	NE	NE
7	20 02 01 01 Smluvní zaměstnanci	NRP	NE	NE	NE	NE

Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje: nepoužije se

<sup>28</sup> RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

<sup>29</sup> ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

<sup>30</sup> Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

### 3.2. Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

#### 3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.

Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce			3	„Přírodní zdroje a životní prostředí“				
GŘ: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	CELKEM
Operační prostředky								
09 02 03 Zmírňování změny klimatu a přizpůsobování se jí	Závazky	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	<b>0,400</b>
	Platby	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	<b>0,400</b>
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy								
		(3)						
<b>Prostředky na GŘ CLIMA CELKEM</b>	Závazky	=1+3		0,100	0,100	0,100	0,100	<b>0,400</b>
	Platby	=2+3		0,100	0,100	0,100	0,100	<b>0,400</b>

- Klíčovou úlohu při podpoře Komise v některých technických činnostech, které budou zapotřebí, bude mít středisko JRC. GŘ CLIMA a JRC uzavřely správní ujednání.

Agentura: EEA – Evropská agentura pro životní prostředí			2023	2024	2025	2026	2027	CELKEM
Operační prostředky								
Hlava 1: Výdaje na zaměstnance	Závazky	(1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Platby	(2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

Hlava 2: Infrastruktura	Závazky	(1b)		0,080	0,080			<b>0,160</b>
	Platby	(2b)		0,080	0,080			<b>0,160</b>
Hlava 3: Operační výdaje	Závazky	(1c)			0,020	0,040	0,040	<b>0,100</b>
	Platby	(2c)			0,020	0,040	0,040	<b>0,100</b>
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy								
		(3)						
<b>Prostředky na agenturu EEA CELKEM*</b>	Závazky	=1a+1b +1c		0,379	0,835	0,790	0,805	<b>2,809</b>
	Platby	=2a+2b +2c		0,379	0,835	0,790	0,805	<b>2,809</b>

\*Rozpočtový dopad dodatečných finančních zdrojů pro Evropskou agenturu pro životní prostředí bude vyrovnán kompenzačním snížením z rozpočtu programu LIFE, konkrétně z rozpočtové položky 09 02 03 GR CLIMA P Zmírňování změny klimatu a přizpůsobování se jí.

- Výdaje na zaměstnance: Bude zapotřebí další dočasný zaměstnanec (AD) a jeden další smluvní zaměstnanec (CA) k podpoře těchto úkolů: i) zajištění koordinace a přípravy dodatečného shromažďování, analýzy a zpracování údajů nezbytných pro řízení nárůstu absolutního počtu emisí vozidel, které mají být sledovány a vykazovány, jakož i návazná opatření; ii) zavedení a používání systému vykazování, systémů prokazování kvality a řízení kvality údajů pro tato nově doplněná vozidla v rámci rozšířené oblasti působnosti, jakož i správa údajů a technická podpora pro další výrobce.

Tři další smluvní zaměstnanci (počínaje dvěma v roce 2024) jsou zapotřebí pro tyto úkoly:

podpora při přípravě a vývoji řady podrobných certifikačních metodik (například: k prokázání souladu s unijními kritérii kvality pro pohlcování uhlíku podle ustanovení článku 8 navrhovaného příslušného nařízení),

shromažďování údajů v oblasti sledování, vykazování a ověřování, například pro řadu činností v oblasti uhlíkového zemědělství, činností souvisejících se zavodňováním mokřadů, řízením produkce plodin a/nebo s iniciativami v oblasti zalesňování / opětovného zalesňování,

podpora k zajištění propojení mezi registry (například: systémů certifikace a národních inventur skleníkových plynů).

- Náklady na infrastrukturu a operační výdaje: Agentura EEA bude během prvních dvou let potřebovat počáteční investice do informačních technologií (v celkové výši 160 000 EUR) na zpracování dat, aby bylo možné kontrolovat dodržování norem i u zvýšeného počtu vozidel a

výrobci. Opakované roční výdaje na informační technologie budou také zapotřebí na údržbu a pravidelné aktualizace pracovních toků vykazování údajů, databází MSSQL a dalších procesních nástrojů IT.

○ Operační prostředky CELKEM			2023	2024	2025	2026	2027	CELKEM
	Závazky	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Platby	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
<b>Prostředky z OKRUHU 3 víceletého finančního rámce CELKEM</b>	Závazky	=4		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Platby	=5		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

<b>Okruh víceletého finančního rámce</b>	7	Správní výdaje
--	---	----------------

		2023	2024	2025	2026	2027	CELKEM
<b>GŘ: CLIMA</b>							
○ Lidské zdroje			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
○ Ostatní správní výdaje							
<b>GŘ CLIMA CELKEM</b>	Prostředky		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Je zapotřebí jeden smluvní zaměstnanec / FTE pro dodatečnou správu dat.

<b>Prostředky z OKRUHU 7</b> víceletého finančního rámce <b>CELKEM</b>	(Závazky celkem = platby celkem)		0,091	0,091	0,091	0,091	<b>0,364</b>

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

<b>Prostředky z OKRUHŮ 1 až 7</b> víceletého finančního rámce <b>CELKEM</b>		2023	2024	2025	2026	2027	<b>CELKEM</b>
	Závazky		0,570	1,026	0,981	0,996	<b>3,573</b>
	Platby		0,570	1,026	0,981	0,996	<b>3,573</b>

### 3.2.2. Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků

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

Uveďte cíle a výstupy ↓			2023	2024	2025	2026	2027	<b>CELKEM</b>						
	<b>VÝSTUPY</b>													
	Druh 31	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet	Náklady celkem
SPECIFICKÝ CÍL č. 1 <sup>32</sup> ...														
- Výstup														
- Výstup														
- Výstup														

<sup>31</sup> Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

<sup>32</sup> Popsané v bodě 1.4.2. „Specifické cíle...“.

Mezisoučet za specifický cíl č. 1													
SPECIFICKÝ CÍL č. 2													
- Výstup													
Mezisoučet za specifický cíl č. 2													
<b>CELKEM</b>													

### 3.2.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

#### 3.2.3.1. Odhadovaný dopad na lidské zdroje EHP

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

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	2024	2025	2026	2027	CELKEM
--	------	------	------	------	--------

Dočasní zaměstnanci (třídy AD)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Dočasní zaměstnanci (třídy AST)					
Smluvní zaměstnanci	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Vyslání národní odborníci					

<b>CELKEM</b>	<b>0,299</b>	<b>0,735</b>	<b>0,750</b>	<b>0,765</b>	<b>2,549</b>
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Požadavky na zaměstnance (FTE):

	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>CELKE M</b>
--	-------------	-------------	-------------	-------------	--------------------

Dočasní zaměstnanci (třídy AD)	1	1	1	1	1
Dočasní zaměstnanci (třídy AST)					
Smluvní zaměstnanci	3	4	4	4	4
Vyslání národní odborníci					

<b>CELKEM</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

### 3.2.3.2. Odhadované požadavky na správní prostředky v Komisi

### 3.2.3.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

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

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM
--	--	-------------	-------------	-------------	-------------	--------

<b>OKRUH 7 víceletého finančního rámce</b>						
Lidské zdroje		0,091	0,091	0,091	0,091	<b>0,364</b>
Ostatní správní výdaje						
<b>Mezisoučet za OKRUH 7 víceletého finančního rámce</b>		0,091	0,091	0,091	0,091	<b>0,364</b>

<b>Mimo OKRUH 7<sup>33</sup> víceletého finančního rámce</b>						
Lidské zdroje		nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se

<sup>33</sup> Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

Ostatní výdaje správní povahy						
<b>Mezisosčet mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce</b>		nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se

<b>CELKEM</b>		0,091	0,091	0,091	0,091	<b>0,364</b>
---------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků GR, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GR a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GR poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

### 3.2.3.4. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

*Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky*

	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
<b>O Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)</b>					
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)					
20 01 02 03 (při delegacích)					
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)					
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)					
<b>O Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)<sup>34</sup></b>					
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce)		1	1	1	1
20 02 03 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)					
<b>XX 01 xx yy zz<sup>35</sup></b>	– v ústředí				
	– při delegacích				
01 01 01 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)					
01 01 01 12 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)					
<b>CELKEM</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GR, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeočísleny v rámci GR, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GR poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	
Externí zaměstnanci	Pro řešení větší komplexnosti a širší oblasti působnosti právních předpisů a souvisejícího dalšího dohledu a řízení by byl zapotřebí jeden smluvní zaměstnanec pro Komisi.

### 3.2.4. Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem

- Návrh/podnět:
  - může být v plném rozsahu financován přerozdělením prostředků v rámci příslušného okruhu víceletého finančního rámce (VFR).

Nepředpokládají se žádné další operační výdaje. Případné výdaje budou v každém případě vynaloženy v rámci finančních prostředků programu LIFE.

- vyžaduje použití nepřiděleného rozpětí v rámci příslušného okruhu VFR a/nebo použití zvláštních nástrojů definovaných v nařízení o VFR.

<sup>34</sup> SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

<sup>35</sup> Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

vyžaduje revizi VFR.

### 3.2.5. Příspěvky třetích stran

Návrh/podnět:

nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.

počítá se spolufinancováním od třetích stran podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

	2023	2024	2025	2026	2027	Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt						
Spolufinancované prostředky CELKEM						

### 3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.

Návrh/podnět má tento finanční dopad:

na vlastní zdroje

na jiné příjmy

uved'te, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Příjmová rozpočtová položka:	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu <sup>36</sup>				
		2023	2024	2025	2026	2027
Článek 4 2 9						

U účelově vázaných příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

nepoužije se

Jiné poznámky (např. způsob/vzorec výpočtu dopadu na příjmy nebo jiné údaje).

Příjmy by bylo možné generovat z poplatků za překročení emisí CO<sub>2</sub>. Příjmy splatné ze strany výrobců budou nadále považovány za příjmy do souhrnného rozpočtu EU.

<sup>36</sup> Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 20 % nákladů na výběr.