

I

(Legislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2018/956

ze dne 28. června 2018

o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel*(Text s významem pro EHP)*

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V závěrech ze zasedání Evropské rady ve dnech 23. a 24. října 2014 o rámci politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 byl potvrzen závazný cíl, jímž je snížit do roku 2030 domácí emise skleníkových plynů na úrovni celého hospodářství alespoň o 40 % oproti roku 1990, a tento cíl Evropská rada opětovně potvrdila na svém zasedání 17 a 18. března 2016.
- (2) V závěrech Evropské rady z 23. a 24. října 2014 je uvedeno, že tento cíl má Unie plnit kolektivně a nákladově co nejefektivnějším způsobem a že do roku 2030 mají odvětví, na něž se vztahuje systém pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii, snížit emise v porovnání s rokem 2005 o 43 % a odvětví, na něž se uvedený systém nevztahuje, o 30 %. Pařížská dohoda ⁽³⁾ mimo jiné stanoví dlouhodobý cíl v souladu s cílem udržet globální průměrný nárůst teploty výrazně pod úrovní 2 °C ve srovnání s úrovní před industrializací a usilovat o to, aby tento nárůst nepřesáhl 1,5 °C ve srovnání s úrovní před industrializací. Je nezbytné, aby se na tomto úsilí podílely všechny členské státy a aby k dosažení snížení emisí dohodnutých Evropskou radou a ke splnění dlouhodobých cílů Pařížské dohody přispěla všechna hospodářská odvětví, včetně dopravy.
- (3) Evropská strategie Komise pro nízkoemisní mobilitu z roku 2016 stanoví ambiciózní cíl, jímž je snížit emise skleníkových plynů v odvětví dopravy do poloviny tohoto století alespoň o 60 % v porovnání s rokem 1990 a rozhodně je dále snižovat směrem k nule.
- (4) V zájmu splnění tohoto cíle je vhodné zvážit řadu různých opatření. Ta by vedle stanovení norem emisí CO₂ pro těžká vozidla, totiž nákladní automobily, autobusy a autokary, mohla zahrnovat další opatření, která přispívají ke zvyšování účinnosti a snižují emise CO₂ u těžkých vozidel, jako jsou optimalizace zatížení, jízdy v kolonách (tzv. platooning), školení řidičů, používání alternativních paliv, programy obnovy vozového parku, pneumatiky s nízkým valivým odporem, snížení dopravního přetížení a investice do údržby infrastruktury.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 81, 2.3.2018, s. 95.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 12. června 2018 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 21. června 2018.

⁽³⁾ Pařížská dohoda (Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4).

- (5) Emise skleníkových plynů z těžkých vozidel představují v současnosti přibližně čtvrtinu emisí ze silniční dopravy v Unii, a pokud nebudou přijata žádná další opatření, očekává se, že se mezi lety 2010 a 2030 zvýší o 10 % a mezi lety 2010 a 2050 o 17 %. Za účelem přispění k nezbytnému snížení emisí v odvětví dopravy je třeba zavést účinná opatření k omezení emisí z těžkých vozidel.
- (6) Ve svém sdělení o strategii pro snižování spotřeby paliva těžkých vozidel a jejich emisí CO₂ z roku 2014 Komise uznala, že předpokladem pro zavedení takových opatření je regulovaný proces určování emisí CO₂ a spotřeby paliva.
- (7) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009⁽¹⁾ stanoví rámec pro zřízení takového regulovaného procesu. Měření prováděná v souladu s uvedeným procesem poskytnou spolehlivé a srovnatelné údaje o emisích CO₂ a spotřebě paliva u každého těžkého vozidla ve vztahu k významné části vozového parku těžkých vozidel v Unii. K těmto informacím budou mít přístup kupující konkrétního těžkého vozidla a příslušný členský stát registrace, čímž se částečně odstraní nedostatek informací.
- (8) Dopravní společnosti jsou do značné míry malými a středními podniky. Navíc stále nemají přístup ke standardizovaným informacím pro hodnocení technologií palivové účinnosti nebo srovnávání těžkých vozidel, aby mohly při nákupu činit informovaná rozhodnutí, a tím snižovat své palivové náklady, jež tvoří více než čtvrtinu jejich provozních nákladů.
- (9) Informace o výkonnosti těžkého vozidla z hlediska emisí CO₂ a spotřeby paliva by měly být zpřístupněny veřejnosti, aby se všichni provozovatelé vozidel mohli při nákupu rozhodovat informovaně a aby byla zajištěna vysoká míra transparentnosti. Všichni výrobci těžkých vozidel budou mít možnost porovnat výkonnost svých vozidel s výkonností vozidel jiných značek. Tím se zvýší pobídky pro inovace a podpoří se vývoj energeticky účinnějších těžkých vozidel, čímž se zvýší i konkurenceschopnost. Tyto informace poskytnou rovněž tvůrcům politik na úrovni Unie a členských států spolehlivý základ pro rozvíjení politik na podporu využívání energeticky účinnějších těžkých vozidel.
- (10) S cílem získat úplné znalosti o uspořádání vozového parku těžkých vozidel v Unii, jeho vývoji v průběhu času a potenciálním dopadu na emise CO₂ je vhodné, aby příslušné orgány členských států sledovaly a vykazovaly Komisi údaje o registraci všech nových těžkých vozidel a všech nových přípojných vozidel, včetně údajů o hnacích ústrojích a příslušné karoserii.
- (11) Je tudíž vhodné, aby výrobci těžkých vozidel sledovali a vykazovali Komisi hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva určené pro každé nové těžké vozidlo podle nařízení Komise (EU) 2017/2400⁽²⁾.
- (12) Dostupnost údajů o emisích CO₂ a spotřebě paliva u jednotlivých kategorií těžkých vozidel závisí na tom, kdy se na dané kategorie začne vztahovat nařízení (EU) 2017/2400. V zájmu zajištění jasnosti a právní jistoty ohledně povinností pro výrobce týkajících se sledování a vykazování údajů by toto nařízení mělo stanovit roky, od nichž platí povinnost sledování a vykazování údajů u jednotlivých kategorií těžkých vozidel spadajících do jeho oblasti působnosti. Podle nařízení (EU) 2017/2400 budou údaje k dispozici u některých nových těžkých vozidel, která budou registrována v roce 2019. Počínaje tímto rokem by výrobci měli být povinni sledovat a vykazovat technické údaje týkající se těchto vozidel. U jiných kategorií a skupin těžkých vozidel budou údaje k dispozici až později. Pro určení roků, od nichž platí povinnost sledování a vykazování údajů u těchto kategorií a skupin vozidel, by měla být stanovena přiměřená lhůta. Vzhledem k tomu, že vypracování postupů pro určení množství emisí CO₂ a spotřeby paliva u zbývajících kategorií a skupin těžkých vozidel je technicky složité, by daná lhůta měla být stanovena na sedm let ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

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

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/2400 ze dne 12. prosince 2017, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o stanovení emisí CO₂ a spotřeby paliva u těžkých nákladních vozidel, a o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (EU) č. 582/2011 (Úř. věst. L 349, 29.12.2017, s. 1).

- (13) Je ve veřejném zájmu, aby technické údaje zásadní pro určení výkonnosti těžkého vozidla z hlediska emisí CO₂ a spotřeby paliva byly aktivně poskytovány veřejnosti s cílem zvýšit transparentnost specifikací těžkého vozidla a související výkonnosti a podpořit hospodářskou soutěž mezi výrobci. Neměly by být zveřejňovány pouze údaje, které jsou citlivé z důvodu ochrany osobních údajů a spravedlivé hospodářské soutěže. V zájmu zohlednění aspektů týkajících se spravedlivé hospodářské soutěže by některé údaje týkající se aerodynamických vlastností těžkých vozidel měly být veřejnosti zpřístupněny v podobě rozmezí. Vykazované údaje by měly být veřejnosti poskytovány snadno přístupným způsobem a bezplatně. Tímto nařízením nejsou dotčena další práva na přístup veřejnosti k informacím týkajícím se životního prostředí, mimo jiné v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1367/2006 ⁽¹⁾.
- (14) Je důležité, aby byl systém sledování a vykazování uživatelsky vstřícný pro všechny provozovatele silniční dopravy bez ohledu na jejich velikost a zdroje. Je rovněž důležité, aby Komise tento systém aktivně prosazovala s cílem zajistit, aby měl smysluplný dopad na dotčené odvětví, a aby zvyšovala povědomí o dostupnosti vykazovaných údajů.
- (15) Komisí provedená analýza údajů předaných členskými státy a výrobci za předchozí kalendářní rok by měla být veřejnosti předložena tak, aby z ní byla jasně patrná výkonnost vozového parku těžkých vozidel Unie a jednotlivých členských států, jakož i jednotlivých výrobců. Měla by umožňovat porovnatelnost uvnitř vozových parků i mezi nimi z hlediska průměrné spotřeby paliva a emisí CO₂ u jednotlivých skupin těžkých vozidel podle profilu určení.
- (16) Je zásadně důležité, aby hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva určené podle nařízení (EU) 2017/2400 správně odrážely výkonnost těžkých vozidel. Uvedené nařízení proto obsahuje ustanovení pro ověření a zajištění shodnosti, pokud jde o používání simulačního nástroje a stanovování vlastností příslušných konstrukčních částí, samostatných technických celků a systémů souvisejících s emisemi CO₂ a spotřebou paliva. Uvedený postup ověření by měl zahrnovat silniční zkoušky. Nový rámec pro schvalování typu, zavedený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ⁽²⁾, poskytuje prostředky pro zajištění toho, aby v případě odchylek přijal výrobce nápravná opatření a aby v případě neplnění požadavků mohla Komise ukládat správní pokuty. Tento nový rámec rovněž uznává, že je důležité, aby bylo třetím stranám povoleno provádět nezávislé zkoušky vozidel a aby měly přístup k nezbytným údajům. Komise by měla výsledky těchto ověřovacích zkoušek sledovat a měla by analýzu těchto výsledků zahrnout do své výroční zprávy.
- (17) Je důležité zajistit, aby sledované a vykazované údaje byly věrohodné a spolehlivé. Komise by tudíž měla mít prostředek k ověření a případné opravě konečných údajů. V požadavcích na sledování by proto měly být stanoveny i parametry umožňující řádné sledování a ověřování údajů.
- (18) Komise by měla mít možnost uložit správní pokutu, jestliže zjistí, že se údaje vykázané výrobcem odchylují od údajů zaznamenaných v rámci nařízení (ES) č. 595/2009, a zejména v souladu s nařízením Komise (EU) č. 582/2011 ⁽³⁾ a nařízením (EU) 2017/2400, nebo pokud výrobce nepředloží požadované údaje ve stanovené lhůtě. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (19) Na základě zkušeností získaných při sledování a vykazování údajů o emisích CO₂ podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ⁽⁴⁾ u nových osobních automobilů a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ⁽⁵⁾ u nových lehkých užitkových vozidel je vhodné odpovědnost za výměnu údajů

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1367/2006 ze dne 6. září 2006 o použití ustanovení Aarhuské úmluvy o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v záležitostech životního prostředí na orgány a subjekty Společenství (Úř. věst. L 264, 25.9.2006, s. 13).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Komise (EU) č. 582/2011 ze dne 25. května 2011, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a kterým se mění přílohy I a III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L 167, 25.6.2011, s. 1).

⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1).

⁽⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel (Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1).

s příslušnými orgány členských států a výrobci, jakož i za správu konečné databáze jménem Komise svěřit Evropské agentuře pro životní prostředí. Je rovněž vhodné co nejvíce sladit postupy sledování a vykazování pro těžká vozidla s postupy, které se již uplatňují pro lehká vozidla.

- (20) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení ustanovení tohoto nařízení o ověřování a opravě sledovaných údajů by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽¹⁾.
- (21) S cílem zajistit, aby požadavky ohledně údajů a postup sledování a vykazování zůstaly v průběhu času relevantní pro posouzení přispívání vozového parku těžkých vozidel k emisím CO₂, aby údaje o nových a pokročilých technologiích snižování CO₂ a o výsledcích silničních ověřovacích zkoušek byly dostupné a aby rozmezí hodnot odporu vzduchu zůstala relevantní pro informační účely a pro účely porovnatelnosti, jakož i s cílem doplnit ustanovení o správních pokutách by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o doplnění počátečních roků, od nichž platí povinnost sledování a vykazování u zahrnutých kategorií těžkých vozidel, o změny požadavků na údaje a postupu sledování a vykazování stanoveného v přílohách tohoto nařízení, o upřesnění údajů, které mají členské státy vykazovat pro účely sledování výsledků ověřovacích zkoušek prováděných na silnici, o změnu rozmezí hodnot odporu vzduchu a o vymezení kritérií, způsobu výpočtu a metody výběru správních pokut uložených výrobcům. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽²⁾. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (22) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel v Unii, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej, z důvodu jeho rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky na sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel registrovaných v Unii.

Článek 2

Oblast působnosti

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

Použije se na tyto kategorie vozidel:

- a) vozidla kategorií M₁, M₂, N₁ a N₂ s referenční hmotností přesahující 2 610 kg, která nespádají do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ⁽³⁾, a všechna vozidla kategorií M₃ a N₃;
- b) vozidla kategorií O₃ a O₄.

Pro účely tohoto nařízení se na tato vozidla odkazuje jako na těžká vozidla.

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

⁽²⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES⁽¹⁾ a nařízení (ES) č. 595/2009.

Článek 4

Sledování a vykazování členskými státy

1. Počínaje dnem 1. ledna 2019 a po každý následující kalendářní rok sledují členské státy údaje uvedené v části A přílohy I týkající se nových těžkých vozidel poprvé zaregistrovaných v Unii.

Do 28. února každého roku počínaje rokem 2020 vykáží příslušné orgány členských států tyto údaje Komisi v souladu s postupem vykazování stanoveným v příloze II.

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

2. Příslušné orgány odpovědné za sledování a vykazování údajů v souladu s tímto nařízením jsou orgány, které členské státy jmenují v souladu s čl. 8 odst. 7 nařízení (ES) č. 443/2009.

Článek 5

Sledování a vykazování výrobci

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

Do 28. února každého roku od počátečních roků uvedených v části B bodě 1 přílohy I výrobci těžkých vozidel tyto údaje u každého nového těžkého vozidla s datem simulace spadajícím do předchozího kalendářního roku vykáží Komisi v souladu s postupem vykazování stanoveným v příloze II.

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

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

Článek 6

Centrální registr údajů o těžkých vozidlech

1. Komise vede centrální registr údajů o těžkých vozidlech (dále jen „registr“) vykazovaných v souladu s články 4 a 5.

Registr je veřejně přístupný s výjimkou údajové položky a) uvedené v části A přílohy I a údajových položek 1, 24, 25, 32, 33, 39 a 40 uvedených v části B bodě 2 přílohy I. Pokud jde o údajovou položku 23 uvedenou v části B bodě 2 přílohy I, hodnota se veřejně zpřístupní v podobě rozmezí, jak je vymezeno v části C přílohy I.

2. Registr spravuje jménem Komise Evropská agentura pro životní prostředí.

Článek 7

Sledování výsledků silničních ověřovacích zkoušek

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

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 13, jimiž se toto nařízení doplňuje upřesněním údajů, jež mají příslušné orgány členských států vykazovat pro účely odstavce 1 tohoto článku.

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

Článek 8

Kvalita údajů

1. Příslušné orgány a výrobci odpovídají za správnost a kvalitu údajů, které vykazují v souladu s články 4 a 5. Komisi neprodleně informují o veškerých chybách zjištěných ve vykázaných údajích.
2. Komise provádí své vlastní ověření kvality údajů vykázaných podle článků 4 a 5.
3. Je-li Komise informována o chybách v údajích nebo zjistí-li podle svého vlastního ověření nesrovnalosti v souboru údajů, přijme podle potřeby nezbytná opatření k opravě údajů zveřejněných v registru uvedeném v článku 6.
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 12.

Článek 9

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 odchylojí 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 13, jimiž 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 těmto výrobcům;
 - c) správní pokuty se vybírají bez zbytečného prodloužení 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.

Článek 10

Zpráva

1. Do 31. října každého roku zveřejní Komise výroční zprávu se svou analýzou údajů poskytnutých členskými státy a výrobci za předchozí kalendářní rok.

2. V analýze musí být uvedena minimálně výkonnost vozového parku těžkých vozidel Unie, jakož i výkonnost vozového parku každého členského státu a každého výrobce z hlediska průměrné spotřeby paliva a emisí CO₂ pro každou skupinu těžkých vozidel podle kombinace profilu určení, zatížení a paliva. Analýza musí vzít v úvahu dostupné údaje o využívání nových a pokročilých technologií snižování CO₂ a alternativních hnacích ústrojí. Navíc musí zahrnovat analýzu dostupných výsledků silničních ověřovacích zkoušek sledovaných v souladu s článkem 7.

3. Komise analýzu připraví za podpory Evropské agentury pro životní prostředí.

Článek 11

Změny příloh

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 13 měnící přílohy za účelem:
 - a) aktualizace nebo úpravy požadavků na údaje uvedených v částech A a B přílohy I, je-li to považováno za nezbytné pro poskytnutí důkladné analýzy v souladu s článkem 10;
 - b) doplnění počátečních roků v části B bodě 1 přílohy I;
 - c) aktualizace nebo změny rozmezí stanovených v části C přílohy I s cílem zohlednit změny v konstrukci těžkých vozidel a zajistit, aby rozmezí zůstala relevantní pro informační účely a pro účely porovnatelnosti;
 - d) úpravy postupu sledování a vykazování stanoveného v příloze II, s ohledem na zkušenosti získané při uplatňování tohoto nařízení.
2. Akty v přenesené pravomoci uvedené v odst. 1 písm. b) se přijmou do 30. července 2025.

Článek 12

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro změnu klimatu, zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013⁽¹⁾. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 13

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 7 odst. 2, čl. 9 odst. 2 a čl. 11 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu sedmi let ode dne 29. července 2018. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto sedmiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomocí uvedené v čl. 7 odst. 2, čl. 9 odst. 2 a čl. 11 odst. 1 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 ze dne 21. května 2013 o mechanismu monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů a podávání dalších informací na úrovni členských států a Unie vztahujících se ke změně klimatu a o zrušení rozhodnutí č. 280/2004/ES (Úř. věst. L 165, 18.6.2013, s. 13).

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 7 odst. 2, čl. 9 odst. 2 a čl. 11 odst. 1 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 14

Vstup v platnost

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

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

V Bruselu dne 28. června 2018.

Za Evropský parlament
předseda
A. TAJANI

Za Radu
předsedkyně
L. PAVLOVA

PŘÍLOHA I

Pravidla o sledovaných a vykazovaných údajích

ČÁST A: ÚDAJE, KTERÉ SLEDUJÍ A VYKAZUJÍ ČLENSKÉ STÁTY:

- a) identifikační číslo vozidla u všech nových těžkých vozidel podle čl. 2 druhého pododstavce písm. a) a b), která jsou registrována na území daného členského státu;
- b) jméno nebo název výrobce;
- c) značka (obchodní název výrobce);
- d) kód karoserie, jak je uveden v bodě 38 prohlášení o shodě, je-li k dispozici;
- e) v případě těžkých vozidel podle čl. 2 druhého pododstavce písm. a) informace o hnací jednotce upřesněné v položkách 23, 23.1 a 26 prohlášení o shodě.

ČÁST B: ÚDAJE, KTERÉ SLEDUJÍ A VYKAZUJÍ VÝROBCI TĚŽKÝCH VOZIDEL

1. Rok, od něž platí povinnost sledovat a vykazovat údaje pro kategorie těžkých vozidel uvedené v čl. 2 druhém pododstavci písm. a) a b):

Kategorie těžkých vozidel	Skupina vozidel pro těžká vozidla v kategorii (jak je uvedena v příloze I nařízení (EU) 2017/2400)	Počáteční rok sledování	Počáteční rok vykazování
N ₁	—	—	—
N ₂	1 a 2	2020	2021
N ₃	3	2020	2021
	4, 5, 9 a 10	2019	2020
	11, 12 a 16	2020	2021
M ₁	—	—	—
M ₂	—	—	—
M ₃	—	—	—
O ₃	—	—	—
O ₄	—	—	—

2. Údaje, které mají být sledovány a vykazovány:

Číslo	Parametry sledování	Zdroj: část I přílohy IV nařízení (EU) 2017/2400, není-li uvedeno jinak	Popis
1	Identifikační číslo vozidla (VIN)	1.1.3	Identifikace vozidla a jeho konstrukčních částí
2	Certifikační číslo motoru	1.2.2	
3	Číslo osvědčení CdxA ⁽¹⁾ (v příslušných případech)	1.8.3	
4	Certifikační číslo převodovky	1.3.2	
5	Certifikační číslo náprav	1.6.2	
6	Certifikační číslo pneumatik, náprava 1	1.9.2	
7	Certifikační číslo pneumatik, náprava 2	1.9.6	
8	Certifikační číslo pneumatik, náprava 3	1.9.10	
9	Certifikační číslo pneumatik, náprava 4	1.9.14	

Číslo	Parametry sledování	Zdroj: část I přílohy IV nařízení (EU) 2017/2400, není-li uvedeno jinak	Popis
10	Kategorie vozidla (N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃)	1.1.4	Klasifikace vozidla
11	Uspořádání náprav	1.1.5	
12	Maximální celková hmotnost vozidla (t)	1.1.6	
13	Skupina vozidel	1.1.7	
14	Jméno nebo název a adresa výrobce	1.1.1	Specifikace vozidla a podvozku
15	Značka (obchodní název výrobce)	1.1.7 Část II přílohy IV nařízení (EU) 2017/2400	
16	Korigovaná pohotovostní hmotnost vozidla (kg)	1.1.8	
17	Jmenovitý výkon motoru (kW)	1.2.3	Hlavní specifikace motoru
18	Volnoběžné otáčky motoru (1/min)	1.2.4	
19	Jmenovité otáčky motoru (1/min)	1.2.5	
20	Zdvihový objem motoru (litr)	1.2.6	
21	Typ referenčního paliva motoru (motorová nafta/LPG/CNG...)	1.2.7	
22	Certifikační možnost použitá k vytvoření C _d xA (standardní hodnoty/měření)	1.8.2	Aerodynamika
23	Hodnota C _d xA (hodnota odporu vzduchu)	1.8.4	
24	Název a adresa výrobce převodovky	—	Hlavní specifikace převodovky
25	Značka (obchodní název výrobce převodovky)	—	
26	Certifikační možnost použitá pro vytvoření map ztrát na základě simulačního nástroje (metoda 1/metoda 2/metoda 3/standardní hodnoty)	1.3.3	
27	Typ převodovky (SMT ⁽²⁾ , AMT ⁽³⁾ , APT ⁽⁴⁾ -S ⁽⁵⁾ , APT-P ⁽⁶⁾)	1.3.4	
28	Počet rychlostních stupňů	1.3.5	
29	Koncový ozubený převod převodového poměru	1.3.6	
30	Typ odlehčovací brzdy	1.3.7	
31	Pohon pomocných a přídatných agregátů (ano/ne)	1.3.8	Hlavní specifikace nápravy
32	Název a adresa výrobce nápravy	—	
33	Značka (obchodní název výrobce nápravy)	—	
34	Certifikační možnost použitá pro vytvoření mapy ztrát na základě simulačního nástroje (standardní hodnoty/měření)	1.7.3	
35	Typ nápravy (např. standardní jednoduchá poháněná náprava)	1.7.4	
36	Stálý převod rozvodovky	1.7.5	

Číslo	Parametry sledování	Zdroj: část I přílohy IV nařízení (EU) 2017/2400, není-li uvedeno jinak	Popis
37	Certifikační možnost použitá pro vytvoření mapy ztrát na základě simulačního nástroje (standardní hodnoty/měření)	1.6.3	Specifikace úhlového převodu
38	Poměr úhlového převodu	1.6.4	
39	Název a adresa výrobce pneumatik	—	Hlavní specifikace pneumatik
40	Značka (obchodní název výrobce pneumatik)	—	
41	Rozměr pneumatik, náprava 1	1.9.1	
42	Specifický součinitel valivého odporu (RRC) všech pneumatik na nápravě 1	1.9.3	
43	Rozměr pneumatik náprava 2	1.9.4	
44	Dvojitá náprava (ano/ne) náprava 2	1.9.5	
45	Specifický součinitel valivého odporu (RRC) všech pneumatik na nápravě 2	1.9.7	
46	Rozměr pneumatik náprava 3	1.9.8	
47	Dvojitá náprava (ano/ne) náprava 3	1.9.9	
48	Specifický součinitel valivého odporu (RRC) všech pneumatik na nápravě 3	1.9.11	
49	Rozměr pneumatik náprava 4	1.9.12	
50	Dvojitá náprava (ano/ne) náprava 4	1.9.13	
51	Specifický součinitel valivého odporu (RRC) všech pneumatik na nápravě 4	1.9.15	
52	Technologie ventilátoru chlazení motoru	1.10.1	Hlavní specifikace přídavných zařízení
53	Technologie čerpadla posilovače řízení	1.10.2	
54	Technologie elektrického systému	1.10.3	
55	Technologie pneumatického systému	1.10.4	
56	Profil určení (dálková, dálková (EMS (?)), regionální, regionální (EMS), městská, obecní, stavebnictví)	2.1.1	Simulační parametry (pro každou kombinaci profil určení/náklad/palivo)
57	Zatížení (podle definice v simulačním nástroji) (kg)	2.1.2	
58	Typ paliva (motorová nafta/benzin/LPG/CNG/...)	2.1.3	
59	Celková hmotnost vozidla v simulaci (kg)	2.1.4	
60	Průměrná rychlost (km/h)	2.2.1	Jízdní výkon vozidla (pro každou kombinaci profil určení/náklad/palivo)
61	Minimální okamžitá rychlost (km/h)	2.2.2	
62	Maximální okamžitá rychlost (km/h)	2.2.3	
63	Maximální zpomalení (m/s ²)	2.2.4	
64	Maximální zrychlení (m/s ²)	2.2.5	
65	Podíl plného zatížení na celkové době jízdy	2.2.6	

Číslo	Parametry sledování	Zdroj: část I přílohy IV nařízení (EU) 2017/2400, není-li uvedeno jinak	Popis
66	Celkový počet rychlostních stupňů	2.2.7	
67	Celková ujetá vzdálenost (km)	2.2.8	
68	Emise CO ₂ (vyjádřené v g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13–2.3.16	Emise CO ₂ a spotřeba paliva (pro každou kombinaci profil určení/náklad/palivo)
69	Spotřeba paliva (vyjádřená v g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km, l/100 km, l/t-km, l/p-km, l/m ³ -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m ³ -km)	2.3.1–2.3.12	
70	Verze simulačního nástroje (X.X.X.)	3.1.1	Software a uživatelské informace
71	Datum a čas simulace	3.1.2	
72	Číslo licence pro provozování simulačního nástroje	—	
73	Kryptografický klíč výsledků simulačního nástroje	3.1.4	
74	Pokročilé technologie pro snížení CO ₂	—	Technologie vozidla pro snížení CO ₂
75	Hmotnostní emise CO ₂ motoru v průběhu zkoušky WHTC ⁽⁸⁾ (g/kWh)	Bod 1.4.2 doplňku k dodatku 5 nebo bod 1.4.2 doplňku k dodatku 7 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011, podle toho, které ustanovení je použitelné	Emise CO ₂ motoru a měrná spotřeba paliva
76	Spotřeba paliva motoru v průběhu zkoušky WHTC (g/kWh)	Bod 1.4.2 doplňku k dodatku 5 nebo bod 1.4.2 doplňku k dodatku 7 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011, podle toho, které ustanovení je použitelné	
77	Hmotnostní emise CO ₂ motoru v průběhu zkoušky WHSC ⁽⁹⁾ (g/kWh)	Bod 1.4.1 doplňku k dodatku 5 nebo bod 1.4.1 doplňku k dodatku 7 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011, podle toho, které ustanovení je použitelné	
78	Měrná spotřeba paliva motoru v průběhu zkoušky WHSC (g/kWh)	Bod 1.4.1 doplňku k dodatku 5 nebo bod 1.4.1 doplňku k dodatku 7 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011, podle toho, které ustanovení je použitelné	

⁽¹⁾ Odpor vzduchu.

⁽²⁾ Synchronizovaná manuální převodovka.

⁽³⁾ Automatizovaná manuální převodovka nebo automatická mechanická převodovka.

⁽⁴⁾ Automatická převodovka s řazením při zatížení.

⁽⁵⁾ „Případem S“ se rozumí sériové uspořádání měniče točivého momentu a připojených mechanických součástí převodovky.

⁽⁶⁾ „Případem P“ se rozumí paralelní uspořádání měniče točivého momentu a připojených mechanických součástí převodovky (např. montáže rozdělovačů výkonu).

⁽⁷⁾ Evropský modulární systém (EMS) v souladu se směrnicí Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

⁽⁸⁾ Celosvětově harmonizovaný neustálený jízdní cyklus.

⁽⁹⁾ Celosvětově harmonizovaný ustálený jízdní cyklus.

ČÁST C: ROZMEZÍ HODNOT ODPORU VZDUCHU (CDXA) PRO ÚČELY ZVEŘEJNĚNÍ PODLE ČLÁNKU 6

Pro účely veřejného zpřístupnění hodnoty CdxA uvedené v údajové položce 23 v souladu s článkem 6 použije Komise rozmezí vymezená v následující tabulce obsahující odpovídající rozmezí pro každou hodnotu CdxA:

Rozmezí	Hodnota CdxA [m ²]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < max CdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

PŘÍLOHA II

Vykazování a správa údajů

1. VYKAZOVÁNÍ ČLENSKÝMI STÁTY

- 1.1. Údaje uvedené v části A přílohy I předává v souladu s článkem 4 kontaktní místo příslušného orgánu elektronickým přenosem údajů do centrálního úložiště údajů spravovaného Evropskou agenturou pro životní prostředí (dále jen „agentura“).

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

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

a

HDV-monitoring@eea.europa.eu.

2. VYKAZOVÁNÍ VÝROBCI

- 2.1. Výrobci sdělí Komisi neprodleně a nejpozději 31. prosince 2018 tyto informace:

- a) jméno nebo název výrobce uvedený v prohlášení o shodě nebo v certifikátu o jednotlivém schválení;
- b) světový kód výrobce (kód WMI) definovaný v nařízení Komise (EU) č. 19/2011⁽¹⁾, který se má použít v identifikačním čísle vozidla u nových těžkých vozidel, jež mají být uvedena na trh;
- c) kontaktní místo, které odpovídá za načtení údajů do úložiště obchodních údajů agentury.

Oznámí neprodleně Komisi veškeré změny týkající se těchto informací.

Oznámení se posílají na adresy uvedené v bodě 1.1.

- 2.2. Noví výrobci vstupující na trh sdělí Komisi neprodleně informace uvedené v bodě 2.1.

- 2.3. Údaje uvedené v části B bodě 2 přílohy I zašle kontaktní místo výrobce v souladu s čl. 5 odst. 1 elektronickým přenosem údajů do úložiště obchodních údajů spravovaného agenturou.

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

3. ZPRACOVÁNÍ ÚDAJŮ

- 3.1. Agentura zpracovává údaje zaslané v souladu s body 1.1 a 2.3 a zaznamenává zpracované údaje do registru.
- 3.2. Údaje týkající se těžkých vozidel registrovaných v předchozím kalendářním roce a zaznamenané v registru se zveřejní do 31. října každého roku počínaje rokem 2020, s výjimkou údajů uvedených v čl. 6 odst. 1.

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

- 3.3. Zjistí-li příslušný orgán nebo výrobci chyby v předložených údajích, neprodleně o nich informují Komisi a agenturu tak, že odešlou zprávu s oznámením o chybě do centrálního úložiště údajů nebo do úložiště obchodních údajů a e-mailů na adresy uvedené v bodě 1.1.
 - 3.4. Za podpory agentury ověří Komise oznámené chyby a údaje v registru v příslušných případech opraví.
 - 3.5. Za podpory agentury zpřístupní Komise včas před uplynutím lhůty pro předání elektronické formáty pro přenos údajů podle bodů 1.1. a 2.3.
-