



Brusel 14. prosince 2018
(OR. en)

15615/18

**Interinstitucionální spis:
2018/0143(COD)**

**CLIMA 259
ENV 910
TRANS 653
MI 1002
CODEC 2353**

POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	14874/18
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO ₂ pro nová těžká vozidla – obecný přístup

I. ÚVOD

1. Komise přijala svůj návrh dne 17. května 2018. Cílem navrhovaného nařízení je stanovit výkonnostní emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla, a napomoci tak členským státům dosáhnout cílů snižování emisí podle nařízení (EU) 2018/842 („nařízení o sdílení úsilí“), které se týká emisí z odvětví mimo oblast působnosti systému EU pro obchodování s emisemi.

2. Navrhované nařízení vymezuje celkový cíl spočívající ve snížení emisí CO₂ vozového parku nových těžkých vozidel EU o 15 % oproti úrovním emisí v roce 2019, a to počínaje rokem 2025, a ambiciózní cíl spočívající ve snížení emisí alespoň o 30 % počínaje rokem 2030. Podle tohoto návrhu pak bude definitivní cíl pro období po roku 2030 potvrzen na základě přezkumu, který má proběhnout v roce 2022. Počítá se rovněž s tím, že v rámci uvedeného přezkumu by působnost norem měla být rozšířena i na menší nákladní vozidla, autobusy, autokary a přípojná vozidla. Do cílů v oblasti snižování emisí CO₂ nejsou zahrnuta účelová vozidla jako například vozidla na stavební práce, vozidla na svoz odpadu a míchačky betonu.
3. Aby byly zajištěny pobídky k rozvoji vozidel s nulovými a nízkými emisemi a k jejich uvádění na trh EU, jež by byly prozatím vyňaty z cílů v oblasti emisí CO₂ podle navrhovaného nařízení, je součástí návrhu systém „superkreditů“, na jehož základě by byla daná vozidla při výpočtu specifických emisí výrobce započítávána několikanásobně. Superkredity by podléhaly předem stanoveným omezením, aby nebyly oslabeny cíle nařízení v oblasti ochrany životního prostředí.
4. V zájmu nákladově efektivního provádění návrh stanoví rovněž možnost ukládání a výpůjček kreditů CO₂. Nedodržení cílů v oblasti emisí CO₂ bude postihováno finanční sankcí v podobě poplatku za překročení emisí. Nadto se návrhem zavádějí opatření, která zajistí dostupnost spolehlivých a reprezentativních údajů od výrobců, pokud jde o emise CO₂ a spotřebu pohonných hmot.
5. Dne 9. října 2018 proběhla v rámci Rady pro životní prostředí politická rozprava o dvou klíčových otázkách návrhu, kterými byly: navrhované cíle a navrhovaný systém pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi.
6. Evropský parlament hlasoval o svých změnách k návrhu Komise na plenárním zasedání dne 14. listopadu 2018 (ve prospěch návrhu bylo 373 hlasů, 285 hlasů bylo proti, 16 členů se zdrželo hlasování).
7. Po podrobné diskusi o návrhu na technické úrovni Výbor stálých zástupců (Coreper) projednal návrh dne 7. prosince 2018 na základě kompromisu předloženého předsednictvím¹.

¹ Dokument 14874/18.

8. Na základě jednání v Coreperu předsednictví vypracovalo mírně upravené kompromisní znění, jež bude základem pro diskusi na zasedání Rady pro životní prostředí dne 20. prosince 2018, která si klade za cíl dosáhnout obecného přístupu k tomuto návrhu. Revidované kompromisní znění předsednictví je uvedeno v příloze této poznámky.

II. SOUČASNÝ STAV

9. Mezi hlavní nevyřešené otázky související s návrhem patří cíle pro roky 2025 a 2030 a pobídky týkající se vozidel s nulovými a nízkými emisemi.
- Pokud jde o cíle, postoje delegací jsou rozděleny na ty, které podporují cíle navržené Komisí, na ty, které se řídí přístupem původního návrhu Komise, a na ty, které vyžadují ambicióznější cíle. Řada delegací zejména navrhuje, že by cíl pro rok 2030 měl být stanoven na 30 % či vyšší úroveň, měl by být závazný a mohl by být v rámci přezkumu v roce 2022 upraven pouze jakožto cíl vyšší. Několik delegací též podporuje zvýšení navrhovaného cíle pro rok 2025 na 20 %.
 - Co se týče výběru systému pobídek pro rozvoj vozidel s nulovými a nízkými emisemi a jejich uvádění na trh, předsednictví na žádost velkého počtu delegací rozhodlo vyjmout autobusy a autokary ze systému pobídek v kompromisním znění, jež předložilo Coreperu. Několik delegací nesouhlasí s jejich vyjmutím. Kromě toho některé delegace navrhují nahradit systém superkreditů po roce 2025 systémem založeným na referenčních ukazatelích pro roční prodej vozidel s nulovými a nízkými emisemi s maximální úrovní 3 %. Některé další delegace vyjádřily podporu stávajícímu kompromisnímu návrhu předsednictví, přičemž zavedení systému referenčních ukazatelů pro období po roce 2025 by bylo zvaženo v rámci přezkumu.
10. Na zasedání Coreperu řada dalších delegací podpořila opětovné zavedení odkazu na delší a těžší soupravy vozidel, tj. modulární koncepce (EMS). Mezi jiné návrhy, které získaly určitou podporu v Coreperu, patří: snížit úroveň sankcí použitelných v průběhu období do roku 2025; zvažít během přezkumu rovněž syntetická a alternativní paliva v kontextu systému pobídek; a nahradit v současnosti navrhovanou definici vozidel s nízkými emisemi podskupinou s konkrétní prahovou hodnotou, jež zohlední specifické emise této skupiny.

V návaznosti na diskusi na zasedání Coreperu předsednictví zachovalo změny navržené v předchozím kompromisním návrhu, ale navrhuje doplnění 34. bodu odůvodnění týkajícího se přezkumu modulárních a intermodálních koncepcí².

III. ZÁVĚRY

Rada pro životní prostředí se vyzývá, aby vyřešila zbývající otázky a přijala obecný přístup na základě znění uvedeného v příloze této poznámky.

Tento obecný přístup bude představovat mandát Rady pro jednání s Evropským parlamentem v rámci řádného legislativního postupu.

² Kromě toho se provedlo několik změn technické povahy.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení (ES) č. 595/2009

(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 výboru³,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁴,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Sdělení Komise: „Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu“ stanoví jasný cíl: do poloviny století budou muset být emise skleníkových plynů z dopravy nižší alespoň o 60 % než v roce 1990 a pevně směřovat k nulové hodnotě. Neprodleně by se měly podstatně snížit i emise látek znečišťujících ovzduší, které poškozují naše zdraví a které pocházejí z odvětví dopravy.

³ Úř. věst. C , , s. .

⁴ Úř. věst. C , , s. .

- (2) V návaznosti na toto sdělení přijala Komise dva balíčky mobility, a to v květnu⁵ a listopadu 2017⁶. Tyto balíčky obsahují pozitivní program, jehož cílem je rovněž zajištění hladkého přechodu na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny.
- (3) Toto nařízení je součástí třetího balíčku opatření Komise v oblasti mobility nazvaného „Evropa v pohybu“, který navazuje na sdělení Komise: „Investice do inteligentního, inovativního a udržitelného průmyslu: obnovená strategie průmyslové politiky EU“⁷ a je navržen tak, aby dokončil proces umožňující Unii využívat plně výhody plynoucí z modernizace a dekarbonizace mobility. Cílem tohoto třetího balíčku opatření v oblasti mobility je, aby evropská mobilita byla bezpečnější a dostupnější, evropský průmysl konkurenceschopnější, evropská pracovní místa bezpečnější a systém mobility čistší a lépe přizpůsobený potřebě řešit změnu klimatu. Vyžaduje to plné odhodlání Unie, členských států a zúčastněných stran, a to i pokud jde o posílení snah o snížení emisí CO₂ a znečištění ovzduší.
- (4) Toto nařízení stanoví společně s emisními normami CO₂ pro osobní automobily a lehká vozidla⁸ jasný plán snižování emisí CO₂ z odvětví silniční dopravy a přispívá k závaznému cíli snížit alespoň o 40 % vnitrostátní emise skleníkových plynů do roku 2030 v porovnání s rokem 1990, jak bylo potvrzeno v závěrech Evropské rady ze zasedání ve dnech 23.–24. října 2014 a schváleno Radou dne 6. března 2015 jako zamýšlený vnitrostátně stanovený příspěvek Unie podle Pařížské dohody [...].

⁵ Evropa v pohybu: Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny, COM(2017) 283 final.

⁶ Jak dosáhnout nízkoemisní mobility Evropská unie, která chrání planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky, COM(2017) 675 final.

⁷ Investice do inteligentního, inovativního a udržitelného průmyslu: obnovená strategie průmyslové politiky EU, COM(2017) 0479 final.

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../..., kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro lehká vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (Úř. věst. L ..., s.).

- (5) V závěrech Evropské rady z října 2014 bylo schváleno snížení skleníkových plynů do roku 2030 o 30 % ve srovnání s rokem 2005 u odvětví, která nejsou součástí systému obchodování s emisemi v Unii. Silniční doprava přispívá velkou měrou k emisím těchto odvětví a její emise setrvávají výrazně nad úrovněmi roku 1990. Pokud se budou emise ze silniční dopravy nadále zvyšovat, oslabí to snížení dosažené v boji se změnou klimatu v jiných odvětvích.
- (6) Závěry Evropské rady z října 2014 zdůraznily význam snižování emisí skleníkových plynů a rizik spojených se závislostí na fosilních palivech v odvětví dopravy, a to prostřednictvím složitého a technologicky neutrálního přístupu, pokud jde o prosazování snižování emisí a energetické účinnosti v dopravě, elektrodopravu a zdroje obnovitelné energie v dopravě také po roce 2020.
- (7) Energetická účinnost, která přispívá ke snižování poptávky, je jedním z pěti vzájemně se posilujících a úzce propojených rozměrů stanovených ve sdělení Komise o strategii energetické unie,⁹ která má spotřebitelům v Unii poskytovat bezpečnou, udržitelnou, konkurenceschopnou a cenově dostupnou energii. Toto sdělení uvádí, že i když musí opatření pro zvýšení účinnosti své spotřeby energie podniknout všechna hospodářská odvětví, doprava má v oblasti energetické účinnosti obrovský potenciál.
- (8) Emise CO₂ z těžkých vozidel, včetně nákladních vozidel, autobusů a autokarů, představují přibližně 6 % celkových emisí CO₂ v Unii a zhruba 25% celkových emisí CO₂ v dopravě. Očekává se, že bez provedení dalšího opatření podíl emisí z těžkých vozidel vzroste v letech 2010 až 2030 přibližně o 9 %. V současné době nestanovují právní předpisy Unie žádné požadavky na snížení CO₂ z těžkých vozidel.

⁹ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru, Výboru regionů a Evropské investiční bance: Rámcová strategie k vytvoření odolné energetické unie s pomocí progresivní politiky v oblasti změny klimatu (COM(2015) 80 final).

- (9) S cílem plně realizovat potenciál energetické účinnosti a zajistit, aby odvětví silniční dopravy jako celek přispívalo k dohodnutému snižování emisí skleníkových plynů, je vhodné doplnit již existující emisní normy CO₂ pro nové osobní automobily a lehká vozidla, a to stanovením výkonnostních emisních norem CO₂ pro nová těžká vozidla. Tyto normy budou hnaním motorem inovací v oblasti technologií pro účinné využití paliv, které přispívají k posílení vedoucího technologického postavení výrobců a dodavatelů v Unii.
- (10) Přihlédneme-li ke skutečnosti, že je změna klimatu přeshraničním problémem, a k potřebě chránit dobře fungující jednotný trh služeb silniční dopravy i těžkých vozidel, je vhodné stanovit emisní normy CO₂ pro těžká vozidla na úrovni Unie. Těmito normami by neměly být [...] dotčeny právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže.
- (11) Při definování úrovní snížení, kterých by měl vozový park těžkých vozidel Unie dosáhnout, by se měla zohlednit účinnost těchto úrovní snížení, pokud jde o dosažení nákladově efektivního příspěví ke snižování emisí odvětví zahrnutých do nařízení [...] (EU) 2018/842¹⁰ do roku 2030, výsledných nákladů a úspor pro společnost, výrobce, provozovatele dopravy, spotřebitele, ale i přímých a nepřímých dopadů na zaměstnanost, inovace a společné výhody vytvářené s ohledem na snížené znečištění ovzduší a zvýšenou energetickou bezpečnost.

¹⁰ 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 156, 19.6.2018, s. 26–42).

- (12) V rámci provádění nařízení (ES) č. 595/2009¹¹ byl zaveden nový postup stanovení emisí CO₂ a spotřeby pohonných hmot jednotlivých těžkých vozidel. Nařízení Komise (EU) 2017/2400¹² stanoví metodiku založenou na nástroji VECTO, jejímž prostřednictvím lze stimulovat emise CO₂ a spotřebu pohonných hmot celých těžkých vozidel. Tato metodika umožňuje zohlednit rozmanitost odvětví těžkých vozidel a vysoký stupeň individuálních úprav jednotlivých vozidel. V rámci prvního kroku jsou od 1. července 2019 stanoveny emise CO₂ pro čtyři skupiny těžkých vozidel, které odpovídají přibližně za 65 % až 70 % všech emisí CO₂ z vozového parku těžkých vozidel v Unii.
- (13) S přihlédnutím k inovacím a se zohledněním zavádění nových technologií, které zlepšují palivovou účinnost těžkých vozidel, bude průběžně a včas aktualizován nástroj simulace VECTO i nařízení (EU) 2017/2400.
- (14) Údaje o emisích CO₂ stanovené v souladu s nařízením (EU) 2017/2400 mají být monitorovány podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956¹³. Tyto údaje by měly být základem pro stanovení cílů snížení, kterých má být dosaženo u čtyř skupin těžkých vozidel s nejvyššími emisemi v Unii, ale i pro stanovení průměrných specifických emisí výrobce v daném vykazovaném období.

¹¹ 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.

¹² Nařízení Komise (EU) č. 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 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel (Úř. věst L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (15) Cíl snížení emisí by měl být stanoven pro rok 2025 ve formě relativního snížení vycházejícího z průměrných emisí CO₂ těchto těžkých vozidel, která byla nově zaregistrována v období od 1. července 2019 do 30. června 2020, s přihlédnutím ke snadno dostupným, nákladově účinným technologiím pro konvenční vozidla. 30% cíl snížení emisí pro rok 2030 [...] by měl být považován za ambiciózní, přičemž konečný cíl pro období počínaje rokem 2030 by měl být potvrzen podle přezkumu, který má být proveden v roce 2022, protože je zde více nejistot ohledně využití pokročilejších technologií, které dosud nejsou běžně k dispozici. V případě, že vyšší cíl pro období počínaje rokem 2030 nebude potvrzen, měl by i nadále platit cíl snížení emisí stanovený pro období počínaje rokem 2025.
- (15a) Aby byla zajištěna odolnost referenčních emisí CO₂ vůči zvýšení emisí CO₂ z motorových vozidel pomocí nepatřičných procesních prostředků, jež by neodpovídaly situaci, kdy jsou emise CO₂ již regulovány, je vhodné v případě potřeby poskytnout metodiku pro opravu referenčních emisí.
- (16) Dostupným alternativním palivem pro pohon těžkých vozidel je zkapalněný zemní plyn (LNG). Využití současných a plánovaných inovativních technologií založených na LNG přispěje k plnění cílů emisí CO₂ v krátkodobém a střednědobém horizontu, neboť využívání technologií založených na LNG vede v porovnání s naftovými vozidly k nižším emisím CO₂. Potenciál snížení emisí CO₂ u vozidel s LNG je již v nástroji VECTO plně zohledněn. Současné technologie založené na LNG dále zajišťují nižší úroveň látek znečišťujících ovzduší, jako je NO_x a jemné částice. Je rovněž zavedena dostatečná minimální infrastruktura pro doplňování paliv, která se dále využívá jako součást rámců vnitrostátní politiky pro infrastrukturu alternativních paliv.
- (17) Při výpočtu referenčních emisí [...], které slouží jako podklad pro stanovení cílů snížení pro roky 2025 a 2030, by měl být zohledněn očekávaný potenciál snížení emisí u vozového parku těžkých užitkových vozidel [...]. Je proto vhodné z tohoto výpočtu vyloučit účelová vozidla, jako jsou vozidla určená pro svoz odpadu nebo stavební práce. Tato vozidla mají poměrně nízký počet najetých kilometrů a vzhledem k jejich specifickým jízdním vlastnostem se technická opatření pro snížení emisí CO₂ a spotřeby paliv nezdají být stejně nákladově efektivní jako u těžkých vozidel používaných pro dodávky zboží.

- (18) Požadavky na snížení CO₂ by měly být vyjádřeny v gramech CO₂ na tunokilometr, aby zohledňovaly využití těžkých vozidel.
- (19) Je nutné zajistit spravedlivé rozvržení celkových požadavků na snížení mezi výrobce, a to s přihlédnutím k rozmanitosti těžkých vozidel, pokud jde o jejich konstrukci a jízdní vlastnosti, najeté kilometry za rok, užitečné zatížení a konfiguraci přípojného vozidla. Je proto vhodné rozdělit těžká vozidla do různých samostatných podskupin vozidel, které zohledňují typické znaky používání a zvláštní technické vlastnosti vozidel. Stanovením ročních specifických cílů výrobce jako váženého průměru cílů definovaných pro každou podskupinu jsou výrobcům rovněž poskytnuty prostředky pro účinné vyvážení případné nedostatečné výkonnosti vozidel v určitých podskupinách s překonáním výsledků v jiných podskupinách vozidel, a to s přihlédnutím k průměrným emisím CO₂ během doby životnosti vozidel v různých podskupinách.
- (20) Dodržování specifických ročních cílů ze strany výrobce by mělo být posuzováno na základě jeho průměrných emisí CO₂. Při stanovování průměrných specifických emisí by mělo být rovněž přihlédnuto ke zvláštnostem, které jsou zohledněny v cílech různých podskupin vozidel. V důsledku toho by měly průměrné specifické emise CO₂ výrobce vycházet z průměrných emisí stanovených pro každou podskupinu, včetně vah založených na jejich průměrném počtu najetých kilometrů za rok a průměrného užitečného zatížení, které zohledňuje emise CO₂ za celou dobu životnosti. Vzhledem k omezenému potenciálu snížení u účelových vozidel by tato vozidla neměla být při výpočtu průměrných specifických vozidel zohledňována.

- (21) Oproti osobním automobilům a dodávkám dosud nejsou na trhu k dispozici těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi, s výjimkou autobusů. Pro usnadnění hladkého přechodu k mobilitě s nulovými emisemi by proto měl být zaveden zvláštní mechanismus ve formě superkreditů. Vzniknou tak pobídky pro rozvoj a využití těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trhu v Unii, které by doplnily nástroje na straně poptávky, jako je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES o čistých vozidlech¹⁴.
- (22) Pro účely výpočtu průměrných specifických emisí výrobce by proto měla být všechna těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi započtena vícekrát, což povede ke snížení průměrných specifických emisí tohoto výrobce. Úroveň pobídek by se měla lišit podle skutečných emisí CO₂ vozidla. S cílem zabránit oslabení cílů v oblasti životního prostředí by mělo být výsledné snížení omezeno.
- (23) Těžká vozidla s nízkými emisemi by měla být podporována pobídkami jen tehdy, pokud jsou jejich emise CO₂ nižší než polovina emisí CO₂, které jsou průměrem za celý vozový park Unie pro rok 2025. Je to v souladu s přístupem přijatým u lehkých vozidel a mělo by to podpořit inovace v této oblasti.
- (24) Do navrhování pobídkového mechanismu pro využívání těžkých vozidel s nulovými emisemi by měla být zahrnuta také menší nákladní vozidla, [...] na něž se nevztahují emisní cíle CO₂ podle tohoto nařízení. Tato vozidla mají rovněž významné přínosy, pokud jde o pomoc s řešením problémů znečištění ovzduší ve městech. [...] S cílem zajistit, aby byly pobídky mezi jednotlivými typy vozidel dobře vyváženy, mělo by být předmětem omezení také snížení průměrných specifických emisí výrobce plynoucí z menších nákladních vozidel [...] s nulovými emisemi.

¹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2008 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, ve znění směrnice .../.../EU [COM(2017) 653 final] (Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (25) Aby se podpořilo nákladově efektivní provádění požadavků na snížení CO₂ s přihlédnutím k pohybům ve složení vozového parku a k emisím v průběhu roku, měli by mít výrobci také možnost vyvážit své nadprůměrné výsledky při plnění svého cíle pro specifické emise v jednom roce s nízkou výkonností v roce jiném.
- (26) Za účelem podpoření včasného dosažení snížení by měl výrobce, jehož průměrné specifické emise jsou pod úrovní plánovaného snížení emisí definovanou referenčními emisemi [...] a cílem pro rok 2025, mít možnost si tyto emisní kredity ponechat pro účely splnění cíle v roce 2025. Za účelem splnění cílů v období od 1. července 2025 do 30. června 2030 by měl mít možnost s těmito emisními kredity provádět transakce i výrobce, jehož průměrné specifické emise jsou pod úrovní trajektorie snižování emisí mezi cílem pro rok 2025 a cílem platným pro období počínaje rokem 2030.
- (27) V případě nesplnění cíle pro specifické emise v kterémkoliv období 12 měsíců mezi 1. červencem 2025 a 30. červnem 2030 by měl mít výrobce rovněž možnost si v omezené míře kredity vypůjčit. Veškeré vypůjčené kredity by však měl výrobce vypořádat do 30. června 2030.
- (28) Emisní kredity a výpůjčky kreditů budou zvažovány jen pro účely stanovení plnění cíle pro specifické emise ze strany výrobce a nebudou považovány za aktiva, která jsou převoditelná nebo podléhají daňovým opatřením.
- (29) Pokud se zjistí, že výrobce má nadměrné emise, měla by Komise uložit finanční pokutu ve formě poplatku za překročení emisí, a to s přihlédnutím k emisním kreditům a výpůjčkám kreditů. Aby se výrobcům poskytovala dostatečná pobídka k provedení opatření ke snížení specifických emisí CO₂ z těžkých vozidel, měl by poplatek převýšit průměrné mezní náklady na technologie, které jsou pro splnění cílů zapotřebí. Poplatek za překročení emisí se považuje za příjem souhrnného rozpočtu Unie. Metodika vymáhání poplatků by měla být stanovena prostřednictvím prováděcího aktu, a to s přihlédnutím k metodice přijaté podle nařízení (ES) č. 443/2009.

- (30) Je zapotřebí mechanismus pro důsledné dodržování, aby se zajistilo, že jsou cíle plynoucí z tohoto nařízení splněny Povinnosti kladené na výrobce, pokud jde o poskytování správných údajů podle nařízení (EU) 2018/956 a administrativní pokuty, které lze uložit v případě neplnění této povinnosti, přispívají k zajištění spolehlivých údajů používaných pro účely plnění cílů na základě tohoto nařízení.
- (31) Pro dosažení snížení CO₂ podle tohoto nařízení je zásadní, aby byly emise CO₂ používaných těžkých vozidel v souladu s hodnotami stanovenými na základě nařízení (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcích opatření. Komise by tedy měla mít při výpočtu průměrných specifických emisí výrobce možnost zohlednit případné systematické neshody, které zjistily orgány pro schvalování typu s ohledem na emise CO₂ z těžkých vozidel.
- (32) Aby Komise mohla přijmout tato opatření, měla by mít pravomoci připravit a zavést postup pro ověřování podmínek shodnosti v provozu u emisí CO₂ z těžkých vozidel na trhu. Za tímto účelem by mělo dojít ke změně nařízení (ES) č. 595/2009.
- (33) Účinnost cílů stanovených v tomto nařízení při snižování emisí CO₂ závisí silně na reprezentativnosti metodiky použité pro stanovení emisí CO₂. V souladu se stanoviskem poradního vědeckého mechanismu (SAM)¹⁵, pokud jde o lehká vozidla, je vhodné také v případě těžkých vozidel zavést mechanismus pro posouzení reprezentativnosti emisí CO₂ a hodnot spotřeby energie ve skutečném provozu, které byly stanoveny podle nařízení (EU) 2017/2400. Komise by měla mít pravomoc zajistit veřejnou dostupnost těchto údajů a v případě potřeby vyvinout postupy, které jsou zapotřebí pro zjišťování a shromažďování údajů potřebných pro tato posouzení.

¹⁵ Skupina vědeckých poradců na vysoké úrovni, vědecké stanovisko 1/2016 „Zmenšení rozdílu mezi emisemi CO₂ z lehkých vozidel ve skutečném provozu a laboratorními zkouškami.“

- (34) V roce 2022 Komise posoudí účinnost emisních norem CO₂ stanovených v tomto nařízení, a zejména úroveň snížení, které má být dosaženo do roku 2030, způsoby, které by měly být k dispozici pro dosažení tohoto cíle a jeho překročení, ale i stanovení cílů emisí CO₂ pro ostatní typy těžkých vozidel, jako jsou menší nákladní vozidla, autobusy, autokary a přípojná vozidla. Toto posouzení by také mělo zahrnovat, a to výlučně pro účel tohoto nařízení, zohlednění těžkých vozidel a kombinací vozidel s přihlédnutím ke [...] hmotnostem a rozměrům platným pro vnitrostátní přepravu, například modulární a intermodální koncepce, a současně posuzovat případné aspekty v oblasti dopravní bezpečnosti a účinnosti, intermodální, environmentální, infrastrukturační a zpětné účinky, jakož i geografickou situaci členských států.
- (35) S cílem zajistit, aby byly specifické emise CO₂ z těžkých vozidel i nadále reprezentativní a plně aktuální, je nutné v tomto nařízení zohlednit změny nařízení ES) č. 595/2009 a jeho prováděcí předpisy, které na tyto hodnoty mají vliv. Za tímto účelem by Komise měla mít pravomoc stanovit metodiku pro definování reprezentativního těžkého vozidla pro každou podskupinu vozidel, na jejímž základě budou změny specifických emisí CO₂ posuzovány.
- (36) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by prováděcí pravomoci stanovené v čl. 8 odst. 3, čl. 9 odst. 3, čl. 11 odst. 3 a čl. 12 odst. 2 měly být svěřeny Komisi. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹⁶.

¹⁶ 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).

- (37) Pro změnu nebo doplnění jiných než základních prvků ustanovení tohoto nařízení by Komisi měla být svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o úpravu referenčních emisí CO₂ [...] a o změnu příloh [...] tohoto nařízení, pokud jde o některé technické parametry, včetně váhového faktoru pro profily určení, užitečného zatížení a počtu najetých kilometrů za rok, ale i faktorů upravujících užitečné zatížení. 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 předpisů¹⁷. Zejména proto, aby byla zajištěna rovná účast při přípravě aktů v přenesené pravomoci, měl by Evropský parlament a Rada obdržet všechny dokumenty ve stejném čase jako odborníci členských států a jejich odborníci by měli mít stálý přístup ke schůzím expertních skupin Komise, které pracují na přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (38) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovení výkonnostních emisních norem CO₂ pro nová těžká vozidla, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu rozsahu a účinků, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení uvedeného cíle,

¹⁷ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1
Předmět a cíle

S cílem přispět k plnění cíle Unie snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů o 30 % ve srovnání s úrovněmi v roce 2005 u odvětví, která jsou uvedena v článku 2 nařízení (EU) 2018/842, a za účelem splnění cílů Pařížské dohody a zajištění řádného fungování vnitřního trhu stanoví toto nařízení výkonnostní emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla, čímž dojde ve srovnání s referenčními emisemi CO₂ k následujícímu snížení specifických emisí CO₂ vozového parku nových těžkých vozidel v Unii:

- a) za vykazovaná období počínaje rokem 2025 o 15 %;
- b) za vykazovaná období od roku 2030 a později alespoň o 30 %, bude-li to potvrzeno podle přezkumu uvedeného v článku 13.

Referenční emise CO₂ vycházejí z údajů ze sledování [...] vykázaných podle nařízení (EU) 2018/956 za období od 1. července 2019 do 30. června 2020 (dále jen „referenční období“), s výjimkou účelových vozidel, a vypočítají se v souladu s bodem 3 přílohy I.

Článek 2
Oblast působnosti

1. Toto nařízení se uplatňuje na nová vozidla kategorií N2 a N3, která splňují tyto vlastnosti:
 - a) nákladní vozidla s pevným rámem s uspořádáním nápravy 4 x 2 a technicky přípustnou maximální hmotností větší než 16 tun;
 - b) nákladní vozidla s pevným rámem s uspořádáním nápravy 6 x 2;

- c) traktory s uspořádáním nápravy 4 x 2 a technicky přípustnou maximální hmotností větší než 16 tun;
- d) traktory s uspořádáním nápravy 6 x 2.

Pro účely článku 5 a bodu 2.3 přílohy I se uvedené vztahuje i [...] na vozidla kategorie N, která nespádají do působnosti nařízení (EU) č. 510/2011 a nesplňují vlastnosti uvedené v bodech a) až d).

Kategorie vozidel uvedené výše odkazují na kategorie vymezené v příloze II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES¹⁸.

2. Vozidla uvedená v odstavci 1 budou pro účely tohoto nařízení považována v daném 12měsíčním období počínaje dnem 1. července za nová těžká vozidla, jestliže jsou v daném období v Unii poprvé zaregistrovaná a nebyla předtím zaregistrovaná mimo Unii.

Předchozí registrace mimo Unii provedená méně než tři měsíce před registrací v Unii se nezohledňuje.

3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme zvláštní postup pro identifikaci vozidel, která jsou certifikována jakožto účelová vozidla podle nařízení (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcích opatření, avšak nejsou jako taková registrována, a provede opravy ročních průměrných specifických emisí CO₂ výrobce, aby tato vozidla zohlednila, a to počínaje vykazovaným obdobím v roce 2021 a poté za každé další vykazované období. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

¹⁸ 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 3 Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- a) „referenčními emisemi CO₂“ se rozumí průměrná hodnota specifických emisí v referenčním období uvedeném v článku 1 za všechna nová těžká vozidla v každé podskupině vozidel, s výjimkou účelových vozidel, stanovené v souladu s bodem 3 přílohy I;
- b) „specifickými emisemi“ se rozumí emise CO₂ jednotlivého těžkého vozidla stanovené v souladu s bodem 2.1 přílohy I;
- ba) „vykazovaným obdobím za rok Y“ se rozumí období od 1. července roku Y do 30. června roku Y+1;
- c) „průměrnými specifickými emisemi“ se rozumí průměrná hodnota specifických emisí nových těžkých vozidel výrobce v daném vykazovaném období, stanovených v souladu s bodem 2.7 přílohy I;
- d) „cílem pro specifické emise“ se rozumí cíl individuálního výrobce, vyjádřený v g/tkm a stanovený každoročně pro předchozí vykazované období v souladu s bodem 4 přílohy I;
- e) „nákladním vozidlem s pevným rámem“ se rozumí nákladní vozidlo, které není určeno nebo vyrobeno k tažení návěsů;
- f) „traktorem“ se rozumí traktorová jednotka, která je určena nebo vyrobena výlučně nebo zejména k tažení návěsů;
- g) „podskupinou vozidel“ se rozumí seskupení vozidel definovaných v bodě 1 přílohy I, které je charakterizováno společným a odlišným souborem technických kritérií relevantních pro stanovení emisí CO₂ a spotřeby pohonných hmot těchto vozidel;

- h) „účelovým vozidlem“ se rozumí těžké vozidlo [...], pro které nebyly stanoveny emise CO₂ a spotřeba pohonných hmot v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcími opatřeními pouze pro jiné profily určení než ty, které jsou uvedeny v bodě 2.1 přílohy tohoto nařízení;
- i) „výrobce“ se rozumí osoba nebo subjekt odpovědný za předložení údajů týkajících se nových těžkých vozidel podle článku 5 nařízení (EU) 2018/956 nebo v případě těžkých vozidel s nulovými emisemi osoba nebo subjekt odpovědný za schvalovací pravomoc u všech aspektů postupu ES schválení celého vozidla nebo individuálního schválení v souladu se směrnicí 2007/46/ES a za zajištění shody výroby;
- j) „těžkým vozidlem s nulovými emisemi“ se rozumí těžké vozidlo bez spalovacího motoru nebo se spalovacím motorem, který vypouští méně než 1 g CO₂/kWh, jak je stanoveno podle nařízení (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcích opatření, nebo který vypouští méně než 1 g CO₂/km, jak je stanoveno podle nařízení (ES) č. 715/2007 a jeho prováděcích opatření;
- k) „těžkým vozidlem s nízkými emisemi“ se rozumí těžké vozidlo, které není těžkým vozidlem s nulovými emisemi, se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 350 g CO₂/km, jak je stanoveno podle bodu 2.1 přílohy I;
- l) „profilem určení“ se rozumí kombinace cílového rychlostního cyklu, hodnoty užitečného zatížení, konfigurace kabiny nebo přípojného vozidla a případně jiných parametrů, které odrážejí konkrétní používání vozidla, na jejichž základě se stanoví oficiální emise CO₂ a spotřeba pohonných hmot těžkého vozidla;
- m) „cílovým rychlostním cyklem“ se rozumí popis rychlosti vozidla, které chce řidič dosáhnout nebo kterou je omezen v dopravních podmínkách, jako je funkce vzdálenosti ujeté během cesty;
- n) „užitečným zatížením“ se rozumí hmotnost zboží nebo osob, které vozidlo přepravuje za různých podmínek.

Článek 4
Průměrné specifické emise výrobce

Od 1. července 2020 a v každém následujícím vykazovaném období stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů uvedených v čl. 10 odst. 1 pro každého výrobce průměrné specifické emise CO₂ v g/tkm za předchozí vykazované období, a to s přihlédnutím k následujícímu:

- a) údaje vykázané podle nařízení (EU) 2018/956 pro nová těžká vozidla výrobce, která byla zaregistrována v předchozím vykazovaném období, s výjimkou účelových vozidel;
- b) faktor pro nulové a nízké emise stanovený podle článku 5.

Průměrné specifické emise budou vypočteny podle bodu 2.7 přílohy I.

Článek 5
Těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi

1. Od 1. července 2020 a v každém následujícím vykazovaném období stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů uvedených v čl. 10 odst. 1 pro každého výrobce faktor pro nulové a nízké emise uvedený v čl. 4 písm. b) za předchozí vykazované období.

Faktor nulových a nízkých emisí bude zohledňovat počet a emise CO₂ těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce ve vykazovaném období, včetně vozidel s nulovými emisemi spadajících do kategorií, které jsou uvedeny v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci, ale i účelová vozidla s nulovými a nízkými emisemi.

Faktor nulových a nízkých emisí bude vypočten v souladu s bodem 2.3 přílohy I.

2. Pro účely odstavce 1 budou těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi započítávána takto:
 - a) těžké vozidlo s nulovými emisemi se bude počítat jako dvě vozidla;
 - b) těžké vozidlo s nízkými emisemi se bude počítat jako až dvě vozidla podle funkce jeho specifických limitů CO₂ a limitní úrovně emisí 350 g CO₂/km.
3. Faktor nulových a nízkých emisí bude snižovat průměr specifických emisí výrobce nejvýše o 3 %. Přispění těžkých vozidel s nulovými emisemi z kategorií uváděných v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci k tomuto faktoru bude snižovat průměrné specifické emise výrobce nejvýše o 1,5 %.

Článek 6
[...] Cíl pro specifické emise výrobce

Od 1. července 2026 a v každém následujícím vykazovaném období stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů uvedených v čl. 10 odst. 1 pro každého výrobce cíl pro specifické emise pro předchozí vykazované období. Cíl pro specifické emise bude představovat součet provedený za všechny podskupiny vozidel u výrobků s následujícími hodnotami:

- a) cíl snížení CO₂ uvedený v čl. 1 odst. a) nebo b);
- b) referenční emise CO₂;
- c) podíl vozidel výrobce v každé podskupině vozidel;
- d) najeté kilometry za rok a váhové faktory užitečného zatížení uplatňované na každou podskupinu.

Cíl pro specifické emise bude vypočten v souladu s bodem 4 přílohy I.

Článek 7
Emisní kredity a výpůjčky kreditů

1. Pro účely stanovení plnění cílů pro specifické emise ze strany výrobce ve vykazovaných obdobích za roky 2025 až 2029 se zohlední jeho emisní kredity nebo výpůjčky kreditů, které odpovídají počtu nových těžkých vozidel výrobce, s výjimkou účelových vozidel, ve vykazovaném období vynásobené rozdílem mezi:
- a) plánovaným snížením CO₂, které se uvádí v odstavci 2, a průměrnými specifickými emisemi výrobce, pokud je rozdíl kladný („emisní kredit“);
 - b) průměrnými specifickými emisemi a cílem pro specifické emise výrobce, pokud je rozdíl kladný („výpůjčky kreditů“).

Emisní kredity lze získat ve vykazovaných obdobích za roky 2019 až 2029. Emisní kredity získané ve vykazovaných obdobích za roky 2019 až 2024 se však zohlední za účelem stanovení splnění [...] specifického emisního cíle výrobcem až ve vykazovaném období za rok 2025.

Výpůjčky kreditů budou získány ve vykazovaných obdobích za roky 2025 až 2029, ale celkové výpůjčky nesmí přesáhnout 5 % cíle pro specifické emise výrobce ve vykazovaném období za rok 2025 vynásobeného počtem těžkých vozidel výrobce v tomto období („limit výpůjček“).

Emisní kredity a výpůjčky kreditů získané ve vykazovaných obdobích za roky 2025 až 2028 se případně přenesou z jednoho vykazovaného období do druhého, a to až do vykazovaného období za rok 2029, kdy budou případné zbývající výpůjčky vypořádány.

2. Plánované snížení CO₂ [...] bude stanoveno pro každého výrobce v souladu s bodem 5.1 přílohy I na základě lineární trajektorie mezi referenčními emisemi CO₂ uvedenými v druhém pododstavci článku 1 [...] a cílem pro vykazované období za rok 2025 stanoveným v čl. 1 prvním pododstavci písm. a) a mezi [...] cílem pro vykazované období za rok 2025 a cílem platným od vykazovaného období počínaje rokem 2030.

Článek 8
Plnění cílů pro specifické emise

1. Pokud se zjistí, že výrobce má v daném vykazovaném období od roku 2025 nadměrné emise podle odstavce 2, uloží mu Komise poplatek za překročení emisí vypočtený podle tohoto vzorce:
- (poplatek za překročení emisí) = (překročení emisí x 6 800 EUR/gCO₂/tkm)
2. Výrobce dosáhl překročení emisí v těchto případech:
- a) pokud v některém vykazovaném období za roky 2025 až 2028 součet vypůjčených kreditů snížený o součet emisních kreditů přesahuje limit výpůjček uvedený v čl. 7 odst. 1;
 - b) ve vykazovaném období za rok 2029, pokud součet vypůjčených kreditů snížený o součet emisních kreditů přesahuje nulu;
 - c) od vykazovaném období za rok 2030 do budoucna, pokud průměrné specifické emise výrobce přesahují jeho cíl pro specifické emise.

Překročení emisí v určitém vykazovaném období bude vypočten podle bodu 6 přílohy I.

3. Komise určí způsob výběru poplatků za nadměrné emise podle odstavce 1 [...] prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

4. Částky poplatku za překročení emisí se považují za příjem souhrnného rozpočtu Evropské unie.

Článek 9
Ověření výsledků monitorování

1. Schvalovací orgány oznámí Komisi bez prodlení odchylky zjištěné u emisí CO₂ z těžkých vozidel v provozu, a to ve srovnání s hodnotami, které jsou uvedeny v prohlášeních o shodě nebo ve složce zákazníka v důsledku ověření provedeného podle postupu uvedeného v [čl. 5 odst. 4 písm. l)] nařízení (ES) č. 595/2009.
2. Komise tyto odchylky zohlední pro účely výpočtu průměrných specifických emisí výrobce.
3. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů podrobná pravidla k postupům vykazování těchto odchylek a k jejich zohlednění při výpočtu průměrných specifických emisí. Tyto [...] prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

Článek 9a
Posouzení referenčních emisí CO₂

Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme postup pro posouzení a případné opravy referenčních emisí CO₂, aby byla zajištěna jejich reprezentativnost jakožto základu pro výpočet emisních cílů pro celý vozový park EU. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

Článek 10

Zveřejnění údajů a výkonnosti výrobců

1. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijatých do 30. dubna každého roku zveřejní seznam, který uvádí:
 - a) od 1. července 2020 pro každého výrobce jeho průměrné specifické emise CO₂ za předchozí vykazované období podle článku 4;
 - b) od 1. července 2020 pro každého výrobce faktor nulových a nízkých emisí za předchozí vykazované období podle článku 5;
 - c) od 1. července 2026 pro každého výrobce jeho cíl pro specifické emise za předchozí vykazované období podle článku 6;
 - d) od 1. července 2020 do 30. června 2031 pro každého výrobce jeho plánované snížení CO₂, emisní kredity a od 1. července 2026 jeho výpůjčky kreditů v předchozím vykazovaném období podle článku 7;
 - e) od 1. července 2026 pro každého výrobce jeho nadměrné emise za předchozí vykazované období podle článku 8;
 - f) od 1. července 2020 průměrnou hodnotu specifických emisí CO₂ všech nových těžkých vozidel zaregistrovaných v Unii v předchozím vykazovaném období.

Tento seznam určený ke zveřejnění do 30. dubna 2021, obsahuje referenční emise CO₂ podle článku 1.

2. Komise přijme akty v přenesené pravomoci podle článku 15, aby upravila referenční emise CO₂ uvedené v odstavci 1 tohoto článku v souladu s následujícím:

- a) pokud byly váhy profilů určení nebo hodnoty užitečného zatížení upraveny v souladu s čl. 12 odst. 1 písm. b) nebo c), podle postupu stanoveného v bodě 1 přílohy II;
- b) pokud byly stanoveny upravující faktory podle čl. 12 odst. 2, s použitím těchto upravujících faktorů na referenční emise CO₂.

Komise zveřejní upravené referenční emise CO₂ a použije tyto hodnoty pro výpočet cílů pro specifické emise výrobce platných ve vykazovaných obdobích počínaje dnem, kdy vstoupily v účinnost akty v přenesené pravomoci upravující tyto hodnoty.

Článek 11

Emise CO₂ a spotřeba energie v reálném provozu

1. Komise bude monitorovat a posuzovat reprezentativnost hodnot emisí CO₂ ve skutečném provozu a hodnoty spotřeby pohonných hmot stanovené v rámci nařízení Komise (ES) č. 595/2009. Zajistí, aby byla veřejnost informovaná o tom, jak se reprezentativnost v průběhu doby vyvíjí.
2. Za tímto účelem Komise zajistí, aby počínaje dnem 1. ledna 2021 byly výrobci, vnitrostátními orgány nebo případně prostřednictvím přímého přenosu údajů z vozidel Komisi pravidelně poskytovány přinejmenším tyto parametry týkající se emisí CO₂ a spotřeby energie těžkých vozidel v reálném provozu:
 - a) identifikační číslo vozidla;
 - b) spotřebované palivo nebo elektrická energie;
 - c) celková ujetá vzdálenost;

d) užitečné zatížení;

e) v případě hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením spotřebované palivo a elektrická energie a ujetá vzdálenost rozdělená podle jednotlivých způsobů řízení.

Komise obdržené údaje zpracuje s cílem vytvořit anonymizovaný a agregovaný soubor údajů pro účely odstavce 1. Identifikační čísla vozidel se použijí pouze pro účely zpracování údajů a neuchovávají se déle, než je pro uvedený účel zapotřebí.

3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů prijme podrobná pravidla upravující postup pro shromažďování a zpracování údajů uvedených v odstavci 2 [...] tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

Článek 12 *Změny příloh I a II*

1. S cílem zajistit, aby technické parametry používané pro výpočet průměrných specifických emisí výrobce podle článku 4 a výpočet cíle pro specifické emise podle článku 4 zohledňovaly technický pokrok a vývoj logistiky nákladní dopravy, má Komise zmocnění přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15, aby se upravila následující ustanovení v přílohách I a II:
- a) položky týkající se typu kabiny a výkonu motoru uvedené v tabulce 1 přílohy I a definice „kabiny s lůžky“ a „krátké kabiny“ uvedené v této tabulce;
 - b) váhy profilů určení uvedené v tabulce 2 přílohy I;
 - c) hodnoty užitečného zatížení uvedené v tabulce 3 přílohy I a faktory upravující užitečné zatížení uvedené v tabulce 1 přílohy II;
 - d) hodnoty najetých kilometrů za rok uvedené v tabulce 4 přílohy I.

2. Je-li v nařízení (ES) č. 595/2009 stanoven postup pro schvalování typu a jsou-li jeho prováděcí opatření upravena jinými změnami, než jsou změny stanovené v odst. 1 písm. b) a c), takže úroveň emisí CO₂ reprezentativních vozidel podle tohoto odstavce klesne nebo vzroste o více než 5 g CO₂/km, Komise v souladu s čl. 10 odst. 2 písm. b) použije úpravu na referenční emise CO₂ uvedené v čl. 10 odst. 1, které budou vypočteny podle vzorce uvedeného v bodě 2 přílohy II.
3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů [...] zavede metodiku pro definování jednoho či více reprezentativních vozidel příslušné podskupiny vozidel, včetně jejich statistických vážení, na jejichž základě bude úprava podle odstavce 2 tohoto článku stanovena, s přihlédnutím k údajům z monitorování vykázaným v souladu s nařízením (EU) 2018/956 a technickým vlastnostem vozidel uvedeným v čl. 12 odst. 1 nařízení (EU) 2017/2400. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

Článek 13 *Přezkum a zpráva*

Do 31. prosince 2022 předloží Komise zprávu Evropskému parlamentu a Radě o účinnosti tohoto nařízení, cíli snížení CO₂ platnému od roku 2030 [...], stanovení cílů snížení CO₂ pro další typy těžkých vozidel, včetně přípojných vozidel, a zavedení závazných cílů snižování emisí pro těžká vozidla pro období počínající roky 2035 a 2040. Tato zpráva obsahuje rovněž posouzení účinnosti způsobů hodnotící zejména systém kreditů CO₂ a vhodnost prodloužení uplatňování těchto způsobů v roce 2030 a v dalších letech. Zpráva dále posoudí způsoby hodnotící vozidla s nulovými a nízkými emisemi [...] s přihlédnutím k cílům stanoveným ve směrnici 2009/33/ES¹⁹ [...] s cílem nahradit počínaje rokem 2025 systém superkreditů stanovený v článku 5 mechanismem pobídek založeným na stanovení vhodných referenčních ukazatelů pro každoroční prodej těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi. K tomuto posouzení se případně připojí návrh na změnu tohoto nařízení.

¹⁹ Směrnice 2009/33/ES o čistých vozidlech, ve znění směrnice .../.../EU.

Článek 14
Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro změnu klimatu zřízený nařízením (EU) č. .../2018 [správa]. Uvedený 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.
3. Jestliže výbor nevysloví žádné stanovisko, Komise nepřijme návrh prováděcího aktu a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 15
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. 10 odst. 2 a čl. 12 odst. 1 je svěřena Komisi na [...] dobu [...] pěti let ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost. Komise vyhotoví zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého 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 pravomoci uvedené v čl. 10 odst. 2 a čl. 12 odst. 1 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platného aktu 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.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 10 odst. 2 a čl. 12 odst. 1 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 16
Změna nařízení (ES) č. 595/2009

[...] Ustanovení čl. 5 odst. 4 nařízení (ES) č. 595/2009 se mění takto:

a) písmeno e) se nahrazuje tímto:

„e) emisí CO₂, spotřeby paliva a elektrické energie a dojezdových vzdáleností za použití elektrického pohonu;“

b) doplňují se nová písmena l) a m), která znějí:

„l) „postupu ověření na základě vhodných a reprezentativních vzorků, zda vozidla, která byla zaregistrována a uvedena do provozu, splňují hodnoty emisí CO₂, spotřeby paliva a elektrické energie a dojezdových vzdáleností za použití elektrického pohonu stanovené podle tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření;

m) palubního měření a zaznamenávání spotřeby paliva a elektrické energie u motorových vozidel a užitečného zatížení a počtu najetých kilometrů u motorových a přípojných vozidel.“

Článek 16a

Změna nařízení (EU) 2018/956 (sledování a vykazování těžkých vozidel)

Nařízení (EU) 2018/956 se mění takto:

a) Článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení (ES) č. 595/2009 a [nařízení o emisních normách CO₂ pro těžká vozidla].“

b) v článku 4 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Počínaje dnem 1. ledna 2019 sledují členské státy údaje uvedené v části A přílohy I 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 II.

Pokud jde o rok 2019, údaje vykázané k 30. září 2020 zahrnují údaje sledované v období od 1. ledna 2019 do 30. června 2020.

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.

c) v článku 5 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

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

Do 30. září 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 vykazovaného období od 1. července do 30. června vykáží Komisi v souladu s postupem vykazování stanoveným v příloze II.

Pokud jde o rok 2019, výrobci vykáží údaje u každého nového těžkého vozidla s datem simulace spadajícím do období od 1. ledna 2019 do 30. června 2020.

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

d) v článku 10 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Do 30. dubna každého roku zveřejní Komise výroční zprávu se svou analýzou údajů poskytnutých členskými státy a výrobci za předchozí vykazované období.“

e) bod 3.2 přílohy II se nahrazuje tímto:

„3.2 Údaje týkající se těžkých vozidel registrovaných v předchozím vykazovaném období a zaznamenané v registru se zveřejní do 30. dubna každého roku počínaje rokem 2021, s výjimkou údajů uvedených v čl. 6 odst. 1.“

Článek 16b

Změna nařízení (ES) č. 661/2009

Nařízení (ES) č. 661/2009 se mění takto:

a) v článku 1 se doplňuje nový odstavec 4, který zní:

„4. na schvalování typu nových vozidel kategorie O s ohledem na jejich vliv na životní prostředí.“

b) v čl. 14 odst. 3 se doplňují nová písmena c) a d), která znějí:

„c) opatření posuzující výkonnost vozidel kategorie O, pokud jde o jejich vliv na emise CO₂, spotřebu paliva a elektrické energie a dojezdové vzdálenosti motorových vozidel za použití elektrického pohonu.

d) **technické požadavky pro** palubní měření a zaznamenávání užitečného zatížení u vozidel kategorie O.“

Článek 17
Vstup v platnost

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

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

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

PŘÍLOHA I

Výpočet průměrných specifických emisí, cíle průměrných specifických emisí a nadměrných emisí

1. PODSKUPINY VOZIDEL

Každé nové těžké vozidlo bude zařazeno do jedné z podskupin definovaných v tabulce 1, a to podle podmínek, které se zde uvádějí.

Tabulka 1 – Podskupiny vozidel

Těžká vozidla	Typ kabiny	Výkon motoru	Podskupiny vozidel
Nákladní vozidla s pevným rámem s uspořádáním náprav 4 x 2 a technicky přípustnou maximální hmotností > 16 tun	Všechny	< 170 kW	4-UD
	Krátká kabina	≥ 170 kW	4-RD
	Kabina s lůžky	≥ 170 kW a < 265 kW	
	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	4-LH
Nákladní vozidla s pevným rámem s uspořádáním náprav 6 x 2	Krátká kabina	Všechny	9-RD
	Kabina s lůžky		9-LH
Traktory s pevným rámem s uspořádáním náprav 4 x 2 a technicky přípustnou maximální hmotností > 16 tun	Krátká kabina	Všechny	5-RD
	Kabina s lůžky	< 265 kW	
	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	5-LH
Traktory s pevným rámem s uspořádáním náprav 6 x 2	Krátká kabina	Všechny	10-RD
	Kabina s lůžky		10-LH

„Kabinou s lůžky“ se rozumí typ kabiny, která má za sedadlem řidiče prostor určený ke spaní, jak se uvádí v souladu s nařízením (EU) č. 2018/956.

„Krátkou kabinou“ se rozumí jiný typ kabiny, než je kabina s lůžky.

Jestliže není možné nové těžké vozidlo zařadit do podskupiny vozidel, neboť nejsou k dispozici informace o typu kabiny nebo výkonu motoru, mělo by být zařazeno do podskupiny dopravních vozidel na dlouhé vzdálenosti, která odpovídá jeho typu podvozku (nákladní vozidlo nebo traktor s pevným rámem) a uspořádáním náprav (4 x 2 nebo 6 x 2).

Jestliže je nové těžké vozidlo zařazeno do podskupiny 4-UD, ale nejsou k dispozici údaje o emisích CO₂ v g/km pro profily určení UDL nebo UDR, které jsou definovány v tabulce 2 v bodě 2.1, nové těžké vozidlo bude zařazeno do podskupiny 4-RD.

2. VÝPOČET PRŮMĚRNÝCH SPECIFICKÝCH EMISÍ VÝROBCE

2.1. Výpočet specifických emisí CO₂ nových těžkých vozidel

Specifické emise v g/km (CO_{2v}) nového těžkého vozidla *v*, které je zařazeno do podskupiny *sg*, se vypočtou podle následujícího vzorce:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

kde:

$\sum mp$ je součet všech profilů určení *mp* uvedených v tabulce 2,

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

$W_{sg,mp}$ je součet váhy profilů určení uvedených v tabulce 2,

$CO_{2v,mp}$ jsou emise CO₂ v g/km nového těžkého vozidla *v*, stanovené pro profil určení *mp* a uvedené v souladu s nařízením (EU) č. 2018/956.

Specifické emise CO₂ těžkého vozidla s nulovými emisemi budou mít hodnotu 0 g CO₂/km.

Specifické emise CO₂ účelového vozidla budou mít průměrné emise CO₂ v g/km vykázaných v souladu s nařízením (EU) č. 2018/956.

Tabulka 2 – Váhy profilu určení ($W_{sg,mp}$)

Podskupiny vozidel <i>sg</i>	Profil určení ¹ (<i>mp</i>)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

¹Definice profilu určení

RDL	Regional delivery payload (užitečné zatížení u regionálních dodávek) – nízké
RDR	Regional delivery payload (užitečné zatížení u regionálních dodávek) – reprezentativní
LHL	Long haul payload (užitečné zatížení u dopravy na dlouhé vzdálenosti) – nízké
LHR	Long haul payload (užitečné zatížení u dopravy na dlouhé vzdálenosti) – reprezentativní
UDL	Urban delivery payload (užitečné zatížení u městských dodávek) – nízké
UDR	Urban delivery payload (užitečné zatížení u městských dodávek) – reprezentativní
REL	Regional delivery (EMS) payload (užitečné zatížení u regionálních dodávek EMS) – nízké
RER	Regional delivery (EMS) payload (užitečné zatížení u regionálních dodávek EMS) – reprezentativní
LEL	Long haul (EMS) payload (užitečné zatížení u dopravy na dlouhé vzdálenosti EMS) – nízké
LER	Long haul (EMS) payload (užitečné zatížení u dopravy na dlouhé vzdálenosti EMS) – reprezentativní

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

Pro každého výrobce a každé vykazované období budou vypočteny průměrné specifické emise CO₂ v g/tkm ($avgCO2_{sg}$) všech nových těžkých vozidel v podskupině sg tímto způsobem:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

kde:

- $\sum v$ je součet za všechna nová těžká vozidla výrobce v podskupině sg , s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 písm. a),
- $CO2_v$ jsou specifické emise CO₂ nových těžkých vozidel v , stanovené v souladu s bodem 2.1,
- V_{sg} je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupině sg , s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 písm. a),
- PL_{sg} je průměrné užitečné zatížení vozidel v podskupině sg , jak se uvádí v bodě 2.5.

2.3. Výpočet emisního faktoru pro nulové a nízké emise, jak se uvádí v článku 5

Pro každého výrobce a každé vykazované období bude vypočten emisní faktor pro nulové a nízké emise (ZLEV), jak se uvádí v článku 5, následujícím způsobem:

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

kde:

- V je počet nových těžkých vozidel výrobce, s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 písm. a).
- V_{conv} je počet nových těžkých vozidel výrobce, s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 odst. a) a s výjimkou těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi,
- V_{zlev} je součet V_{in} a V_{out} ,

kde:

$V_{in} = \sum_v \square (1 + (1 - CO_{2v}/350))$
 $\sum_v \square$ je součet za všechna nová těžká vozidla s nízkými a nulovými emisemi, která mají vlastnosti uvedené v čl. 2 odst. 1 písm. a) až d),

CO_{2v} jsou specifické emise CO_2 v g/km těžkého vozidla v s nulovými a nízkými emisemi, stanovené v souladu s bodem 2.1,

V_{out} je celkový počet těžkých vozidel s nulovými emisemi v kategoriích uvedených v čl. 2 odst. 1 druhém pododstavci, vynásobený dvěma, s maximální hodnotou 1,5 % V_{conv} .

2.4. Výpočet podílu vozidel výrobce v podskupině

Za každého výrobce a každé vykazované období bude vypočten podíl nových těžkých vozidel v podskupině $share_{sg}$ tímto způsobem:

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

kde:

V_{sg} je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupině sg , s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 písm. a),

V je počet nových těžkých vozidel výrobce, s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 písm. a).

2.5. Výpočet průměrných hodnot užitečného zatížení všech vozidel v podskupině

Průměrná hodnota užitečného zatížení PL_{sg} vozidla v podskupině sg bude vypočtena takto:

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

kde:

\sum_{mp} je součet všech profilů určení mp ,

$W_{sg,mp}$, je hmotnost profilů určení uvedená v tabulce 2 v bodě 2.1

$PL_{sg,mp}$ je hodnota užitečného zatížení přiřazená vozidlům v podskupině sg u profilu určení mp , která je stanovena v tabulce 3.

Tabulka 3 – Hodnoty užitečného zatížení $PL_{sg, mp}$ (v tunách)

Podskupina vozidel sg	Profil určení ¹ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ Viz definice profilu určení podle tabulky 2 v bodě 2.1.

2.6. Výpočet najetých kilometrů a váhového faktoru užitečného zatížení

Najeté kilometry a váhový faktor užitečného zatížení (MPW_{sg}) podskupiny sg jsou definovány jako výsledek ročních najetých kilometrů uvedený v tabulce 4 a hodnota užitečného zatížení podle podskupiny stanovená v tabulce 3 bodě 2.5, normalizovaná na příslušnou hodnotu pro podskupinu 5-LH, a budou vypočteny takto:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

kde:

AM_{sg} jsou kilometry najeté za rok, uvedené v tabulce 4 pro vozidla v příslušné podskupině,

AM_{5-LH} jsou kilometry najeté za rok, stanovené pro podskupinu 5-LH v tabulce 4,

PL_{sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.5,

PL_{5-LH} je hodnota průměrného užitečného zatížení pro podskupinu 5-LH, jak je stanovena v bodě 2.5.

Tabulka 4 – Najeté kilometry za rok

Vozidlo podskupina <i>sg</i>	Najeté kilometry za rok AM_{sg} (v km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Výpočet průměrných specifických emisí CO₂ v g/tkm výrobce uvedených v článku 4

Pro každého výrobce a každé vykazované období budou vypočteny průměrné specifické emise CO₂ v g/tkm (CO₂) tímto způsobem:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

kde:

\sum_{sg} je součet za všechny podskupiny,

ZLEV je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.3,

share_{,sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.4,

MPW_{sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.6,

avgCO_{2,sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v bodě 2.2.

3. VÝPOČET REFERENČNÍCH EMISÍ CO₂ V G/TKM UVEDENÝCH V ČLÁNKU 1

Referenční emise CO₂ (*rCO₂ sg*) se vypočtou pro každou podskupinu *sg* na základě všech nových těžkých vozidel všech výrobců za vykazované období takto:

$$rCO_{2,sg} = \frac{\sum_v (CO_{2v} / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

kde:

\sum_v je součet za všechna nová těžká vozidla zaregistrovaná ve vykazovaném období v podskupině *sg*, s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s článkem 1 druhým pododstavcem,

- $CO2_v$ jsou specifické emise CO_2 vozidla v , stanovené v souladu s bodem 2.1, případně upravené podle přílohy II,
- rV_{sg} je počet všech nových těžkých vozidel zaregistrovaných ve vykazovaném období v podskupině sg , s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s článkem 1 druhým pododstavcem,
- PL_{sg} je průměrné užitečné zatížení vozidel v podskupině sg , jak se uvádí v bodě 2.5.

4. VÝPOČET CÍLE PRO SPECIFICKÉ EMISE VÝROBCE UVEDENÉHO V ČLÁNKU 6

Pro každého výrobce a každé vykazované období bude počínaje 1. červencem 2025 vypočítáván cíl pro specifické emise T tímto způsobem:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

kde:

- \sum_{sg} je součet za všechny podskupiny,
 $share_{sg}$ je stanoveno tak, jak se uvádí v oddílu 2 bodě 4,
 MPW_{sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v oddílu 2 bodě 6,
 rf je cíl snížení CO_2 (v %) platný v konkrétním vykazovaném období,
 $rCO2_{sg}$ je stanoveno tak, jak se uvádí v oddílu 3.

5. EMISNÍ KREDITŮ A VÝPŮJČKY KREDITŮ UVEDENÉ V ČLÁNKU 7

5.1. Výpočet plánovaného snížení CO_2 u emisních kreditů

Pro každého výrobce a každé vykazované období let Y v období let 2019 až 2030 jsou plánované emise CO_2 (ET_Y) definovány tímto způsobem:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

kde:

- $\sum_{sg} (...)$ je součet za všechny podskupiny,
 $share_{sg}$ je stanoveno tak, jak se uvádí v oddílu 2 bodě 4,
 MPW_{sg} je stanoveno tak, jak se uvádí v oddílu 2 bodě 6,
 $rCO2_{sg}$ je stanoveno tak, jak se uvádí v oddílu 3,

kde:

pro vykazovaná období let Y v období let 2019 až 2025:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

a pro vykazovaná období let Y v období let 2026 až 2030:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} a rf_{2030} jsou cíle snížení CO₂ (v %) platné ve vykazovaných obdobích let 2025 a 2030 [...].

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

Pro každého výrobce a každé vykazované období let Y v období let 2019 až 2029 jsou plánované emisní kredity (cCO_{2Y}) a výpůjčky kreditů (dCO_{2Y}) vypočteny tímto způsobem:

jestliže $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \quad \text{a}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

jestliže $CO_{2Y} > TY$ za roky 2025 až 2029:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - TY) \times V_Y \quad \text{a}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

ve všech ostatních případech jsou dCO_{2Y} a cCO_{2Y} rovny 0,

kde:

ET_Y jsou plánované emise výrobce ve vykazovaném období roku Y, stanovené v souladu s bodem 5.1,

CO_{2Y} jsou průměrné specifické emise ve vykazovaném období roku Y, stanovené v souladu s bodem 2.7,

T_Y je cíl pro specifické emise výrobce ve vykazovaném období roku Y, stanovený v souladu s oddílem 4,

V_Y je počet nových těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období roku Y, s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 písm. a).

5.3. Limit emisních výpůjček

Pro každého výrobce je limit emisních výpůjček ($limCO_2$) definován takto:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

kde:

T_{2025} je cíl pro specifické emise výrobce ve vykazovaném období roku 2025, stanovený v souladu s oddílem 4,

V_{2025} je počet nových těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období roku 2025, s výjimkou všech účelových vozidel v souladu s čl. 4 písm. a).

5.4. Emisní kredity získané do roku 2025

Výpůjčky kreditů získané za vykazované období roku 2025 budou sníženy o částku ($redCO_2$) odpovídající emisním kreditům získaným do tohoto vykazovaného období a jsou stanoveny pro každého výrobce takto:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_2Y)$$

kde:

\min je menší ze dvou hodnot uvedených v závorkách,

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ je součet za vykazovaná období let Y v období let 2019 až 2024;

dCO_{2025} jsou výpůjčky kreditů za vykazované období roku Y, stanovené v souladu s bodem 5.2,

cCO_2Y jsou emisní kredity za vykazované období roku Y, stanovené v souladu s bodem 5.2.

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

Pro každého výrobce a každé vykazované období od roku 2025 dále vypočítávána hodnota nadměrných emisí ($exeCO_2Y$) následujícím způsobem, je-li hodnota kladná:

za vykazované období roku 2025

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_2Y - limCO_2$$

za vykazovaná období let Y v období let 2026 až 2028

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2_J - redCO2 - limCO2$$

za vykazované období roku 2029

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

za vykazovaná období let Y od 2030 dále

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

kde:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ je součet za vykazovaná období let Y v období let 2019 až 2025;

$\sum_{I=2025}^Y$ je součet za vykazovaná období let I v období let 2025 až rok Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ je součet za vykazovaná období let J v období let 2025 až rok (Y-1);

$\sum_{J=2025}^{2028}$ je součet za vykazovaná období let J v období let 2025 až 2028;

$\sum_{I=2025}^{2029}$ je součet za vykazovaná období let I v období let 2025 až 2029;

$dCO2_Y$ jsou výpůjčky kreditů za vykazované období roku Y, stanovené v souladu s bodem 5.2,

$cCO2_Y$ jsou emisní kredity za vykazované období roku Y, stanovené v souladu s bodem 5.2,

$limCO2$ je limit výpůjček kreditů, stanovený v souladu s bodem 5.3,

$redCO2$ je snížení výpůjček kreditů za vykazované období roku 2025, stanovené v souladu s bodem 5.4.

Ve všech ostatních případech bude hodnota nadměrných emisí $exeCO2_Y$ rovna 0.

PŘÍLOHA II

Opravné postupy

1. FAKTORY UPRAVUJÍCÍ UŽITEČNÉ ZATÍŽENÍ UVEDENÉ V ČL. 12 ODS. 1 PÍSM. C)

Na základě ustanovení uvedených v čl. 10 odst. 2 písm. a) se pro účely výpočtu referenčních emisí CO₂ uvedených v článku 1 použijí váhy profilu určení a hodnoty užitečného zatížení platné ve vykazovaném období, ve kterém vstoupí v účinnost změny uvedené v čl. 12 odst. 1 písm. c) pro všechna nová těžká vozidla, a emise CO₂ v g/km těžkých vozidel v , které jsou stanoveny pro profil určení mp uvedený v tabulce 2 v bodě 2.1 přílohy I, jsou upraveny takto:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(\underline{RP})_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(\underline{RP})_{sg,mp}))$$

kde:

sg je podskupina, do které vozidlo v patří,

$CO_2(\underline{RP})_{v,mp}$ jsou specifické emise CO₂ vozidla v v g/km, stanovené pro profil určení mp a založené na údajích ze sledování [...] za vykazované období vykázaných v souladu s nařízením (EU) č. 2018/956,

$PL(\underline{RP})_{sg, mp}$ je hodnota užitečného zatížení, která byla přiřazena vozidlům v podskupině sg u profilu určení mp ve vykazovaném období, v souladu s tabulkou 3 v bodě 2.5 přílohy I, pro účely stanovení údajů ze sledování za [...] vykazované období vykázaných v souladu s nařízením (EU) č. 2018/956,

$PL_{sg, mp}$ je hodnota užitečného zatížení přiřazená vozidlům v podskupině sg u profilu určení mp ve vykazovaném období, ve kterém vstoupí v účinnost změny uvedené v čl. 12 odst. 1 písm. c) pro všechna nová těžká vozidla, v souladu s tabulkou 3 v bodě 2.5 přílohy I,

$PL_{sg, mp}$ je faktor úpravy užitečného zatížení definovaný v tabulce 5.

Tabulka 5 – Faktory upravující užitečné zatížení $PLa_{sg, mp}$

$PLa_{sg, mp}$ (v 1/tuny)		Profil určení mp^1				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Vozidlo pod skupiny sg	4-UD	0 026	Nepoužije se	0 015	Nepoužije se	0 026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0 022	0 022	0 017	0 017	0 022
	5-LH					
	9-RD	0 026	0 025	0 015	0 015	0 026
	9-LH					
	10-RD	0 022	0 021	0 016	0 016	0 022
	10-LH					

¹ Viz definice profilu určení v bodě 1 oddílu 2 přílohy I.

2. FAKTORY PRO ÚPRAVU UVEDENÉ V ČL. 10 Odst. 2 písm. b)

Na základě ustanovení uvedených v čl. 10 odst. 2 písm. b) se pro účely výpočtu referenčních emisí CO_2 uvedených v článku 1 použijí váhy profilu určení a hodnoty užitečného zatížení platné ve vykazovaném období, ve kterém vstoupí v účinnost změny uvedené v čl. 12 odst. 1 písm. c) pro všechna nová těžká vozidla, a emise CO_2 v g/km těžkých vozidel v , které jsou stanoveny pro profil určení mp uvedený v bodě 2.1 přílohy I, jsou upraveny takto:

$$CO2_{v, mp} = CO2(\underline{RP})_{v, mp} \times (\sum_r s_{r, sg} \times CO2[...]_{r, mp}) / (\sum_r s_{r, sg} \times CO2(\underline{RP})_{r, mp})$$

kde:

\sum_r je součet za všechna reprezentativní vozidla r pro podskupinu sg ,

sg je podskupina, do které vozidlo v patří,

$s_{r, sg}$ je statistická váha reprezentativního vozidla r v podskupině vozidel sg ,

$CO2(\underline{RP})_{v, mp}$ jsou specifické emise CO_2 vozidla v v g/km, stanovené pro profil určení mp a založené na údajích ze sledování [...] za vykazované období vykázaných v souladu s nařízením (EU) č. 2018/956,

$CO_2(RP)_{r,mp}$ jsou specifické emise CO₂ reprezentativního vozidla r v g/km, stanovené pro profil určení mp v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcími opatřeními v referenčním období, v němž byly stanoveny $CO_2(RP)_{v,mp}$,

$CO_{2r,mp}$ jsou specifické emise CO₂ reprezentativního vozidla r , stanovené pro profil určení mp v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcími opatřeními ve vykazovaném období, ve kterém vstoupí v účinnost změny uvedené v čl. 12 odst. 2 pro všechna nová těžká vozidla.

Reprezentativní vozidlo bude definováno v souladu s metodikou uvedenou v čl. 12 odst. 3.
