

Brusel 18. května 2018
(OR. en)

8922/18

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

**CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134**

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	17. května 2018
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2018) 284 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO ₂ pro nová těžká vozidla

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2018) 284 final.

Příloha: COM(2018) 284 final



V Bruselu dne 17.5.2018
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Podle Pařížské dohody má Evropská unie (EU) závazek zabraňovat změnám klimatu omezením celosvětového oteplování výrazně pod 2 °C. Zásadním předpokladem pro splnění tohoto závazku je snížení emisí skleníkových plynů.

Rámec EU pro klima a energetiku do roku 2030 obsahuje cíl snížit emise skleníkových plynů v EU alespoň o 40 % ve srovnání s úrovněmi v roce 1990. Má-li být této cílové úrovně dosaženo a má-li se zabránit nákladům a závažným dopadům spojeným se změnou klimatu, měla by se na tom podílet všechna odvětví.

Pro snižování emisí skleníkových plynů a dekarbonizaci hospodářství EU má zásadní význam odvětví silniční dopravy. Lehká vozidla – osobní automobily a lehká vozidla (dodávky) – již svým dílem přispívají ke snižování emisí a v roce 2017 byly navrženy právní předpisy¹, aby v tom pokračovaly i po roce 2020.

Silniční nákladní doprava je pro rozvoj obchodu na evropském kontinentu nezbytná. Nákladní vozidla přepravují přibližně 70 % nákladu přepravovaného po zemi a zajišťují také základní veřejné služby. Odvětví silniční nákladní dopravy a přepravy osob tvoří zejména malé a střední podniky, konkrétně více než 600 000 podniků v celé EU zaměstnávajících téměř 3 miliony osob. Dalšího 3,5 milionu osob je zaměstnáno v oblasti výroby, oprav, prodeje, pronájmu a pojištění.

I když emise CO₂ z těžkých vozidel, to jest nákladních vozidel, autobusů a autokarů, představují přibližně 6 % celkových emisí EU a 25 % emisí CO₂ v silniční dopravě v EU, nejsou v současnosti na úrovni EU regulovány. Přináší to tři hlavní problémy.

Za prvé se předpokládá, že bez dalších opatření vzrostou emise CO₂ z těžkých užitkových vozidel v období 2010–2030 o 9 %, a to z důvodu rostoucí silniční dopravy. Jak se uvádí v posouzení dopadů² doprovázejícím emisní normy CO₂ po roce 2020 pro lehká užitková vozidla, jsou v odvětví silniční dopravy zapotřebí další opatření, aby byly do roku 2030 splněny vnitrostátní cíle stanovené na základě nařízení o sdílení úsilí.

Za druhé provozovatelé dopravy a jejich klienti přicházejí o možné úspory pohonných hmot a nižší účty za pohonné hmoty. I když jsou již k dispozici nákladově efektivní technologie pro snížení emisí, nejsou na trhu těžkých užitkových vozidel ve větší míře rozšířeny. To má nepříznivý vliv na provozovatele dopravy, zejména malé a střední podniky nebo mikropodniky, které se mohou dostat do situace, kdy náklady na pohonné hmoty představují více než čtvrtinu jejich celkových provozních nákladů.

Za třetí výrobci těžkých užitkových vozidel v EU čelí celosvětovým konkurenčním tlakům, a to proto, že Spojené státy americké, Kanada, Japonsko a Čína již zavedly regulační opatření ke snížení emisí CO₂ těžkých užitkových vozidel. Automobilový průmysl EU bude

¹ COM(2017) 676 final.

² Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2017) 650 final.

muset udržovat krok s technologickými vylepšeními na těchto trzích, aby si udržel svou vedoucí pozici v oblasti technologií pro palivovou účinnost vozidel.

Existuje celá řada různých právních předpisů EU v oblasti dekarbonizace silniční dopravy, které v určitém rozsahu výše uvedené problémy řeší. Týká se to nabídkových, poptávkových, ekonomických a příslušných nástrojů. Tato opatření však nepostačují pro boj s hlavními překážkami na trhu, které brání využití technologií s vyšší palivovou účinností.

Návrh výkonnostních emisních norem CO₂ pro nová těžká užitková vozidla stanoví doplňující opatření na straně nabídky na úrovni EU, která mají řešit tyto překážky na trhu, s těmito hlavními cíli:

- snížit emise CO₂ z odvětví těžkých užitkových vozidel v souladu s požadavky klimatické politiky EU a Pařížské dohody při současném snížení znečištění ovzduší zejména ve městech,
- usnadnit snižování provozních nákladů provozovatelům dopravy, zejména malým a středním podnikům, a v širším měřítku nákladů na dopravu spotřebitelů v závislosti na podpoře úspory pohonných hmot,
- udržet vedoucí pozici výrobců těžkých užitkových vozidel a dodavatelů dílů v EU v oblasti technologií a inovací.

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

Tento návrh je součástí třetího balíčku mobility. Plní závazek přijatý v rámci evropské strategie pro nízkoemisní mobilitu z roku 2016, jejíž cíle mimo jiné zahrnují snížení emisí skleníkových plynů v silniční dopravě alespoň o 60 % v roce 2050 ve srovnání s úrovní roku 1990 a stanovení emisních norem CO₂ pro těžká užitková vozidla.

Návrh vychází z ostatních stávajících opatření v rámci politiky mobility EU, která ovlivňují regulační prostředí a pobízejí k nízkoemisní mobilitě v odvětví těžkých vozidel, jako jsou nařízení o certifikaci³, nařízení o sledování a vykazování⁴, postup ES schvalování typu, směrnice o euroznámce⁵, směrnice o kvalitě pohonných hmot⁶, směrnice o čistých vozidlech⁷, směrnice o maximální přípustné hmotnosti a rozměrech⁸ a směrnice o využívání infrastruktury alternativních paliv (AFID)⁹, a tato opatření doplňuje.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tento návrh přispívá k přechodu k nízkouhlíkovému, bezpečnému a konkurenčnímu hospodářství a pomůže splnit cíl snížení emisí alespoň o 40 %, který je obsažen v energetické

³ Nařízení Komise (EU) 2017/2400 o stanovení emisí oxidu uhličitého a spotřeby pohonných hmot těžkými užitkovými vozidly.

⁴ COM(2017) 279 final.

⁵ Směrnice 2011/76/EU.

⁶ Směrnice 2009/30/ES.

⁷ Směrnice 2009/33/ES.

⁸ Směrnice 2015/719/EU.

⁹ Směrnice 2014/94/EU.

strategii EU¹⁰. Pomůže také členským státům v plnění vnitrostátních cílů pro snížení emisí, které byly stanoveny na základě nařízení o sdílení úsilí¹¹.

Závěrem je tento návrh rovněž v souladu s celosvětovým závazkem Unie plnit náročné cíle v oblasti klimatu v souladu se smlouvou, která byla uzavřena v Paříži na 21. zasedání konference smluvních stran OSN (COP21).

Tím, že řeší problémy týkající se vedoucího postavení automobilového průmyslu EU v oblasti technologií a inovací, je tento návrh v souladu s obnovenou strategií průmyslové politiky¹², která zdůrazňuje, že je moderní a konkurenceschopný automobilový průmysl klíčem k hospodářství EU. Stimulováním rozvoje nových technologií úspory pohonných hmot tento návrh rovněž přispívá k plnění cílů Unie, pokud jde o vytváření pracovních míst a růst.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Články 191 až 193 Smlouvy o fungování Evropské unie stanovují a specifikují pravomoci EU v oblasti změny klimatu. Poskytují zejména právní základ k zásahům v oblasti spotřeby pohonných hmot a emisí CO₂ těžkých užitkových vozidel.

EU již začala jednat v oblasti emisí CO₂ z vozidel a přijala nařízení (ES) 443/2009 a (EU) 510/2011, kterými se stanovují limity emisí CO₂ z osobních automobilů a dodávek. Komise rovněž přijala nařízení Evropského parlamentu a Rady o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel. Tato nařízení vycházejí z kapitoly Smlouvy věnované životnímu prostředí, zejména článku 192 SFEU.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Potřeba akce ze strany EU

Změna klimatu je přeshraničním problémem a současně je pravomocí sdílenou mezi EU a členskými státy. Silniční nákladní doprava má rovněž přeshraniční rozměr s ohledem na konkrétní službu, kterou poskytuje. K přepravě zboží nedochází jen v rámci země, ale také v rámci členských států a je faktem, že s těžkými užitkovými vozidly lze obchodovat v celé EU.

V důsledku toho je opatření na úrovni EU odůvodněno jak přeshraničním dopadem změny klimatu, tak i potřebou chránit jednotné trhy se službami silniční nákladní dopravy, ale i s těžkými užitkovými vozidly.

Bez opatření na úrovni EU by se spoléhalo na iniciativy členských států v oblasti snižování emisí z těžkých užitkových vozidel. V současnosti však celá řada členských států uplatňuje preferenční daňový režim na pohonné hmoty používané v odvětví dopravy těžkými užitkovými vozidly a jsou vidět určité signály, že by mohlo v budoucnu dojít ke změně. Stávající úrovně zdanění pohonných hmot nevedly k potřebnému zvýšení jejich účinnosti.

Toto rozhodnutí dále leží na členských státech a není pravděpodobné, že členské státy společně zvýší úroveň zdanění pohonných hmot tak, aby vedla k významné změně účinnosti.

¹⁰ COM(2015) 80 final.

¹¹ COM(2016) 482 final.

¹² COM(2017) 479 final.

O daňové politice EU se dále rozhoduje jednomyslně, čímž je ztíženo harmonizování této oblasti politiky.

Z těchto důvodů by mohlo být případné zvýšení úrovně zdanění pohonných hmot pouze doplňkem, ale nemohlo by nahradit zavedení emisních norem CO₂.

V případě, že by bylo opatření ponecháno na členských státech, mohly by se zavést různé vnitrostátní programy, např. v závislosti na cílech stanovených v rámci nařízení o sdílení úsilí. Pokud by k tomu došlo, vedlo by to k rozdílné úrovni cílů a konstrukčních parametrů, což by si vyžádalo mnoho technických variant, snížení úspor z rozsahu a roztržštění jednotného trhu.

Vzhledem k tomu, že na trhu s vozidly mají výrobci různé podíly v různých členských státech, různé vnitrostátní předpisy by na ně měly rozdílné dopady, což by mohlo vést k narušení hospodářské soutěže.

Je proto zapotřebí koordinované a doplňkové opatření na evropské úrovni.

Přidaná hodnota ze zapojení EU

S ohledem na stávající jednotný trh s novými těžkými vozidly je nákladově nejefektivnější zajistit harmonizované opatření a na úrovni EU zavést cíle emisí CO₂ u nových těžkých užitkových vozidel. I kdyby všechny členské státy zavedly regulační požadavky na emise CO₂ z nových vozidel, špatná koordinace mezi státy by zvýšila náklady na dodržování předpisů pro výrobce a současně by i oslabil motivaci navrhovat palivově účinná těžká vozidla, a to z důvodu roztržštění evropského trhu.

Dodatečné náklady, které by vyvstaly z absence společných norem a společných technických řešení nebo konfigurací vozidel, by vznikly jak dodavatelům dílů, tak výrobcům vozidel. V konečném důsledku by však byly přeneseny na spotřebitele, kteří by čelili vyšším nákladům na vozidla.

Automobilový průmysl vyžaduje co možná největší regulační jistotu, pokud má vytvářet velké kapitálové investice potřebné pro maximalizování úspor paliv u nových vozidel, a ještě větší pro přechod na alternativní pohony. Harmonizované normy na úrovni Unie tuto jistotu v dlouhodobém horizontu plánují poskytovat a na úrovni členského státu by nemohly být zavedeny se stejnou účinností a jistotou.

- **Proporcionalita**

Politická rozhodnutí obsažená ve stávajícím návrhu usilují o regulování emisí CO₂ z těžkých užitkových vozidel. Tento návrh je přísně orientován na to, co je zapotřebí pro dosažení stanovených cílů.

V tomto ohledu je návrh v souladu se zásadou proporcionality. Stanoví nákladově efektivním způsobem emisní normy, aby bylo dosaženo požadovaného snížení emisí CO₂ z nových těžkých vozidel v souladu s dohodnutým rámcem EU pro klima a energetiku do roku 2030 a bylo zajištěno spravedlivé rozdělení úsilí mezi výrobce.

Kapitola 7 posouzení dopadů, které doprovází tento návrh, se věnuje aspektům proporcionality každého uvedeného politického rozhodnutí.

- **Volba nástroje**

Nařízení se považuje za vhodný právní nástroj, neboť poskytuje požadované zajištění pro dodržování výkonnostních emisních norem CO₂ ze strany výrobců, přičemž nevyžaduje provedení do právních předpisů členských států. Cíl EU se vztahuje na Unii jako celek. Je proto nezbytné zajistit, aby byl použit jednotný přístup ve všech členských státech. Jak je

vysvětleno výše, harmonizovaný přístup je dále vyžadován proto, aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže a rizikům roztržitosti vnitřního trhu.

Toto rozhodnutí je také v souladu s výkonnostními emisními normami CO₂ pro nové osobní automobily a lehká vozidla, které jsou uvedeny v nařízeních (ES) 443/2009 a (EU) 510/2011.

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

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

S ohledem na absenci právních předpisů EU, kterými se stanovují výkonnostní emisní normy CO₂ pro těžká užitková vozidla, není prováděno žádné hodnocení.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Komise získala od zúčastněných stran zpětnou vazbu prostřednictvím těchto prvků:

- a) veřejná on-line konzultace (od 20. listopadu 2017 do 29. ledna 2018);
- b) pracovní setkání se zúčastněnými stranami (16. ledna 2018);
- c) setkání s příslušnými průmyslovými sdruženími zastupujícími výrobce vozidel, dodavatele dílů a materiálů, dodavatele paliv;
- d) setkání s orgány členských států, výrobci vozidel, dodavateli, sociálními partnery a nevládními organizacemi;
- e) písemná stanoviska předložená zúčastněnými stranami nebo členskými státy.

Souhrn konzultace se zúčastněnými stranami je obsažen v příloze 2 posouzení dopadů připojeného k tomuto návrhu.

Hlavní výsledky konzultací se zúčastněnými stranami lze shrnout takto.

Uspořádají-li se podle důležitosti upřednostňované možnosti snížení emisí CO₂ z nových těžkých vozidel a s ohledem na cíle v oblasti energie a klimatu pro rok 2030, byl u všech zúčastněných stran upřednostňovanou možností právní předpis stanovující výkonnostní emisní cíle CO₂ pro těžká užitková vozidla na úrovni EU.

I když ale všechny organizace občanské společnosti upřednostňují závazné cíle emisí CO₂ pro těžká užitková vozidla na úrovni EU, někteří výrobci těžkých užitkových vozidel a jejich sdružení se vyjádřili, že by upřednostňovali jiná opatření prostřednictvím komplexního přístupu, včetně právního předpisu definujícího program označování emisí CO₂ na úrovni EU, zahrnutí odvětví dopravy do programu obchodování s emisemi v EU, jiné pobídky, jako je zdanění pohonných hmot na vnitrostátní úrovni nebo silniční poplatky na základě CO₂.

I když není stanovení emisních norem CO₂ pro těžká vozidla jejich upřednostňovanou možností, výrobci navrhli stanovení emisních cílů CO₂ pro rok 2025 i 2030 v dolní části rozpětí možností zvažovaných v rámci posouzení dopadů, a požadovali přezkum cílů pro rok 2030 již na začátku 20. let 21. století.

Nevládní organizace v oblasti životního prostředí podporovaly jednotný cíl CO₂, který by měl platit od roku 2025 dále, na úrovni odpovídající horní části rozpětí zvažovaných možností, přičemž navrhovali stanovit cíl pro rok 2030 v pozdější fázi.

Pokud jde o pobídky pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi, výrobci se vyjádřili, že by upřednostňovali program superkreditů, v jehož rámci by tato vozidla byla za splnění specifického cíle CO₂ výrobce započtena vícekrát. Nevládní organizace v oblasti životního prostředí upřednostňovaly mandát, který by požadoval po výrobcích, aby zaregistrovali

minimální podíl vozidel s nulovými nebo nízkými emisemi, nebo flexibilní mandát, na jehož základě by byl cíl CO₂ pro výrobce zmírněn, pokud by podíl vozidel s nulovými nebo nízkými emisemi překročil srovnávací hodnotu.

Nákladově efektivní provádění podpořily všechny zúčastněné strany, přičemž výrobci upřednostňovali co největší flexibilitu a nevládní organizace podporovaly jen program obchodování. Většina zúčastněných stran podporovala stanovení procesu pro posouzení reprezentativnosti certifikovaných emisí CO₂ oproti emisím z reálného provozu.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Za účelem kvantitativního posouzení hospodářských, sociálních a environmentálních dopadů vychází zpráva o posouzení dopadů ze specifického souboru nákladových křivek vztahujících se na širokou škálu moderních technologií pro snižování emisí CO₂ z těžkých užitkových vozidel.

Tyto nákladové křivky, které zobrazují potenciál snížení CO₂ a náklady na více než 50 technologií, byly vyvinuty v rámci studie prováděné dodavateli Komise¹³ a práce JRC¹⁴.

K vypracování řady scénářů představujících vývoj odvětví silniční dopravy se používá model PRIMES-TREMOVE. Tento model Komise trvale využívá pro své iniciativy v oblasti klimatu, energie a dopravy. Kromě toho byl pro posouzení nákladů použit model DIONE, který vyvinulo GŘ JRC, a pro kvantifikování dopadů na HDP a obrat odvětví makroekonomický model EXIOMOD.

Další informace byly shromážděny prostřednictvím několika podpůrných studií vypracovaných externími dodavateli s účastí JRD, které se týkaly zejména těchto oblastí:

- prvků, které by mohly mít dopad na průmyslovou konkurenceschopnost a zaměstnanost,
- dopadu různých regulačních přístupů, regulačních metrik a možných konstrukčních prvků (způsobů provádění),
- dopadu na emise skleníkových plynů a znečišťujících látek.

Informace o použitých datových a analytických modelech se uvádějí v kapitole 6 a v příloze 4 posouzení dopadů.

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů, které je připojeno k tomuto návrhu, bylo připraveno a vypracováno v souladu s příslušnými pokyny pro zlepšování právní úpravy. K prvnímu návrhu ze dne 4. dubna 2018 vydal Výbor pro kontrolu regulace záporné stanovisko.

Zlepšení doporučená výborem byla zahrnuta do upravené verze. Týká se to následujících hlavních prvků: 1) vyjasnění a rozšíření analýzy selhání trhu, zejména s ohledem na asymetrie informací o trhu; 2) další analýzy, lepší prezentace a vysvětlení snadno dostupných a perspektivních technologií i jejich souvisejících nejistot – mimo jiné prostřednictvím začlenění souhrnné tabulky technologií; 3) lepší prezentace minulé a budoucí strategie

¹³ „Těžká vozidla – podpora přípravy posouzení dopadů na CO₂“, studie provedená pro Komisi organizacemi TNO, TUG, CE Delft a ICCT, zpráva bude zveřejněna.

¹⁴ „Nákladové křivky snížení emisí CO₂ z těžkých vozidel a posouzení nákladů – zdokonalení modelu DIONE“, JRC, bude zveřejněno.

Komise ohledně snížení emisí CO₂ z těžkých vozidel do roku 2030; 4) více informací o základních předpokladech stojících za výpočty očekávaných úspor.

Druhá verze návrhu posouzení dopadů obdržela dne 19. dubna 2018 kladné stanovisko výboru. Konečná verze obsahuje další zlepšení doporučená výborem v jeho závěrečném stanovisku: 1) více informací o významu dřívější práce v oblasti měření, certifikace, sledování a vykazování pro regulování emisí CO₂ v odvětví těžkých vozidel; 2) lepší vysvětlení stagnace ve vývoji nových technologií pro úsporu pohonných hmot a toho, jak nejistoty dopravního trhu vedou provozovatele k nedostatečnému investování do technologií pro úsporu pohonných hmot.

Možnosti politiky

Možnosti politiky zvažované v posouzení dopadů jsou seskupeny okolo pěti klíčových prvků, které mají řešit zjištěné problémy a dosáhnout politických cílů.

1) Cíle emisí CO₂ pro celý vozový park EU (působnost, měření, metrická jednotka, úroveň, termíny)

Při definování cílů emisí CO₂ pro celý vozový park EU byly zohledněny tyto aspekty: působnost, měření, metrická jednotka, úroveň, termíny.

S ohledem na působnost návrhu byly zvažovanými možnostmi buď zahrnout čtyři hlavní skupiny vozidel, na které se bude od 1. ledna 2019 vztahovat nařízení o certifikaci, nebo zahrnout jen největší skupinu, v obou případech s použitím norem CO₂ na celé vozidlo. Třetí analyzovanou možností bylo doplnění norem CO₂ jen pro motor.

Upřednostňovanou možností je zahrnout čtyři skupiny vozidel s nejvyššími úrovněmi emisí CO₂ s uplatněním norem CO₂ na celé vozidlo. Zajistí se tak maximální účinnost, pokud jde o přínosy pro životní prostředí a přidanou hodnotu.

Pokud jde o měření cílů, zvažované možnosti zahrnují přístup Tank-to-Wheel (TTW, emise spojené s používáním vozidla) a Well-To-Wheel (WTW, celý cyklus emisí). Pokud jde o metrické jednotky pro vyjádření cílů, byly zvažovány tři možnosti, kdy každá z nich zachycovala různou úroveň využití těžkých užitkových vozidel.

Upřednostňovanou možností je použít přístup TTW s cíli stanovenými v g CO₂/tkm. Zajistí se tak soulad se stávající regulační praxí, zabrání se dvojí regulaci a záměně povinností mezi výrobcí a dodavateli pohonných hmot. Metrická jednotka rovněž plně zohlední využití dotčených nákladních vozidel.

Bylo posuzováno široké spektrum úrovní cílů a různých termínů, které vycházelo z názorů vyjádřených zúčastněnými stranami.

Pokud jde o provedenou analýzu, upřednostňovanou možností je zavést závazné cíle CO₂ od roku 2025, které by snížily emise ve srovnání s úrovní roku 2019, a to na základě využití snadno dostupných, nákladově efektivních technologií. Ohledně roku 2030 existují vyšší nejistoty týkající se zavedení pokročilejších technologií, které dosud nejsou k dispozici. To je důvod, proč je upřednostňovaná možnost stanovena jen jako ambiciózní cíl pro rok 2030. Včasné přezkoumání by tedy mělo být provedeno v roce 2022 s cílem: i) stanovit závazný cíl také pro rok 2030; ii) posoudit způsoby provádění; iii) přezkoumat působnost, aby do ní spadala také menší nákladní vozidla, ale i autobusy, autokary a přípojná vozidla.

Tento přístup přinese jasný a včasný signál pro investice se střednědobými očekáváními a pomůže členským státům plnit cíle stanovené v nařízení o sdílení úsilí.

2) Distribuce cílů v celém vozovém parku EU ve všech skupinách vozidel a výrobců

I když cíl CO₂ pro vozový park v celé EU definuje celkovou náročnou úroveň politiky, jeho praktické uplatnění vyžaduje přihlídnout ke složení vozového parku výrobců, pokud jde o jeho rozdělení do různých skupin vozidel. Splnění cíle bude prokazováno na úrovni výrobce. Zvažované možnosti distribuce obsahují zvláštní cíle pro jednotlivé podskupiny těžkých vozidel nebo jeden cíl pro každého výrobce, vypočtený jako vážený průměr cílů pro všechny podskupiny, s přihlédnutím k počtu vozidel v každé podskupině a k jejich využití.

Upřednostňovanou možností je mít jeden vážený průměr cíle pro každého výrobce. Tato možnost je nejpříjemnější z hlediska účinnosti a proporcionality. Poskytuje flexibilitu tím, že umožňuje vyvážit nízkou výkonnost vozidel v určitých podskupinách s lepšími výsledky dosaženými v jiných podskupinách vozidel.

3) Pobídky pro vozidla s nízkými a nulovými emisemi

Posouzení dopadů zvažovalo čtyři typy zvláštních pobídek pro vozidla s nízkými a nulovými emisemi. Tyto možnosti obsahovaly superkredity a jednosměrný a dvousměrný systém kreditů spojených s cíli, ale i povinnost.

Dále byla posuzována možnost rozšíření pobídky pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi tak, že by se vztahovala i na ostatní těžká užitková vozidla, jako jsou autobusy a menší nákladní vozidla, na které by se původně cíle CO₂ nevztahovaly.

Upřednostňovanou možností je zavést pobídky pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi ve formě superkreditů s dostatečnými bezpečnostními opatřeními, které brání oslabení cílů CO₂. To se pokládá za nejúčinnější možnost zohledňující konkrétní stav vývoje a využití technologií pro nulové nebo nízké emise v odvětví těžkých užitkových vozidel.

4) Prvky pro nákladově efektivní provádění

Byly posouzeny různé prvky, které umožňují nákladově efektivní provádění. Mezi ně patří 1) výjimky pro účelová vozidla, např. stavební stroje, vozidla pro svoz odpadu, 2) sdružování, 3) obchodování a 4) ponechání a vypůjčení kreditů.

Vzhledem k omezenému potenciálu nákladově efektivního snížení CO₂ u účelových vozidel, a to vzhledem k nízkému počtu najetých kilometrů a užitečného zatížení v porovnání s jinými těžkými vozidly, je upřednostňovanou možností tato vozidla od cílů snížení emisí CO₂ osvobodit.

S ohledem na flexibilitu je upřednostňovanou možností poskytovat ponechání a vypůjčení kreditů CO₂ v různých letech plnění, včetně potřebných bezpečnostních opatření s cílem garantovat účinnost právního předpisu v oblasti životního prostředí. Jedná se o nejúčinnější možnost, která co nejméně narušuje trh.

5) Záležitosti týkající se správy

Účinnost cílů v oblasti snižování emisí CO₂ v reálném provozu závisí jednak na reprezentativnosti výsledků simulačního nástroje VECTO s ohledem na průměrnou jízdu v reálném provozu a na druhé straně na tom, do jaké míry těžká vozidla uváděná na trh odpovídají referenčním vozidlům zkoušeným při schvalování typu. Zvažované možnosti se týkají skutečných emisí, dozoru nad trhem a pokut.

Upřednostňované možnosti jsou tyto:

- (a) uložit shromažďování, zveřejňování a monitorování údajů o spotřebě paliva v reálném provozu ze strany výrobců, na základě standardizovaných měřidel spotřeby paliva;

- (b) zavést zkoušky shodnosti v provozu a uložit oznamování odchylek a zavedení opravného mechanismu;
- (c) uplatňovat finanční pokuty v případě neplnění cílů CO₂.

Tyto možnosti posílí účinnost, účelnost a přidanou hodnotu právních předpisů.

Odkaz na souhrn posouzení dopadů: SWD(2018) 186

Odkaz na stanovisko Výboru pro kontrolu regulace: SEC(2018) 233

- **Účelnost a zjednodušení právních předpisů**

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

Posouzení dopadů rovněž analyzovalo, jak by bylo možné právní předpisy případně zjednodušit a snížit nadbytečné administrativní náklady.

Předpokládají se výjimky z emisních norem CO₂ u účelových vozidel.

Návrh dále obsahuje několik prvků v oblasti nákladově efektivního provádění, například ponechání a vypůjčení kreditů, které výrobcům snižuje náklady na dodržování právních předpisů.

Zavedení navrhovaného systému superkreditů pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi by nevytvořil dodatečnou administrativní zátěž, neboť nevyžaduje podávání dodatečných zpráv.

Pokud jde o administrativní zátěž, dopady možností týkajících se správy budou záviset na konkrétních prováděcích opatřeních.

Iniciativa by sama o sobě nevyžadovala dodatečné administrativní náklady, pokud jde o orgány pověřené schvalováním typu. V souvislosti s těmito návrhy byly zvažovány náklady spojené s certifikací a sledováním a vykazováním údajů o emisích CO₂.

- **Základní práva**

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

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Rozpočtový dopad vyplývající z provádění navrhovaného nařízení je velmi omezený (viz podrobnosti v příloženém legislativním finančním výkazu).

5. OSTATNÍ PRVKY

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

Návrh vychází z nařízení o certifikaci¹⁵ a nařízení o sledování a vykazování¹⁶.

Při uplatňování posledně uvedeného zkombinuje Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) registrační údaje od vnitrostátních orgánů s údaji z monitorování od výrobců a zveřejní

¹⁵ Nařízení Komise (EU) 2017/2400 o stanovení emisí oxidu uhličitého a spotřeby pohonných hmot těžkými užitkovými vozidly.

¹⁶ COM(2017) 279 final.

pro každého výrobce a skupinu vozidel roční údaje z monitorování pro každé nové certifikované vozidlo, které bylo zaregistrováno v EU.

Toto posouzení dopadů dále předkládá možnost doplnění navrženého nařízení o sledování a vykazování údajů o emisích CO₂ z těžkých užitkových vozidel o následující dvě dodatečná opatření pro účely sledování:

- shromažďování, zveřejňování a monitorování údajů o spotřebě paliva v reálném provozu ze strany výrobců na základě povinných měřidel spotřeby paliva,
- zavedení zkoušek shodnosti v provozu a povinnosti oznamovat odchylky od hodnot pro schválení typu v kombinaci s opravným mechanismem.

Tato doplňková opatření pro účely sledování by posílila proces sledování a zajistila by účinnost navrhované legislativní iniciativy.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1 – Předmět

Tento článek uvádí cíl tohoto nařízení, kterým je přispět ke snižování emisí CO₂ vyžadovanému v rámci nařízení o sdílení úsilí prostřednictvím snižování emisí v odvětví silniční dopravy. Uvádí také relativní cíle snížení, kterých by mělo být dosaženo vozovým parkem Unie tvořeným novými těžkými vozidly v období 2025 až 2029. Stanoví ambiciózní cíl pro rok 2030, který by měl být vymezen v závislosti na přezkumu v roce 2022.

Cíle jsou stanoveny jako relativní snížení průměrných specifických emisí vozidel registrovaných v referenčním roce 2019, který je prvním rokem, za který budou k dispozici oficiální údaje o monitorovaných emisích CO₂. Cíle jsou přiřazeny každé podskupině vozidel definované v oddílu 1 přílohy I. Účelová vozidla (např. vozidla na svoz odpadu a stavební stroje) nemají stejný potenciál snížení CO₂ jako těžká vozidla používaná pro dodávky zboží, a proto jsou z výpočtu referenčních emisí CO₂ vyloučena.

Referenční emise CO₂ jsou stanoveny v souladu s článkem 3 přílohy I.

Článek 2 – Oblast působnosti

Tento článek definuje vozidla, která spadají do působnosti tohoto nařízení podle příslušné kategorie definované v právních předpisech pro schvalování typu a čtyři skupiny vozidel, u kterých budou od roku 2019 k dispozici certifikované údaje o emisích CO₂. Vozidla kategorie M2 (autobusy) a M3 (autokary) a vozidla kategorie N (nákladní vozidla), která nespádají do čtyř výše uvedených skupin vozidel, nebudou požadavkům na snížení CO₂ podléhat, měly by ale být zohledněny pro účely pobídek poskytovaných vozidlům s nulovými a nízkými emisemi (viz článek 5).

Ustanovení dále uvádí, kdy jsou vozidla považována za nově registrovaná pro účely nařízení.

Článek 3 - Definice

Tento článek stanoví definice, které budou uplatňovány pro účely tohoto nařízení.

Článek 4 – Průměrné specifické emise výrobce

V souladu s tímto článkem Komise určí a každoročně zveřejní průměrné specifické emise CO₂ každého výrobce, a to od roku 2019. Údaje použité jako základ pro výpočet průměrných emisí jsou oznamovány dotčenými výrobci v souladu s nařízením (EU) č. .../2018. Aby se zohlednilo používání a specifická vozidla, budou jednotlivá těžká vozidla zařazena do různých podskupin vozidel, kde bude na profily určení (tj. způsoby používání vozidla) uplatňován konkrétní váhový faktor, užitečná zatížení a najeté kilometry za rok. Zohlední se

také podíl vozidel výrobce v každé podskupině vozidel. Účelová vozidla kategorie N2 a N3 (např. vozidla na svoz odpadu, stavební stroje) nemají stejný potenciál snížení CO₂ jako těžká vozidla, která se používají pro dodávky zboží, a nebudou tedy do výpočtu průměru zahrnuta. Vzorec pro výpočet průměrných specifických emisí se uvádí v oddílu 2 přílohy I.

Článek 5 – Těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi

S cílem podpořit pobídkami používání těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi jsou tato vozidla pro účely stanovení průměrných specifických emisí od roku 2019 započítávána vícekrát. Výrobci vozidel s nulovými a nízkými emisemi mohou využít výhodu plynoucí z těchto „superkreditů“ u každého vozidla s nulovými a nízkými emisemi, které bylo umístěno na trh, s různým násobícím faktorem podle emisí CO₂ daného vozidla.

Zvláštní pobídka se poskytuje také u těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi kategorií M2 (autobusy) a M3 (autokary), ale i určitých vozidel kategorie N (malá nákladní vozidla), včetně účelových vozidel s nulovými emisemi. I když se na tyto kategorie vozidel požadavky na snížení CO₂ plynoucí z tohoto nařízení nevztahují, jsou zvažovány pro účely stanovení faktoru nulových a nízkých emisí.

Těžkými vozidly s nízkými emisemi se rozumí těžká vozidla se specifickými emisemi do 350 g CO₂/km, tj. přibližně méně než polovina průměru emisí vozového parku.

S cílem chránit ekologickou vyváženost cílů se bude na snížení průměrných specifických emisí výrobců prostřednictvím pobídkového programu pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi vztahovat určitý limit.

Vzorec pro výpočet faktoru nulových a nízkých emisí se uvádí v oddílu 2.3 přílohy I.

Článek 6 – Cíle pro specifické emise výrobce

Tento článek popisuje výpočet ročních cílů pro specifické emise výrobce za předchozí kalendářní rok, počínaje rokem 2026. První roční cíle tedy budou stanoveny pro kalendářní rok 2025. Cíle budou zohledňovat celkové cíle snížení pro rok 2025, resp. 2030, ale i využití a specifika různých těžkých vozidel stejným způsobem, jako při výpočtu průměrných pro specifické emise. Roční cíle specifických emisí výrobce proto budou vypočteny jako vážený průměr cílů stanovených pro každou podskupinu vozidel.

Vzorec pro výpočet cíle pro specifické emise se uvádí v oddílu 4 přílohy I.

Článek 7 – Emisní kredity a vypůjčky kreditů

Tento článek popisuje mechanismus „ponechání a vypůjčení kreditů“, který umožňuje výrobcům vyvážit neúspěch v plnění jeho cíle pro specifické emise v jednom roce s dosažením lepší hodnoty v roce jiném. K tomuto účelu si výrobce může ponechat emisní kredity, jestliže jsou jeho emise nižší než plánované snížení stanovené jako lineární trajektorie mezi referenčními emisemi CO₂ z roku 2019 a cíli pro rok 2025 a mezi cíli pro rok 2025 a cíli pro rok 2030. Je nutné zohlednit dvě různé trajektorie, neboť se křivky mohou lišit v závislosti na přesných cílech stanovených pro rok 2025 a 2030. Aby se podnítilo včasné splnění cílů emisí, lze emisní kredity získávat již od roku 2019 do roku 2024 a rovněž na období 2025 až 2029. Emisní kredity získané v období 2019 až 2024 se zohlední při posuzování splnění specifického emisního cíle výrobcem pouze v roce 2025. Další přenášení kreditů získaných v období 2019 až 2024 nebude možné. Emisní kredity lze rovněž získat a použít pro následující období 2025 až 2029. V případě, že výrobce v některém roce v období 2025 až 2029 překročí svůj cíl, může si vypůjčit omezené kredity a toto vypůjčení musí vypořádat nejpozději v roce 2029. Celkové vypůjčení kreditů nesmí přesáhnout 5 % specifického emisního cíle výrobce v roce 2025, jinak bude v souladu s článkem 8 požadován poplatek za překročení emisí.

Emisní kredity a výpůjčky kreditů jsou prvky definované pro účely výpočtů, nebudou ale považovány za aktiva, která jsou převoditelná nebo podléhají daňovým opatřením.

V oddílu 5 přílohy I se uvádí vzorec pro výpočet plánovaného snížení CO₂ a emisních kreditů a výpůjček.

Článek 8 – Plnění cílů pro specifické emise

Pokud se zjistí, že výrobce má nadměrné emise, a to se zohledněním emisních kreditů a výpůjček kreditů získaných v souladu s článkem 7, Komise mu uloží finanční pokutu ve formě poplatku za překročení emisí. Poplatek je stanoven ve výši 6 800 EUR za g/tkm (ekvivalent 570 EUR za g/tkm na základě průměrného užitečného zatížení 12 tun) nadměrných emisí, což odráží mezní náklad na technologie pro snížení CO₂.

V oddílu 6 přílohy I se uvádí vzorec pro výpočet nadměrných emisí. Způsoby výběru poplatků budou určeny prostřednictvím prováděcího aktu.

Článek 9 – Ověření výsledků monitorování

Tento článek popisuje mechanismus pro zavedení postupu zkoušek shodnosti v provozu, pokud jde o emisní hodnoty CO₂ u těžkých vozidel vycházející z právních předpisů pro schvalování typu. Schvalovací orgány by měly hlásit všechny zjištěné odchylky a Komise by je měla zohlednit při kontrole dodržování cílů ze strany výrobců. Ustanovení též zmocňuje Komisi upřesnit tento postup prostřednictvím prováděcího aktu.

Článek 10 – Zveřejnění údajů a výkonnosti výrobců

Tento článek uvádí údaje, které Komise zveřejní, pokud jde o plnění ročních cílů ze strany výrobců (tj. každoroční rozhodnutí přijaté na základě monitorování).

Tento článek rovněž zmocňuje Komisi k úpravě referenčních emisí CO₂ pro rok 2019, a to v souladu s řádně definovanými postupy (které jsou uvedeny v článku 12 a příloze II), aby se zohlednily úpravy hodnot užitečného zatížení nebo změny postupu pro schvalování typu, který má nezanedbatelný dopad na emise CO₂ stanovené pro těžké vozidlo. Úprava ovlivní výpočet cílů pro specifické emise výrobce od roku, který následuje po jejím přijetí.

Článek 11 – Emise CO₂ a spotřeba energie v reálném provozu

Tento článek zmocňuje Komisi k monitorování a posuzování reprezentativnosti hodnot emisí CO₂ při skutečném provozu, simulovaných pomocí nástroje VECTO v souladu s nařízením Komise (EU) 2017/2400. K tomuto účelu by měla mít Komise pravomoc požadovat, aby členské státy a výrobci údaje o skutečném provozu shromažďovali a předkládali. Tento přístup vyplývá z toho, co bylo navrženo pro lehká vozidla, a jako první krok požaduje zavedení povinných standardizovaných měřidel spotřeby pohonných hmot na přístrojové desce těžkých vozidel.

Článek 12 – Změny příloh I a II

Technický pokrok a změny postupů pro schvalování typu mohou ovlivnit úroveň oficiálních hodnot emisí CO₂ stanovenou pro těžká vozidla, která spadají do působnosti tohoto nařízení. Aby se zohlednily tyto změny, uděluje tento článek Komisi zmocnění upravit určité technické parametry stanovené v příloze I a II, včetně přijetí metodiky pro stanovení reprezentativního vozidla pro každou podskupinu vozidel, na jejímž základě by byly tyto změny posuzovány. Navrhované změny se řídí jasně definovanými kroky v oddílech 1 a 2 přílohy II.

Článek 13 – Přezkum a zpráva

Tento článek požaduje, aby do roku 2022 Komise předložila zprávu o účinnosti tohoto nařízení. Zpráva by měla řešit cíl snížení emisí pro rok 2030 a dále stanovit cíle pro ostatní těžká vozidla, na které se dosud požadavky snížení nevztahovaly. Zpráva bude rovněž obsahovat posouzení účinnosti způsobů provádění, tj. systému pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi a mechanismu „ponechání a vypůjčení kreditů“, a posoudí potřebu prodloužení uplatňování těchto způsobů po roce 2030. V případě potřeby se ke zprávě přiloží návrh pozměňující toto nařízení.

Články 14 a 15 – Postup projednávání ve výboru a přenesení pravomocí

Jedná se o standardní ustanovení týkající se postupu projednávání ve výboru a přenesení pravomocí.

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

Cílem tohoto pozměňovacího návrhu je zakotvit do nařízení (ES) č. 595/2009 (nařízení o schválení typu z hlediska emisí Euro 6) právní základ, který Komisi umožní zavést postup ověřování shodnosti v provozu, pokud jde o emise CO₂ z těžkých vozidel. Tento postup je nezbytný k zajištění účinného dozoru nad trhem, pokud jde o systém schvalování typu a hodnoty emisí CO₂ používaný pro účely dosahování cílů.

Příloha I:

Příloha I uvádí technické požadavky a vzorce pro následující prvky:

- zařazení do podskupin vozidel,
- výpočet průměrných specifických emisí výrobce,
- výpočet referenčních emisí CO₂,
- výpočet cíle pro specifické emise pro výrobce,
- výpočet plánovaného snížení CO₂ a emisních kreditů a výpůjček kreditů,
- stanovení nadměrných emisí výrobce.

Příloha II:

Příloha II uvádí postupy pro úpravu referenčních emisí CO₂, tj. faktory upravující užitečné zatížení (oddíl 1) a metodiku zohlednění změn postupů schvalování typu (oddíl 2).

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla**

(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 výboru¹⁷,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁸,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu má 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.
- (2) V souladu se strategií pro nízkoemisní mobilitu přijala Komise dva balíčky mobility, a to v květnu¹⁹ a listopadu 2017²⁰. Tyto balíčky obsahují pozitivní program plnění strategie pro nízkoemisní mobilitu a zajištění hladkého přechodu na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny.
- (3) Toto nařízení je součástí třetího balíčku „Evropa v pohybu“, který plní novou strategii průmyslové politiky ze září 2017²¹ a je navržena tak, aby dokončila proces umožňující Unii využívat plně výhody plynoucí z modernizace a dekarbonizace mobility. Cílem balíčku 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

¹⁷ Úř. věst. C , , s. .

¹⁸ Úř. věst. C , , s. .

¹⁹ Evropa v pohybu: Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny, COM(2017) 283 final.

²⁰ Plnění nízkoemisní mobility Evropská unie, která chrání planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a zaměstnance, COM(2017) 675 final.

²¹ Investování do inteligentního, inovativního a udržitelného průmyslu Obnovená strategie průmyslové politiky EU, COM(2017) 0479 final.

to plný závazek Unie, členských států a zúčastněných stran, pokud jde o posílení snah o snížení emisí CO₂ a znečištění ovzduší.

- (4) Toto nařízení stanovuje společně s emisními normami CO₂ pro osobní automobily a lehká vozidla²² 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 schváleno v závěrech Evropské rady ve dnech 23.–24. října 2014 a potvrzeno jako zamýšlený vnitrostátně stanovený příspěvek Unie podle Pařížské dohody na zasedání Rady pro životní prostředí dne 6. března 2015.
- (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 strategie energetické unie přijaté dne 25. února 2015, aby byla spotřebitelům v Unii poskytována bezpečná, udržitelná, konkurenceschopná a cenově dostupná energie. Strategie energetické unie uvádí, že i když musí podniknout opatření pro zvýšení účinnosti své spotřeby energie 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 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) 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.

²² 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.).

Tyto normy by měly být navrženy tak, aby nebyly dotčeny právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže.

- (11) Při definování úrovní snížení, kterých by měl vozový park těžkých vozidel Unie dosáhnout, se musí zohlednit účinnost těchto úrovní snížení, pokud jde o dosažení nákladově efektivního přispění ke snižování emisí odvětví zahrnutých do nařízení [o sdílení úsilí (EU) č. .../2018] 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.
- (12) V rámci provádění nařízení (ES) č. 595/2009²³ byl zaveden nový postup stanovení emisí CO₂ a spotřeby pohonných hmot jednotlivých těžkých vozidel. Nařízení Komise (EU) 2017/2400²⁴ 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 prvním kroku jsou od 1. ledna 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 budou monitorovány podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2018²⁵. Tyto údaje jsou 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 kalendářním roce.
- (15) Snížení by mělo být dosaženo do roku 2025 ve formě relativního snížení vycházejícího z průměrných emisí CO₂ těchto těžkých vozidel v roce 2019, s přihlédnutím ke snadno dostupným, nákladově účinným technologiím pro konvenční vozidla. Cíl pro rok 2030 by měl být požadován za ambiciózní, přičemž konečný cíl bude stanoven podle přezkumu, který má být proveden v roce 2022, protože je zde více nejistot ohledně využití pokročilejších technologií, které dosud nejsou běžně k dispozici.
- (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

²³ 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.

²⁴ 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).

²⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../2018 o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel, Úř. věst.,,

vozidly k nižším emisím CO₂. Potenciál snížení emisí CO₂ u vozidel s LNG je již v nástroji VECTO plně zachycen. 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 pro rok 2019, který slouží jako podklad pro stanovení cílů snížení pro roky 2025 a 2030, bude zohledněn očekávaný potenciál snížení vozového parku těžkých užitkových vozidel v tomto období. 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 vozidlech²⁶.

²⁶ 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).

- (22) Pro účely výpočtu průměrných specifických emisí výrobce by proto měla být všechna těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi započtena vícekrát. Úroveň pobídek by se měla lišit podle skutečných emisí CO₂ vozidla. S cílem zabránit oslabení cílů v oblasti životního prostředí by měly být výsledné úspory omezeny.
- (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, autobusy a autokary, které nejsou předmětem emisních cílů CO₂ podle tohoto nařízení. Tato vozidla mají rovněž významné přínosy, pokud jde o pomoc s řešením problémů znečištění ovzduší ve městech. Je však třeba poznamenat, že jsou již na trhu autobusy s nulovými emisemi, které jsou podporovány prostřednictvím opatření na straně poptávky, jako jsou veřejné zakázky. S cílem zajistit, aby byly pobídky mezi různými typy vozidel dobře vyvážené, měly by být předmětem omezení také úspory plynoucí z menších nákladních vozidel, autobusů a autokarů s nulovými emisemi.
- (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 v roce 2019 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 2025 až 2029 by měl mít možnost s těmito emisními kredity provádět transakce i výrobce, jehož průměrné specifické emise jsou pod úrovní cílů plánovaného snížení pro rok 2025 a 2030.
- (27) V případě nesplnění cíle pro specifické emise v některém roce v období 2025 až 2029 by měl mít výrobce rovněž možnost si v omezené míře kredity vypůjčit. Veškeré vypůjčené kredity by však měl výrobce vypořádat do roku 2029.
- (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) č. .../2018 [sledování a vykazování těžkých vozidel] 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)²⁷, 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.
- (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 přesahujících standardní hmotnosti a rozměry platné pro vnitrostátní přepravu, například modulární koncepce.
- (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) Prováděcí pravomoci týkající se čl. 8 odst. 3, čl. 9 odst. 3, čl. 11 odst. 3 a čl. 12 odst. 2 by měly být uplatňovány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 182/2011²⁸.
- (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 podle čl. 12 odst. 2 a s ohledem na změnu příloh I a II ohledně některých technických parametrů,

²⁷ Skupina vědeckých poradců na vysoké úrovni, vědecké stanovisko 1/2016 „Zmenšení rozdílu mezi emisemi CO₂ z lehkých vozidel ve skutečném provozu a laboratorními zkouškami.“

²⁸ 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).

včetně váhového faktoru pro profily určení, užitečného zatížení a počtu najetých kilometrů za rok, ale i faktory upravující 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 předpisů²⁹. 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 cíle tohoto nařízení, totiž stanovení výkonnostních požadavků na emise CO₂ pro nová těžká vozidla, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu a účinků 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,

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 úrovními v roce 2005 u odvětví, která jsou uvedena v článku 2 nařízení (EU) č. 2018/...[nařízení o sdílení úsilí], 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) od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 o 15 %;
- (b) od 1. ledna 2030 dále alespoň o 30 % v závislosti na přezkumu podle článku 13.

Referenční emise CO₂ budou vycházet z údajů z monitorování za rok 2019, vykázaných podle nařízení (EU) č. .../2018 [sledování a vykazování těžkých vozidel], s výjimkou účelových vozidel, a budou vypočteny 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;

²⁹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

d) traktory s uspořádáním nápravy 6 x 2.

Pro účely článku 5 a bodu 2.3 přílohy I se uvedené vztahuje i na vozidla kategorií M2 a M3 a na vozidla kategorie N, která nespádají do působnosti nařízení (EU) č. 510/2011 a nesplňují vlastnosti uvedené v bodech a) až d).

2. Vozidla uvedená v odstavci 1 budou pro účely tohoto nařízení považována v daném kalendářním roce za nová těžká vozidla, jestliže jsou v daném roce 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.

Článek 3 *Definice*

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- a) „referenčními emisemi CO₂“ se rozumí průměrná hodnota specifických emisí v roce 2019 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;
- c) „průměrnými specifickými emisemi“ se rozumí průměrná hodnota specifických emisí nových těžkých vozidel výrobce v daném kalendářním roce, 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 kalendářní rok 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 neurčené pro dodávky zboží, 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) „výrobcem“ se rozumí osoba nebo subjekt odpovědný za předložení údajů týkajících se nových těžkých vozidel podle článku 5 nařízení (EU) č. .../2018 nebo v případě těžkých vozidel s nulovými emisemi osobu 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 roku 2020 a v každém následujícím kalendářním roce stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů uvedených v čl. 10 odst. 1 pro každého výrobce průměrné specifické emise CO₂ v g/tkm za předchozí kalendářní rok, a to s přihlédnutím k následujícímu:

- a) údaje vykázané podle nařízení (EU) č. .../2018 [sledování a vykazování těžkých vozidel] pro nová těžká vozidla výrobce, která byla zaregistrována v příslušném roce, 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 roku 2020 a v každém následujícím kalendářním roce stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů uvedených v čl. 10 odst. 1 pro každého výrobce průměrné specifické emise CO₂ v g/tkm za předchozí kalendářní rok, a to s přihlédnutím k následujícímu:

faktor nulových a nízkých emisí bude zohledňovat počet a emise CO₂ těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce v kalendářním roce, 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

Cíle pro specifické emise výrobce

Od roku 2026 a v každém následujícím kalendářním roce stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů uvedených v čl. 10 odst. 1 pro každého výrobce cíl pro specifické emise pro předchozí kalendářní rok. 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 v období 2025 až 2029 se zohlední jeho emisní kredity nebo výpůjčky kreditů, které odpovídají počtu nových těžkých vozidel výrobce, s výjimkou účelových vozidel, v kalendářním roce 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 rovněž získat za období 2019 až 2029. Emisní kredity získané v období 2019 až 2024 se však zohlední za účelem stanovení splnění specifického emisního cíle výrobcem až v roce 2025.

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

Emisní kredity a výpůjčky kreditů získané v roce 2025 a v některém následujícím kalendářním roce do roku 2028 se případně přenesou z jednoho kalendářního roku do druhého, a to až do roku 2029, kdy budou případné zbývající výpůjčky vypořádány.

2. Plánované snížení CO₂ uvedené v čl. 1 odst. a) bude stanoveno pro každého výrobce v souladu s bodem 5.1 přílohy I, na základě lineární trajektorie mezi referenčními emisemi CO₂ uvedenými v článku 1 druhém pododstavci a cílem pro rok 2025 stanoveným v bodě a) tohoto článku a mezi cílem pro rok 2025 a cílem pro rok 2030 stanoveným v bodě b) tohoto článku.

Článek 8
Plnění cílů pro specifické emise

1. Pokud se zjistí, že výrobce má v daném kalendářním roce po roce 2025 nadměrné emise podle odstavce 2, uloží mu Komise poplatek za překročení emisí vypočtený podle tohoto vzorce:

$$(\text{poplatek za překročení emisí}) = (\text{překročení emisí} \times 6\,800 \text{ EUR/gCO}_2/\text{tkm})$$

2. Výrobce dosáhl překročení emisí v těchto případech:
 - a) pokud v některém kalendářním roce v období 2025 až 2028 součet vypůjčených kreditů snížený o součet emisních kreditů přesahuje limit výpůjček uvedený v čl. 7 odst. 1;
 - b) v kalendářním roce 2029, pokud součet vypůjčených kreditů snížený o součet emisních kreditů přesahuje nulu;
 - c) v kalendářních letech po roce 2030, pokud průměrné specifické emise výrobce přesahují jeho cíl pro specifické emise.

Cíl pro specifické emise bude vypočten podle bodu 6 přílohy I.

3. Komise určí způsob výběru poplatků za překročení emisí 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 podrobná pravidla k postupům vykazování těchto odchylek a k jejich zohlednění při výpočtu průměrných specifických emisí. Tyto postupy se přijímají formou prováděcích aktů v souladu s přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

Článek 10
Zveřejnění údajů a výkonnosti udávané výrobcem

1. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijatých do 31. října každého roku zveřejní seznam, který uvádí:
 - a) od roku 2020 pro každého výrobce jeho průměrné specifické emise CO₂ za předchozí kalendářní rok podle článku 4;
 - b) od roku 2020 faktor pro nulové a nízké emise podle článku 5;
 - c) od roku 2026 pro každého výrobce jeho cíl pro specifické emise za předchozí kalendářní rok podle článku 6;

- d) od roku 2020 do roku 2030 pro každého výrobce jeho plánované snížení CO₂, emisní kredity a od roku 2026 jeho výpůjčky kreditů v této souvislosti v předchozím roce podle článku 7;
- e) od roku 2026 pro každého výrobce jeho nadměrné emise za předchozí kalendářní rok podle článku 8;
- f) od roku 2020 průměrnou hodnotu specifických emisí CO₂ všech nových těžkých vozidel zaregistrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce.

Tento seznam určený ke zveřejnění do 31. října 2020, 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 hodnoty užitečného zatížení upraveny v souladu s čl. 12 odst. 1 písm. c), podle postupu stanoveného v bodě 1 přílohy II;
 - b) pokud byl stanoven upravující faktor podle čl. 12 odst. 2, s použitím tohoto upravujícího faktoru na referenční emise CO₂.

Komise zveřejní upravené referenční emise CO₂ a použije tyto hodnoty pro výpočet cílů pro specifické emise výrobce platných v kalendářních letech následujících poté, 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 souladu s nařízením Komise (EU) 2017/2400. Zajistí, aby byla veřejnost informovaná o tom, jak se reprezentativnost v průběhu doby vyvíjí.
2. Za tímto účelem Komise zajistí, aby od výrobců nebo případně vnitrostátních orgánů byly dostupné spolehlivé neosobní údaje o emisích CO₂ a spotřebě energie u těžkých vozidel v reálném provozu.
3. Komise může prostřednictvím prováděcích aktů přijmout opatření podle odst. 1 a 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 určené 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 tak, že 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. 11 odst. 1, které budou vypočteny podle vzorce uvedeného v bodě 2 přílohy II.

Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijatých v souladu s přezkumným postupem popsáním v čl. 14 odst. 2 zavede metodiku pro definování jednoho či více reprezentativních vozidel příslušné podskupiny vozidel, včetně jejich statistických vážení, na jejichž základě bude úprava stanovena, s přihlédnutím k údajům z monitorování vykázaným v souladu s nařízením (EU) č. .../2018 a technickým vlastnostem vozidel uvedeným v čl. 12 odst. 1 nařízení (EU) 2017/2400.

Článek 13

Přezkum a zpráva

Do 31. prosince 2022 předloží Komise zprávu Evropskému parlamentu a Radě o účinnosti tohoto nařízení, stanovení cíle snížení CO₂ pro rok 2030 v souladu s článkem 1 a zavedení cílů snížení CO₂ pro oba typy těžkých vozidel, včetně přípojných vozidel. Tato zpráva bude rovněž obsahovat posouzení účinnosti způsobů, hodnotící zejména vozidla s nulovými a nízkými emisemi, zejména autobusy s přihlédnutím k cílům stanoveným ve směrnici 2009/33/ES³⁰, a systém kreditů CO₂ a vhodnost prodloužení uplatňování těchto způsobů v roce 2030 a po něm, a případně bude doprovázena návrhem na změnu tohoto nařízení.

Článek 14

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor xxx 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 neurčitou počínaje [dnem vstupu tohoto nařízení v platnost].
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

³⁰ Směrnice 2009/33/ES o čistých vozidlech, ve znění směrnice .../.../EU.

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 o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle 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

V čl. 5 odst. 4 nařízení (ES) č. 595/2009 se doplňuje nový odstavec 1, který zní:

- 1) „Postup ověření na základě vhodných a reprezentativních vzorků, zda vozidla, která byla zaregistrována a uvedena do provozu, splňují emise CO₂ a hodnoty spotřeby pohonných hmot stanovené podle tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření.“

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

Předsedkyně

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

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

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

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

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

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

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla

1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB³¹

34: Opatření v oblasti klimatu

1.3. Povaha návrhu/podnětu

návrh/podnět se týká **nové akce**

návrh/podnět se týká **nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci**³²

návrh/podnět se týká **prodloužení stávající akce**

návrh/podnět se týká **akce přeměrované na novou akci**

1.4. Cíle

1.4.1. Víceleté strategické cíle Komise sledované návrhem/podnětem

Návrh představuje klíčové legislativní opatření třetího balíčku „Evropa v pohybu“. Přispívá k provádění evropské strategie Komise pro nízkoemisní mobilitu, přijaté v roce 2016, a jejího akčního plánu pro zlepšení palivové účinnosti a snížení emisí těžkých vozidel, tj. nákladních automobilů, autobusů a autokarů.

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

1.4.2. Specifické cíle a příslušné aktivity ABM/ABB

Specifický cíl č. 3

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

Příslušné aktivity ABM/ABB

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

Aktivita ABB 07 02 – opatření v oblasti životního prostředí na unijní a mezinárodní úrovni

³¹ ABM: řízení podle činností (activity-based management); ABB: sestavování rozpočtu podle činností (activity-based budgeting).

³² Jak se uvádí v čl. 54 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

1.4.3. Očekávané výsledky a dopady

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

Návrh zavede emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla na trhu v Unii.

Cílem návrhu je:

- pomáhat snížit emise CO₂ z odvětví těžkých užitkových vozidel,
- snížit provozní náklady provozovatelů dopravy a/nebo náklady spotřebitelů na dopravu,
- pomáhat evropskému odvětví těžkých užitkových vozidel, aby si udrželo svou vedoucí pozici v oblasti technologií a inovací.

1.4.4. Ukazatele výsledků a dopadů

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

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

Ukazatel 2: Zvýšená úroveň inovací měřená s ohledem na nové patenty evropských výrobců těžkých vozidel, které se týkají technologií úspory paliv a vozidel s nulovými/nízkými emisemi.

Ukazatel 3: Úroveň zaměstnanosti bude sledována na základě veřejně dostupných statistických údajů Eurostatu o odvětvové zaměstnanosti za Unii.

Ukazatel 4: Sledování kvality ovzduší s údaji o znečišťujících látkách oznamovaných agenturou EEA v rámci databáze AirBase³³.

Ukazatel 5: Zlepšení v oblasti energetické bezpečnosti bude sledováno na základě statistických údajů Eurostatu o dovozu pohonných hmot, včetně dopravních paliv.

1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

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

Výrobci těžkých vozidel nově zaregistrovaných v Unii by měli:

- dodržovat stanovené cíle pro specifické emise CO₂,
- oznamovat Komisi údaje o skutečné spotřebě pohonných hmot v reálném provozu naměřené standardizovanými prostředky,
- podrobovat se zkouškám shodnosti v provozu, jejichž výsledky jsou oznamovány Komisi.

³³ AirBase je evropská databáze kvality ovzduší spravovaná agenturou EEA prostřednictvím jejího evropského tematického střediska pro znečištění ovzduší a zmírnění změny klimatu. Obsahuje údaje ze sledování kvality ovzduší poskytované zúčastněnými státy z celé Unie. Databáze kvality ovzduší je tvořena údaji z několikaletého měření kvality ovzduší a statistikami celé řady látek znečišťujících ovzduší.

1.5.2. Přidaná hodnota ze zapojení EU

Trhy pro nová těžká vozidla a přepravní služby působí na úrovni EU a jsou též nedílnou součástí jednotného trhu. Emisní normy stanovené na úrovni Unie zabrání roztržitému trhu, narušení hospodářské soutěže a budou nákladově efektivnější než opatření přijatá na úrovni jednotlivých členských států.

Automobilový průmysl vyžaduje co možná největší regulační jistotu, pokud má vytvářet velké kapitálové investice potřebné pro maximalizování úspor paliv u nových vozidel, a ještě větší pro přechod na nové zdroje primární energie. Normy tuto jistotu v dlouhodobém horizontu plánování poskytují a na úrovni členského státu by nemohly být zavedeny se stejnou účinností a jistotou.

1.5.3. Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

U lehkých vozidel, tj. osobních automobilů a dodávek, vedly povinné emisní normy CO₂ na úrovni celé Unie ke zvýšeným úrovním palivové účinnosti a nižším emisím CO₂.

Hodnocení stávajících nařízení dospělo k závěru, že jsou právní předpisy stále relevantní, jsou široce soudržné a vedly k významným úsporám emisí, přičemž byly z hlediska nákladů efektivnější, než se původně pro splnění stanovených cílů předpokládalo.

Navrhované emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla vycházejí z poznatků vyvozených z emisních norem pro lehká vozidla. Stejně jako u osobních automobilů a dodávek se předpokládá několik flexibilních možností pro zajištění nákladově efektivního provádění norem. Zvláštní vlastnosti odvětví těžkých vozidel však vyžadují určité nové prvky návrhu emisních norem CO₂ pro těžká užitková vozidla.

1.5.4. Soulad a možná synergie s dalšími vhodnými nástroji

Návrh je v souladu se stávajícími politikami mobility EU, které mimo jiné tvoří opatření jako je postup ES schvalování typu, nařízení o certifikaci³⁴, nařízení o sledování a vykazování³⁵, směrnice o eurozámce³⁶, směrnice o maximální přípustné hmotnosti a rozměrech³⁷, směrnice o čistých vozidlech³⁸, směrnice o kvalitě pohonných hmot.

³⁴ Nařízení Komise (EU) 2017/2400.

³⁵ COM(2017) 279 final.

³⁶ Směrnice 2011/76/EU.

³⁷ Směrnice 2015/719/EU.

³⁸ Směrnice 2009/33/ES.

1.6. Doba trvání akce a finanční dopad

časově omezený návrh/podnět

– návrh/podnět s platností od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR

– finanční dopad od RRRR do RRRR

časově neomezený návrh/podnět

– provádění s obdobím rozběhu od roku 2019 po neomezenou dobu

– poté plné fungování

1.7. Předpokládaný způsob řízení³⁹

přímé řízení Komisí

– prostřednictvím útvarů, včetně zaměstnanců v delegacích Unie

– prostřednictvím výkonných agentur

sdílené řízení s členskými státy

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

– třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi

– mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte)

– EIB a Evropský investiční fond

– subjekty uvedené v člancích 208 a 209 finančního nařízení

– veřejnoprávní subjekty

– soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém poskytují dostatečné finanční záruky

– soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství soukromého a veřejného sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky

– osoby pověřené prováděním zvláštních činností v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu

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

Poznámky

³⁹ Vysvětlení způsobů řízení spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. OPATŘENÍ V OBLASTI ŘÍZENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Bude sledován skutečný dopad právních předpisů a bude posuzován se souborem ukazatelů uzpůsobených konkrétním politickým cílům, které mají být právními předpisy splněny (podrobné údaje o ukazatelích v bodě 1.4.4 výše).

Střednědobý přezkum právních předpisů plánovaný na rok 2022 by Komisi umožnil posoudit jejich účelnost a v případě potřeby navrhnout změny.

Na základě navrhovaného nařízení o sledování a vykazování údajů o emisích CO₂ z těžkých užitkových vozidel bude Komise shromažďovat údaje o emisích CO₂ a spotřebě pohonných hmot z certifikačního postupu. Sledování je tedy úzce spojeno s certifikačním postupem a s provozem a řízením simulačního nástroje VECTO.

Návrh týkající se norem CO₂ předkládá dvě další opatření pro účely sledování, a to za účelem doplnění nařízení o sledování a vykazování údajů o emisích CO₂ z těžkých užitkových vozidel:

1. Shromažďování, zveřejňování a sledování údajů o spotřebě paliva v reálném provozu oznamovaných výrobcí na základě povinných standardizovaných přístrojů.
2. Zavedení zkoušek shodnosti v provozu a povinnosti oznamovat odchylky od hodnot pro schválení typu, které by bylo možné řešit opravným mechanismem.

Tato doplňková opatření pro účely sledování by posílila proces sledování a zajistila by účinnost navrhované legislativní iniciativy.

2.2. Systém řízení a kontroly

2.2.1. Zjištěná rizika

Účinné sledování je podmíněno dobře fungujícím certifikačním procesem a spolehlivými údaji o emisích z nástroje VECTO, který se používá pro účely nařízení o sledování a vykazování údajů o emisích CO₂ z těžkých užitkových vozidel.

Riziko chybných údajů o emisích nebo opožděné vykazání ze strany výrobců nebo členských států na základě nařízení o sledování a vykazování údajů o emisích CO₂ z těžkých užitkových vozidel může vést ke vzniku obtíží při provádění emisních norem CO₂.

2.2.2. Informace o zavedeném systému vnitřní kontroly

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

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

Není

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření.

Kromě uplatňování finančního nařízení k prevenci podvodů a nesrovnalostí návrh předpokládá finanční pokuty v případě neplnění cílů pro specifické emise CO₂. Jak je

vysvětleno v bodě 2.1 výše, tento návrh dále umožňuje sledování spotřeby pohonných hmot v reálném provozu, ale i zkoušky shodnosti v provozu a opravný mechanismus v případě značné odchylky mezi skutečnými údaji a hodnotami pro schválení typu. Tato opatření zajistí účinnost návrhu a minimalizují riziko nesrovnalostí.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo [2][okruh Přírodní zdroje]	RP/NRP ₄₀	zemí ESVO ⁴¹	kandidátských zemí ⁴²	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
2	34 02 01: Snižování emisí skleníkových plynů (zmírňování změny klimatu)	Rozdíl	NE	NE	NE	NE

- Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo [...] [okruh.....]	RP / NRP.	zemí ESVO	kandidátských zemí	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
	[...][XX.YY.YY.YY]		ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE

⁴⁰ RR = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky

⁴¹ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

⁴² Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný dopad na výdaje

[Tento oddíl se vyplní pomocí [tabulky rozpočtových údajů správní povahy](#) (druhý dokument v příloze tohoto finančního výkazu) a pro účely konzultace mezi útvary se vloží do aplikace CISNET.]

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

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

Evropská komise ⁴³			Rok	Rok	Rok	Rok	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
			2019 ⁴⁴	2020	N+2	N+3				2019–2020
• Operační prostředky										
34.02.01	Závazky	(1)	0,500	0,500						1,000
	Platby	(2)	0,500	0,500						1,000
Číslo rozpočtové položky	Závazky	(1a)								
	Platby	(2a)								
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy ⁴⁵										
Číslo rozpočtové položky		(3)								
Prostředky CELKEM za Evropskou komisi	Závazky	=1+1a +3	0,500	0,500						1,000
	Platby	=2+2a	0,500	0,500						1,000

⁴³ Jedná se o tyto útvary: GŘ CLIMA, DG GROW, JRC

⁴⁴ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

⁴⁵ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

		+3								
--	--	----	--	--	--	--	--	--	--	--

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	0,500	0,500						1,000
	Platby	(5)	0,500	0,500						1,000
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)								
Prostředky CELKEM podle HLAVY 2 víceletého finančního rámce	Závazky	=4+ 6	0,500	0,500						1,000
	Platby	=5+ 6	0,500	0,500						1,000

Má-li návrh/podnět dopad na více okruhů:

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)								
	Platby	(5)								
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)								
Prostředky CELKEM podle HLAVY 1 až 4 víceletého finančního rámce (Referenční hodnota)	Závazky	=4+ 6	0,500	0,500						1,000
	Platby	=5+ 6	0,500	0,500						1,000

Požadované operační prostředky v hlavě 2 budou přiřazeny z dostupných prostředků vyhrazených na program LIFE (v rámci podprogramu pro oblast klimatu).

Okruh víceletého finančního rámce	5	„Správní výdaje“
--	----------	------------------

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

		Rok 2019	Rok 2020	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM 2019-2020
Evropská komise									
• Lidské zdroje		0,429	0,429						0,858
• Ostatní správní výdaje		0,015	0,015						0,030
Evropská komise CELKEM	Prostředky	0,444	0,444						0,888

Prostředky CELKEM podle HLAVY 5 víceletého finančního rámce	(Závazky celkem = platby celkem)	0,444	0,444						0,888
--	-------------------------------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

		Rok 2019 ⁴⁶	Rok 2020	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM 2019-2020
Prostředky CELKEM podle HLAVY 1 až 5 víceletého finančního rámce	Závazky	0,944	0,944						1,888
	Platby	0,944	0,944						1,888

⁴⁶ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

3.2.2. Odhadovaný dopad na operační prostředky

- návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků
- návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

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

Uveďte cíle a výstupy	Druh ⁴⁷	Průměrné náklady	Rok 2019		Rok 2020		Rok N+2		Rok N+3		Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)						CELKEM 2019–2020	
			Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady
VÝSTUPY																		
SPECIFICKÝ CÍL Č. 3 ⁴⁸ ...																		
– Výstup	Smlouva o poskyto	0,500	1		1	0,500												
– Výstup																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 1																		
SPECIFICKÝ CÍL Č. 2 ...																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 2																		
NÁKLADY CELKEM			1	0,500	1	0,500												1,000

⁴⁷ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

⁴⁸ Popsaný v bodě 1.4.2. „Specifické cíle...“.

3.2.3. Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy

3.2.3.1. Shrnutí

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

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

	Rok 2019	Rok 2020	Rok 2022	Rok 2023	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
--	-------------	-------------	-------------	-------------	---	--	--	--------

OKRUH 5 víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje	0,429	0,429						0,858
Ostatní správní výdaje	0,015	0,015						0,030
Mezisosčet za OKRUH 5 víceletého finančního rámce	0,444	0,444						0,888

Mimo OKRUH 5⁴⁹ víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje	0	0						0
Ostatní výdaje správní povahy	0	0						0
Mezisosčet za OKRUH 5 víceletého finančního rámce	0	0						0

CELKEM	0,444	0,444						0,888
---------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

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

⁴⁹ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.3.2. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

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

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

	Rok 2019	Rok 2020	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)							
34 01 01 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	3	3					
XX 01 01 02 (při delegacích)							
XX 01 05 01 (v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 01 (v přímém výzkumu)							
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)⁵⁰							
34 01 02 01 (SZ, VNO, ZAP z „celkového rámce“)	0	0					
XX 01 02 02 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)							
XX 01 04 yy ⁵¹	– v ústředí						
	při delegacích						
XX 01 05 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 02 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)	0	0					
Jiné rozpočtové položky (upřesněte).							
CELKEM	3	3					

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

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

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	Od roku 2019 budou zapotřebí tři další úředníci AD, kteří ponесou odpovědnost za přípravu příslušných prováděcích předpisů a za zajištění účinného provádění, sledování a hodnocení nařízení a potřebných souvisejících záležitostí, s ohledem na provoz nástroje VECTO a řízení procesu certifikace. Níže se uvádí podrobný popis konkrétních úkolů.
--------------------------------	---

⁵⁰ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

⁵¹ Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

1. Úkoly spojené s prováděním nařízení:
 - a. stanovení cílů snížení emisí CO₂ pro jednotlivé výrobce a úvěrových linek pro účely ponechání kreditů;
 - b. organizace, dohled a kontrola postupů ponechání a vypůjčení kreditů;
 - c. organizace, dohled a kontrola pobídkového mechanismu pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi;
 - d. stanovení a zavedení mechanismu pro přezkum v roce 2022 – posouzení úrovní cílů, úvěrových linek, příslušných limitů, prodloužení působnosti atd.;
 - e. dohled nad procesem shromažďování, zveřejňování a sledování údajů o emisích ve skutečném provozu, identifikace a kontrola nápravného opatření, je-li zapotřebí;
 - f. dohled a analýza výsledků ze zkoušek shodnosti v provozu, identifikace a kontrola nápravného opatření, je-li zapotřebí;
 - g. roční a pololetní posouzení dodržování, včetně uplatnění a vymáhání pokut.
2. Úkoly spojené se sledováním a hodnocením nařízení
3. Úkoly spojené s nástrojem VECTO:
 - a. další vývoj nástroje s cílem začlenit do něj nové inovativní technologie se „zrychleným postupem“;
 - b. řízení „zrychleného postupu VECTO“ po jeho zavedení (podobné postupu „ekoinovace“ v oblasti lehkých užitkových vozidel);
 - c. další rozšíření nástroje VECTO tak, aby se vztahoval na autobusy a autokary, menší nákladní vozidla i přípojná vozidla a skutečné tvary nákladních vozidel;
 - d. řízení provozu nástroje VECTO, který běží centrálně na webové platformě, což může být zapotřebí pro řešení vícestupňového schvalování (pro autobusy a autokary a certifikace skutečného tvaru), s informacemi zákazníků (srovnávací simulace různých vozidel na upravených profilech určení) a nezávislé testování (provádění simulací ověřovací zkoušky);
 - e. správa pomocných nástrojů podporujících VECTO, např. schvalovací proces pro komerční nástroje výpočetní dynamiky kapalin (CFD) nebo vývoj referenčního nástroje CFD Komise;
 - f. získání dostatečných důkladných znalostí s dostatečným počtem potřebného personálu, aby se zajistilo, že
 - i. Komise může VECTO každý den používat nezávisle na externích dodavatelích;
 - ii. výběrová řízení na vývoj lze specifikovat s dostatečnou důkladností a podrobností (např. popis jednotlivých

	<p>modulů programu na funkční úrovni), aby k nim měla přístup široká škála uchazečů, včetně těch, kdo nemají předchozí znalosti s nástrojem VECTO.</p> <p>4. Úkoly spojené s procesem certifikace:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. zajistit, aby byla včas aktualizována a aby obsahovala potřebné vlastnosti pro řádné provádění emisních norem CO₂; b. podpora „zrychleného postupu VECTO“ s cílem začlenit do něj nové technologie. <p>I když se úkoly uvedené v bodech 3 a 4 týkají provádění nařízení o sledování a vykazování a nařízení o certifikaci, liší se od sebe a doplňují úkoly vykonávané personálem, který v těchto oblastech momentálně pracuje.</p> <p>Pro provádění prvně uvedeného byli vyžadováni dva smluvní zaměstnanci pro EHP, kteří mají podporovat provádění systému vykazování i přípravu systémů zajišťování kvality a kontroly kvality údajů.</p> <p>Pro provádění posledně uvedeného jsou vyžadovány další lidské zdroje se zvláštní znalostí nástroje VECTO, a to pro účely aktualizace nařízení o certifikaci.</p>
Externí zaměstnanci	Žádní

3.2.4. *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*

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

Upřesněte požadovanou úpravu, příslušné rozpočtové položky a odpovídající částky.

[...]

- návrh/podnět vyžaduje použití nástroje pružnosti nebo změnu víceletého finančního rámce

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

[...]

3.2.5. *Příspěvky třetích stran*

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

prostředky v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

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

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

- návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy
- návrh/podnět má tento finanční dopad:
 - dopad na vlastní zdroje
 - dopad na různé příjmy

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁵²					
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	
Článek								

U účelově vázaných různých příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

Nařízení je navrženo tak, aby zajišťovalo plné dodržování všemi výrobci. V důsledku toho se neočekává, že by došlo k vytvoření příjmů prostřednictvím poplatků za překročení emisí podle článku 8. V případě, že prováděním ustanovení tohoto článku dojde ke vzniku příjmů, budou zahrnuty do souhrnného rozpočtu EU. Posouzení dopadů doprovázející návrh uvádí škálu potenciálních poplatků za překročení emisí, které mohou být splatné v případě nedodržení.

Upřesněte způsob výpočtu dopadu na příjmy.

[...]

⁵² Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 25 % nákladů na výběr.