2024/1610

6.6.2024

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2024/1610

ze dne 14. května 2024,

kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO_2 pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a nařízení (EU) 2018/858 a zrušuje nařízení (EU) 2018/956

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru [1],

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem [2],

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Řešení problémů souvisejících s klimatem a životním prostředím a dosažení cílů Pařížské dohody [3], která byla přijata dne 12. prosince 2015 na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC), je jádrem sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 o „Zelené dohodě pro Evropu“. S ohledem na velmi závažné dopady pandemie COVID-19 na zdraví a hospodářský blahobyt občanů Unie a s ohledem na útočnou válku Ruska proti Ukrajině nezbytnost a hodnota Zelené dohody pro Evropu jen vzrostla.

(2) Zelená dohoda pro Evropu kombinuje komplexní soubor vzájemně se posilujících opatření a iniciativ, jejichž cílem je dosáhnout klimatické neutrality v Unii do roku 2050, a vytyčuje novou strategii růstu, jejímž cílem je přeměnit Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderním a konkurenceschopným hospodářstvím účinně využívajícím zdroje, ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. Dalším jejím cílem je chránit, zachovávat a posilovat přírodní kapitál Unie a chránit zdraví a blahobyt občanů před environmentálními riziky a dopady. Tento přechod se zároveň dotýká rozdílně žen a mužů a má zvláštní dopad na některé znevýhodněné a zranitelné skupiny, jako jsou nízkopříjmové domácnosti a osoby, starší lidé, osoby se zdravotním postižením a osoby s menšinovým rasovým nebo etnickým původem. Je proto třeba zajistit, aby byl přechod spravedlivý a inkluzivní a nikdo při něm nezůstal opomenut.

(3) Poté, co Evropský parlament a Rada přijaly podstatné prvky legislativního balíčku „Fit for 55“, jak jej navrhla Komise v červenci 2021, Unie v říjnu 2023 předložila aktualizovaný vnitrostátně stanovený příspěvek Unie a jejích členských států k Rámcové úmluvě Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC), v němž potvrdila, že Unie do roku 2030 sníží čisté emise skleníkových plynů nejméně o 55 % oproti úrovni z roku 1990.

(4) Přijetím nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 [4] Unie začlenila do legislativního aktu Unie cíl klimatické neutrality celého hospodářství v Unii nejpozději do roku 2050 a cíl dosáhnout následně záporných emisí. Uvedené nařízení kromě toho stanoví závazný cíl Unie dosáhnout čistého domácího snížení emisí skleníkových plynů (tj. emisí po odečtení pohlcených emisí) do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990.

[1] Úř. věst. C 349, 29.9.2023, s. 134.
[2] Postoj Evropského parlamentu ze dne 10. dubna 2024 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 7. května 2024.
[3] Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.
[4] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

Stanoví rovněž rámec pro určení průběžných cílů Unie v oblasti klimatu a pro zveřejnění předpokládaného orientačního rozpočtu Unie na emise skleníkových plynů na období 2030–2050.

(5) Očekává se, že k dosažení tohoto snížení emisí přispějí všechna hospodářská odvětví, včetně odvětví silniční dopravy. Komise ve svém sdělení ze dne 9. prosince 2020 nazvaném „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ stanoví plán pro udržitelnou a inteligentní budoucnost evropské dopravy doplněný o akční plán směřující k dosažení 90 % snížení emisí z odvětví dopravy do roku 2050. Těžká vozidla jsou v současné době odpovědná za více než čtvrtinu emisí skleníkových plynů ze silniční dopravy v Unii a za více než 6 % celkových emisí skleníkových plynů v Unii.

(6) Účelem legislativního balíčku „Fit for 55“ je provést cíl snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030. Zahrnuje nejrůznější oblasti politiky. Nedílnou součástí tohoto legislativního balíčku je revize nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ([5]).

(7) Ve svém sdělení ze dne 18. května 2022 nazvaném „Plán REPowerEU“ Komise nastínila plán učinit Unii nezávislou na ruských fosilních palivech dlouho před koncem tohoto desetiletí. Toto sdělení mimo jiné zdůrazňuje důležitost dalšího zvyšování účinnosti a snižování spotřeby fosilních paliv v odvětví dopravy, kde lze elektrifikaci kombinovat s využíváním bezfosilního vodíku k nahrazení fosilních paliv.

(8) Aby se přispělo ke snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovněmi emisí v roce 1990, a v souladu se zásadou „energetická účinnost v první řadě“ je nutné zpřísnit požadavky na snížení emisí CO_2 pro těžká vozidla stanovené v nařízení (EU) 2019/1242. Je rovněž třeba stanovit jasný postup dalšího snižování emisí pro odvětví těžkých vozidel po roce 2030, aby se přispělo k dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050.

(9) Zpřísněné požadavky na snižování emisí CO_2 by měly motivovat ke zvyšování podílu těžkých vozidel s nulovými emisemi na trhu Unie a zároveň přinést výhody uživatelům a občanům, pokud jde o kvalitu ovzduší a úspory energie, a zajistit zachování inovací v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu a s nimi spojená vysoce kvalitní pracovní místa. Mezi těžká vozidla s nulovými emisemi v současné době patří bateriová elektrická vozidla, vozidla poháněná palivovými články a další vozidla na vodíkový pohon, přičemž technologické inovace pokračují.

(10) Na období od roku 2030 by měly být stanoveny nové přísnější cíle v oblasti snižování emisí CO_2 pro nová těžká vozidla. Tyto cíle by měly být stanoveny na úrovni, která bude silným signálem k urychlenému uvádění těžkých vozidel s nulovými emisemi na trh Unie, bude nákladově efektivním způsobem stimulovat inovace v oblasti technologií nulových emisí, vyšle potřebný signál k urychlenému zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury v Unii, zajistí dlouhodobou konkurenceschopnost unijního průmyslu na globálním trhu a přispěje ke snížení provozních nákladů dopravních společností a zároveň zajistí, aby Unie splnila své cíle v oblasti klimatu a svůj cíl snížit znečištění ovzduší.

(11) Znečištění ovzduší je obzvláště akutním problémem ve městech, který má dopad na zdraví milionů evropských občanů. Doprava je jedním z hlavních zdrojů znečištění ovzduší ve městech. Urychlené zavádění těžkých vozidel s nulovými emisemi doprovázené přísnějšími požadavky na snížení emisí CO_2 přispěje ke zmírnění problému znečištění ovzduší ve městech.

(12) Sdělení Komise ze dne 5. května 2021 nazvané „Aktualizace nové průmyslové strategie 2020: budování silnějšího jednotného trhu pro oživení Evropy“ má za cíl dosáhnout společného vypracování způsobů ekologické a digitální transformace ve spolupráci s průmyslem, veřejnými orgány, sociálními partnery a dalšími zúčastněnými stranami. V této souvislosti se vypracovává cesta transformace pro ekosystém mobility, který by doplnil transformaci hodnotového řetězce automobilového průmyslu. Plán transformace věnuje pozornost zejména malým a středním podnikům v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu a zaměřuje se na konzultace se sociálními partnery, a to i ze strany členských států. Vychází rovněž z Evropské agendy dovedností spolu s iniciativami, jako je Pakt pro dovednosti, s cílem mobilizovat soukromý sektor a další zúčastněné strany za účelem prohlubování dovedností a změny kvalifikace evropské pracovní síly s ohledem na ekologickou a digitální transformaci a staví na mechanismu

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

podpory talentů v rámci iniciativy nazvané Uplatnění talentovaných pracovníků v regionech EU. V rámci tohoto plánu transformace se řeší i vhodná opatření a pobídky na evropské a vnitrostátní úrovni s cílem zvýšit cenovou dostupnost vozidel s nulovými emisemi. To by například mohlo zahrnovat možnost, aby členské státy využily Sociální fond pro klimatická opatření zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/955 ([6]) (dále jen „Sociální klimatický fond“) na pomoc mikropodnikům při nákupu těžkých vozidel s nulovými emisemi. Zvláštní pozornost je třeba věnovat dopadu této transformace na mikropodniky a malé a střední podniky v dodavatelském řetězci. Cílem sdělení Komise ze dne 1. února 2023 nazvaného „Průmyslový plán Zelené dohody pro věk s nulovými čistými emisemi“ je posílit konkurenceschopnost evropského průmyslu s nulovými čistými emisemi a podpořit rychlý přechod ke klimatické neutralitě. Cílem tohoto plánu je vytvořit příznivější prostředí pro zvýšení unijní kapacity pro výrobu technologií a produktů s nulovými čistými emisemi, které jsou nezbytné ke splnění ambiciózních cílů Unie v oblasti klimatu. Pro sociálně spravedlivou a efektivní transformaci je zásadní přístup k odborné přípravě a rekvalifikaci v mnoha odvětvích, včetně odvětví těžkých vozidel a dobíjecích a čerpacích stanic, které musí projít zásadními změnami. Investice do dovedností potřebných pro účinný přechod jsou kolektivní odpovědností. Zaměstnanci a uchazeči o zaměstnání by měli mít přístup k možnosti rekvalifikace a zvyšování dovedností a měli by být v účasti na těchto vzdělávacích činnostech podporováni. Členské státy se vyzývají, aby zvýšily investice do rekvalifikace a zvyšování dovedností a zmapovaly a analyzovaly předpokládané změny na trhu práce.

(13) Spolu s iniciativami na urychlení přechodu na udržitelnější druhy dopravy bude při snižování emisí z odvětví těžkých vozidel hrát klíčovou úlohu zpřísnění požadavků na snižování emisí CO_2 u těžkých vozidel a zavádění nezbytné dobíjecí a čerpací infrastruktury. Cíle v oblasti snižování emisí CO_2 pro vozový park v celé Unii stanovené v tomto nařízení jsou doplněny o požadavky na dobíjecí a čerpací infrastrukturu, jak je stanoveno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ([7]). Financování Unie hraje důležitou úlohu při zavádění infrastruktury na vnitrostátní úrovni. Stejný význam má zavádění dobíjecí infrastruktury pro těžká elektrická vozidla v soukromých lokalitách nepřístupných veřejnosti, například v soukromých depech a logistických centrech, aby bylo zajištěno dobíjení přes noc a dobíjení v cílové destinaci. V kontextu svých revidovaných vnitrostátních rámců politiky by měly členské státy zvážit přijetí opatření s cílem zajistit, aby byla pro dobíjení přes noc a dobíjení v cílové destinaci pro těžká elektrická vozidla zajištěna odpovídající infrastruktura. S ohledem na potenciální infrastrukturní omezení ve třetích zemích je rovněž vhodné zvážit dopad tohoto nařízení na možnost provozování nových těžkých vozidel registrovaných v členském státu mimo Unii.

(14) Komise v roce 2015 po přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ([8]) zřídila Fórum pro udržitelnou dopravu (dále jen „fórum“). Fórum pomáhá Komisi při provádění činností a programů Unie zaměřených na podporu zavádění udržitelné infrastruktury pro alternativní paliva. Po přijetí tohoto nařízení Komise zajistí, aby fórum podporovalo účinné a nákladově efektivní zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic potřebné ke splnění přísnějších požadavků na snižování emisí CO_2 z těžkých vozidel a aby poskytlo informace pro přezkum uvedený v čl. 24 odst. 2 nařízení (EU) 2023/1804, aby cíle stanovené v uvedeném nařízení byly v souladu s ambicemi tohoto nařízení.

(15) Přechod ke klimatické neutralitě vyžaduje značné investice do elektrizační soustavy, včetně posílené kapacity, odolnosti a ukládání, jakož i do dodatečných připojení. S ohledem na cíle v oblasti snižování emisí CO_2 pro těžká vozidla na rok 2030 stanovené tímto nařízením zůstanou podíl těžkých vozidel s nulovými emisemi na celkovém vozovém parku těžkých vozidel na pozemních komunikacích i spotřeba elektřiny v tomto odvětví omezené. Související dopad na elektrizační soustavu bude proto nadále rovněž omezený.

(16) Zatímco posílené cíle v oblasti snižování emisí CO_2 urychlí zavádění těžkých vozidel s nulovými emisemi, významnou část celého parku těžkých vozidel na silnicích budou nadále dlouhodobě tvořit vozidla se spalovacími motory. Aby tato část vozového parku přispěla k dosažení cílů Unie v oblasti klimatu, jsou nezbytné další inovace a urychlené zavádění udržitelných obnovitelných paliv. Stávající politiky a právní nástroje Unie, zejména směrnice

([6]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/955 ze dne 10. května 2023, kterým se zřizuje Sociální klimatický fond a mění nařízení (EU) 2021/1060 (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 1).

([7]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU (Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 1).

([8]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ([9]) a systém EU pro obchodování s emisemi zavedený směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ([10]), budou podporovat dekarbonizaci paliv používaných v dopravě s cílem postupně ukončit používání fosilních paliv. Komise by měla dále rozvíjet soudržný rámec pobídek pro pokročilá biopaliva a bioplyn a obnovitelná paliva nebiologického původu. Tento rámec by měl v kontextu celkového úsilí o dosažení cílů Unie v oblasti klimatu komplexně řešit překážky bránící zavádění a nabídce obnovitelných paliv, a to s přihlédnutím k poptávce ve všech odvětvích hospodářství. Na základě cílů týkajících se biometanu uvedených v plánu RePowerEU by se Komise měla rovněž zabývat tím, jak může rozšíření výroby biometanu v Unii přispět k dekarbonizaci hospodářství, včetně odvětví dopravy.

(17) Po konzultaci se zúčastněnými stranami Komise do jednoho roku ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost posoudí úlohu metodiky pro registraci těžkých vozidel provozovaných výhradně na CO_2 neutrálních palivech v souladu s právem Unie a s cílem Unie v oblasti klimatické neutrality.

(18) Výrobcům by měla být i nadále poskytnuta dostatečná flexibilita pro postupné přizpůsobování jejich vozových parků těžkých vozidel, aby zvládli přechod na těžká vozidla s nulovými emisemi nákladově efektivním způsobem. Je proto vhodné zachovat přístup spočívající v posilování cílových úrovní v pětiletých krocích.

(19) Vzhledem k heterogenní struktuře celého vozového parku těžkých vozidel nelze plně předvídat, zda bude technologický vývoj dostatečně rychlý, aby zajistil, že technologie s nulovými výfukovými emisemi bude představovat životaschopnou možnost pro všechna specializovaná použití. K těmto druhům použití by mohla patřit těžká vozidla pro kritické účely zabezpečení a bezpečnosti, které technologie s nulovými výfukovými emisemi nejsou schopny zajistit. Taková vozidla by měla tvořit omezený podíl celého vozového parku těžkých vozidel. V rámci přezkumu nařízení (EU) 2019/1242 by měla Komise posoudit možnost uplatnit opatření zaměřená na snížení emisí CO_2 z takových vozidel.

(20) V případě zadávacích řízení, na něž se vztahuje toto nařízení, se veřejní zadavatelé a zadavatelé důrazně vyzývají, aby používali kritérium pro zadání zakázky nebo technickou specifikaci, které se týkají podílu výrobků v rámci nabídek pocházejících ze zemí, které nejsou stranami Dohody Světové obchodní organizace o vládních zakázkách (dále jen „Dohoda o vládních zakázkách“) a které s Unií neuzavřely dohodu o volném obchodu obsahující pravidla pro zadávání veřejných zakázek. Tato kritéria budou hrát důležitou úlohu při podpoře dodávek městských autobusů s nulovými emisemi vyrobených evropským průmyslem, při zajišťování udržitelných a odolných dodavatelských řetězců pro městské autobusy a při posilování bezpečnosti dodávek v Unii.

(21) Veřejní zadavatelé a zadavatelé se vyzývají, aby ve svých zadávacích řízeních, na něž se vztahuje toto nařízení, používali kritérium environmentální udržitelnosti jako kritérium pro zadávání zakázek nebo kritérium technických specifikací. Aniž jsou dotčeny legislativní akty Unie vztahující se na konkrétní technologii, včetně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/15421 ([11]) a nařízení Evropského parlamentu a Rady o vytvoření rámce pro stanovení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků, při hodnocení environmentální udržitelnosti městských autobusů pořízených na základě tohoto nařízení by veřejní zadavatelé a zadavatelé měli mít možnost zohlednit různé prvky s dopadem na klima a životní prostředí. K těmto prvkům může patřit například trvanlivost a spolehlivost řešení, možnost oprav a údržby, snadnost a kvalita recyklace, používání látek, spotřeba energie, vody a jiných zdrojů v jednom nebo více fázích životního cyklu výrobku, začlenění použitých součástí, environmentální stopa výrobku a environmentální dopady jeho životního cyklu a množství vyprodukovaného odpadu.

(22) Kvůli přísnějším cílům v oblasti snižování emisí CO_2 pro celý vozový park v Unii od roku 2030 mají výrobci na trh Unie uvádět výrazně více těžkých vozidel s nulovými emisemi. V této souvislosti by mechanismus pobídek pro těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi přestal plnit svůj původní účel a hrozilo by, že bude narušena účinnost nařízení (EU) 2019/1242. Tento pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi by proto měl být od roku 2030 zrušen.

([9]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (přepracované znění) (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

([10]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

([11]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1542 ze dne 12. července 2023 o bateriích a odpadních bateriích, o změně směrnice 2008/98/ES a nařízení (EU) 2019/1020 a o zrušení směrnice 2006/66/ES (Úř. věst. L 191, 28.7.2023, s. 1).

(23) Možnost přidělit příjmy z poplatků za překročení emisí CO_2 do zvláštního fondu nebo do příslušného programu byla posouzena způsobem požadovaným podle čl. 15 odst. 4 nařízení (EU) 2019/1242 se závěrem, že by to výrazně zvýšilo administrativní zátěž, aniž by to přineslo přímý prospěch automobilovému odvětví při jeho transformaci. Příjmy z poplatků za překročení emisí CO_2 by proto měly být nadále považovány za příjmy souhrnného rozpočtu Evropské unie v souladu s čl. 8 odst. 4 nařízení (EU) 2019/1242.

(24) Předmět nařízení (EU) 2019/1242 by měl být rozšířen tak, aby zahrnoval i povinnosti týkající se sledování a vykazování, které jsou tímto nařízením začleněny do nařízení (EU) 2019/1242.

(25) Nařízení (EU) 2019/1242 by mělo být změněno tak, aby mělo stejnou oblast působnosti jako nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 ([12]).

(26) Emise CO_2 u těžkých vozidel, která nespadají do oblasti působnosti právních předpisů Unie o schvalování typu vozidel, jako jsou zemědělské a lesnické tahače, těžká vozidla zkonstruovaná a vyrobená k použití národní obranou, včetně ozbrojených sil, a pásová vozidla, se nestanovují. Tato těžká vozidla tudíž nemusejí splňovat cíle v oblasti snižování emisí CO_2 stanovené v tomto nařízení.

(27) Aby se neodrazovalo od dobrovolného schvalování typu těžkých vozidel, která jsou zkonstruována a vyrobena nebo upravena k použití složkami civilní ochrany, požární službou a složkami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku nebo lékařskou záchrannou službou, což by mělo negativní dopad na bezpečnost a životní prostředí, tato vozidla, jejichž typ je schválen dobrovolně, by měla být rovněž osvobozena od povinnosti plnit cíle v oblasti snižování emisí CO_2 stanovené v tomto nařízení, ledaže o to výrobce požádá. Členské státy by také měly být oprávněny osvobodit těžká vozidla od povinnosti plnit cíle v oblasti snižování emisí CO_2 stanovené v tomto nařízení, pokud tato vozidla nejsou specificky zkonstruovaná, ale jsou zaregistrovaná pro použití složkami civilní ochrany, požární službou a složkami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku nebo lékařskou záchrannou službou, jako jsou běžné autokary používané pro přepravu příslušníků policejních nebo ozbrojených sil, a to potvrzením, že takové osvobození je ve veřejném zájmu. Členské státy by rovněž měly být oprávněny osvobodit vozidla zaregistrovaná pro ozbrojené síly od tohoto nařízení v celém rozsahu.

(28) Vzhledem k tomu, že u některých podskupin těžkých vozidel, která podléhají schválení typu, ale pro něž nejsou dosud emise CO_2 z technických důvodů stanoveny, nemusí tato těžká vozidla splňovat cíle v oblasti snižování emisí CO_2 stanovené v tomto nařízení. Jedná se například o vozidla zvláštního určení, jako jsou pojízdné jeřáby, nosiče různých hydraulických zařízení nebo vozidla pro přepravu nadměrného nákladu, terénní vozidla, jako jsou některá těžká vozidla používaná pro těžební, lesnické a zemědělské účely, jakož i další těžká vozidla s nestandardním uspořádáním náprav, jako jsou těžká vozidla s více než čtyřmi nápravami nebo s více než se dvěma hnanými nápravami, malé autobusy s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla (TPMLM) nejvýše 7,5 tun a malá nákladní vozidla s TPMLM nejvýše 5 tun. Komise by měla prošetřit vhodnost stanovení emisí CO_2 u malých nákladních vozidel s TPMLM nejvýše 5 tun v souladu s nařízením Komise (EU) 2017/2400 ([13]) (simulace pro výpočet spotřeby energie vozidel nebo simulace VECTO), a to s ohledem na nařízení Komise (EU) 2017/1151 ([14]).

(29) Měly by být zavedeny určité definice s cílem harmonizovat terminologii nařízení (EU) 2019/1242 s terminologií právních předpisů Unie týkajících se schvalování typu vozidel, zejména nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ([15]) a nařízení (EU) 2017/2400.

([12]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 ze dne 28. června 2018 o sledování a vykazování emisí CO_2 a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel (Úř. věst. L 173, 9.7.2018, s. 1).

([13]) Nařízení Komise (EU) 2017/2400 ze dne 12. prosince 2017, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o stanovení emisí CO_2 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).

([14]) Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

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

(30) Pro účely převodu těžkých vozidel mezi výrobci zavedeného tímto nařízením a stanovení výjimky pro výrobce vyrábějící malý počet těžkých vozidel by měla být do nařízení (EU) 2019/1242 doplněna definice pojmu „skupina spojených výrobců“. Tato definice by měla v zásadě navazovat na terminologii používanou v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ([16]) pro lehká vozidla.

(31) Pokud jde o stanovení povinností jednotlivých výrobců, měly by být cíle v oblasti snižování emisí CO_2 pro celý vozový park Unie převedeny pro vozový park nových těžkých vozidel na konkrétní cíle snížení emisí pro podskupiny vozidel, které by měly být definovány technickými vlastnostmi těžkých vozidel, která je tvoří.

(32) Vzhledem k tomu, že emise CO_2 související s přípojnými vozidly mají silný dopad na celkové emise CO_2 a spotřebu energie těžkých motorových vozidel, měly by být stanoveny i příslušné cíle v oblasti snižování emisí CO_2 pro přípojná vozidla.

(33) Emise CO_2 z účelových vozidel, jako jsou popelářské vozy, sklápěcí automobily nebo domíchávače betonu, jsou již certifikovány v rámci nástroje VECTO a sledovány a vykazovány výrobci vozidel a členskými státy. Emise CO_2 z účelových vozidel představují přibližně 2 % emisí CO_2 těžkých vozidel a přibližně 4 % prodeje. Vzhledem k tomu, že účelová vozidla jezdí převážně ve městech, mají rovněž vliv na kvalitu ovzduší ve městech. Účelová vozidla by proto měla být do roku 2029 vyňata z výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 výrobců. Pro období 2030–2034 by se do tohoto výpočtu měla započítávat pouze účelová vozidla s nulovými emisemi. Od roku 2035 by se do tohoto výpočtu měla započítávat všechna účelová vozidla.

(34) Aby se usnadnil vývoj a umožnilo široké používání přípojných vozidel vybavených technologií snižování emisí CO_2, je nezbytné urychleně aktualizovat a rozšířit rámec pro schvalování této technologie, zejména pro elektrifikovaná přípojná vozidla, a to změnou nařízení (EU) 2018/858.

(35) V roce 2022 představovaly městské autobusy s nulovými emisemi již přibližně čtvrtinu všech městských autobusů prodaných v Unii, přičemž některé členské státy dosáhly mnohem vyššího podílu. S ohledem na technickou připravenost městských autobusů a potřebu zlepšit kvalitu ovzduší ve městech by měl být stanoven povinný minimální podíl nových městských autobusů s nulovými emisemi.

(36) Povinný minimální podíl městských autobusů s nulovými emisemi by měl odrážet společenskou potřebu cenově dostupné veřejné dopravy, a to i ve venkovských oblastech. Zvýšené dodávky městských autobusů s nulovými emisemi, které vyplývají z takového povinného minimálního podílu, by měly mít pozitivní vliv na pořizovací náklady, a to z hlediska přímé kupní ceny i celkových nákladů na vlastnictví městských autobusů s nulovými emisemi, které odrážejí úspory fosilních paliv vyplývající z provozu těchto městských autobusů. Společný nákup městských autobusů na základě platformy „Clean Bus Europe Platform“ může dále snížit pořizovací náklady takových autobusů a Sociální klimatický fond by členské státy mohly využít na podporu zranitelných občanů prostřednictvím zvýhodněných nebo bezplatných jízdenek nebo předplatného na veřejnou dopravu. A konečně cíle v oblasti snižování emisí CO_2 pro těžká vozidla nadále platí také pro regionální a dálkové autobusy a autokary, včetně těch, které se využívají pro dopravu ve venkovských oblastech. Podpora ze Sociálního klimatického fondu by mohla řešit specifické potřeby venkovských oblastí a předcházet dopravní chudobě ve smyslu čl. 2 bodu 2 nařízení (EU) 2023/955 zajištěním přístupu k cenově dostupné veřejné dopravě. Komise by měla rovněž zvážit další vhodná opatření ke zvýšení poptávky veřejných orgánů po těžkých vozidlech s nulovými emisemi s cílem podpořit dosažení cíle Unie v oblasti klimatické neutrality.

(37) Vzhledem k tomu, že z hlediska souladu s předpisy by se měly posuzovat spíše obchodní než právnické subjekty, měli by mít ekonomicky spojení výrobci pro účely vykazování těchto těžkých vozidel podle nařízení (EU) 2019/1242 možnost v rámci určitých limitů převádět tato těžká vozidla mezi sebou.

(38) Kromě toho by v zájmu posílení vývoje nových technologií s nulovými emisemi ve specializovaných malých a středních podnicích mělo být možné převádět těžká vozidla s nulovými emisemi mezi nespojenými subjekty.

([16]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

(39) Modernizace vozidel s nulovými emisemi spočívá v přeměně spalovacího motoru na motor s nulovými emisemi nebo v přeměně vozidla na vozidlo s nulovými emisemi. Má pozitivní vliv na životní prostředí, což vyplývá z toho, že se zamezuje výrobě nových dílů a v souvislosti s tím nedochází ke spotřebě materiálu. Přináší rovněž ekonomické výhody související s dostupnějšími cenami vozidel a potenciálem pro vytváření pracovních míst. Uvádění těžkých vozidel modernizovaných na vozidla s nulovými emisemi na trh však brzdí nedostatek harmonizovaných technických a správních pravidel pro jejich schvalování. Komise by proto měla zvážit potřebu možných iniciativ na podporu rozvoje těchto harmonizovaných pravidel.

(40) Opatření ke zvýšení podílu těžkých vozidel s nulovými emisemi ve vlastnictví nebo nájmu provozovatelů velkých vozových parků by pomohla zvýšit prodej těžkých vozidel s nulovými emisemi a urychlit přechod na silniční dopravu s nulovými emisemi. Komise by proto měla přezkoumat případnou potřebu a vliv iniciativ na zvýšení podílu těžkých motorových vozidel s nulovými emisemi vlastněných nebo pronajatých provozovateli velkých vozových parků.

(41) Aby se předešlo neúměrně vysokým nákladům na dodržování předpisů a aby se snížila administrativní zátěž, měli by být výrobci vyrábějící malý počet těžkých vozidel, kteří splňují určité právní požadavky, osvobozeni od povinnosti plnit cíle v oblasti snižování emisí CO_2. Jelikož jsou stále povinni dodržovat povinnosti týkající se vykazování údajů podle nařízení (EU) 2019/1242, existuje pro tyto výrobce odpovídající kontrolní mechanismus.

(42) Stávající systém víceletých emisních kreditů a výpůjček kreditů by měl být prodloužen do roku 2039, protože cíle v oblasti snižování emisí CO_2 budou po roce 2030 až do roku 2040 neustále zpřísňovány a v tomto období vyžadují od výrobců do budoucna zaměřený technický rozvoj. Výrobci by však měli zúčtovat všechny zbývající výpůjčky kreditů v letech 2029, 2034 a 2039. Platnost emisních kreditů, které se nevyužijí do sedmi let po jejich získání, by měla automaticky skončit.

(43) Nařízení (EU) 2019/1242 by mělo pro každou kategorii vozidel jasně stanovit totožnost výrobce, kterému by mělo být těžké vozidlo přiřazeno, a tím konkrétně zohlednit jednotlivé druhy sestav těžkých vozidel kategorie M.

(44) Pravidla pro ověřování vykázaných údajů ze sledování by se měla rovněž týkat případných následných oprav chyb v těchto údajích a způsobu, jakým by Komise měla takové opravy řešit v zájmu plnění cílů v oblasti snižování emisí CO_2 u celého vozového parku Unie.

(45) Posouzení referenčních emisí CO_2 by mělo být změněno tak, aby zahrnovalo i podskupiny vozidel nově zahrnuté do oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/1242.

(46) Sledování a vykazování ze strany výrobců a členských států je základním předpokladem provádění nařízení (EU) 2019/1242. Začlenění nařízení (EU) 2018/956 do nařízení (EU) 2019/1242 by mělo přinést synergie a umožnit výklad ustanovení s přihlédnutím k cílům obou nařízení.

(47) Při začleňování ustanovení nařízení (EU) 2018/956 o sledování a vykazování do nařízení (EU) 2019/1242 je třeba využít příležitost k mírné změně těchto ustanovení s ohledem na zkušenosti získané z prvních dvou cyklů vykazování podle nařízení (EU) 2018/956.

(48) S ohledem na skutečnost, že stanovení emisí CO_2 již nebudou provádět jen sami výrobci, by povinnost vykazování emisí CO_2 a dalších technických údajů o těžkých vozidlech měla být rozšířena mimo výrobce i na subjekty, které provádějí stanovení emisí u těžkých vozidel podle nařízení (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 ([17]). Vykazované údaje by měly zahrnovat soubor záznamů výrobce.

(49) Komise by měla mít možnost zohlednit technický pokrok, vývoj logistiky nákladní dopravy, jako jsou například mimořádně těžké soupravy používané v některých členských státech, nezbytné úpravy založené na uplatňování tohoto nařízení a změny souvisejících právních aktů o schvalování typu a zajistit, aby požadavky na údaje a postup sledování a vykazování údajů zůstaly v průběhu času relevantní pro posouzení příspěvku vozového parku těžkých

([17]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1362 ze dne 1. srpna 2022, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o výkonnost těžkých přípojných vozidel z hlediska jejich vlivu na emise CO_2, spotřebu paliva, spotřebu energie a dojezdovou vzdálenost s nulovými emisemi u motorových vozidel, a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2020/683 (Úř. věst. L 205, 5.8.2022, s. 145).

vozidel k cílům v oblasti snižování emisí CO_2, aby údaje o nových a pokročilých technologiích snižování emisí CO_2 a o výsledcích silničních ověřovacích zkoušek byly dostupné a aby rozmezí hodnot odporu vzduchu zůstala relevantní pro informační účely a pro účely porovnatelnosti, a doplnit ustanovení o správních pokutách.

(50) Z těchto důvodů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu kritérií pro definování podskupin vozidel, včetně doplnění podskupiny mimořádně těžkých souprav (souprav EHC), a pro definování účelových vozidel, jakož i kritérií pro provozní rozmezí různých technologií hnacích ústrojí, seznam a váhy profilů určení, užitečné zatížení, počet cestujících, hmotnosti cestujících, technicky přípustné maximální užitečné zatížení, technicky přípustný maximální počet cestujících a objemy nákladu podskupin vozidel a hodnoty najetých kilometrů za rok, změnu požadavků na údaje a změnu postupu sledování a vykazování údajů stanoveného v přílohách, pokud jde o upřesnění údajů, které mají členské státy vykazovat za účelem sledování výsledků silničních ověřovacích zkoušek, úpravy rozmezí hodnot odporu vzduchu a definování kritérií a pokud jde o výpočet a způsob výběru správních pokut uložených výrobcům. Je nanejvýš důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(51) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení nařízení (EU) 2019/1242 by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o postupy schvalování typu a společné technické specifikace, pokud jde o technickou a otevřenou interoperabilitu mezi dobíjecí a čerpací infrastrukturou a městskými autobusy, pokud jde o fyzické spojení a výměnu komunikací. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ([18]).

(52) Nařízení (EU) 2018/956 by mělo být zrušeno s přechodnými ustanoveními, která umožní, aby bylo vykazované období probíhající v okamžiku vstupu tohoto nařízení v platnost uzavřeno podle pravidel platných na začátku tohoto vykazovaného období, včetně veškerého následného zpracování shromážděných údajů. Toto nařízení by se proto mělo použít od začátku následujícího vykazovaného období.

(53) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž podpořit snižování emisí CO_2 nákladově efektivním a ekonomicky účinným způsobem odpovídajícím cíli snížení čistých emisí skleníkových plynů v celém hospodářství do roku 2030 prostřednictvím pozměněných cílů v oblasti snižování emisí CO_2 u těžkých vozidel pro celý vozový park Unie, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich z důvodu rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(54) Nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1242 by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení (EU) 2019/1242

Nařízení (EU) 2019/1242 se mění takto:

1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

([18]) 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).

„Článek 1

Předmět a cíle

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní normy emisí CO_2 pro nová těžká vozidla. Tyto normy přispívají k plnění cíle Unie v oblasti klimatické neutrality a průběžných cílů Unie v oblasti klimatu stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 (*), cílů členských států v oblasti snižování jejich emisí skleníkových plynů, jak jsou stanoveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/857 (**), a cílů Pařížské dohody, jakož i k zajištění řádného fungování vnitřního trhu.

2. Toto nařízení také stanoví požadavky na vykazování emisí CO_2 a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel registrovaných v Unii.

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

(**) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/857 ze dne 19. dubna 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2018/842 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a nařízení (EU) 2018/1999 (Úř. věst. L 111, 26.4.2023, s. 1).“

2) Článek 2 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

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

a) M_2 a M_3;

b) N_1, N_2 a N_3, pokud vozidla nespadají do oblasti působnosti nařízení (EU) 2019/631;

c) O_3 a O_4.

Pro účely tohoto nařízení se vozidla uvedená v prvním pododstavci písm. a), b) a c) označují jako těžká vozidla. Vozidla spadající do oblasti působnosti prvního pododstavce písm. a) nebo b) se označují jako těžká motorová vozidla.

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

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Pro účely tohoto nařízení se těžká vozidla považují v daném vykazovaném období za nová těžká vozidla, jestliže jsou v daném vykazovaném období v Unii zaregistrovaná poprvé a nebyla předtím zaregistrovaná mimo Unii.

Předchozí registrace mimo Unii provedená před méně než třemi měsíci před registrací v Unii se nezohledňuje.

Toto nařízení se nepoužije na těžká vozidla, jež jsou registrována poprvé po dobu nepřesahující jeden měsíc a jež jsou registrovaná výlučně za účelem převodu do země mimo Unii.“

3) Článek 3 se mění takto:

a) bod 1 se nahrazuje tímto:

„1) referenčními emisemi CO_2“ průměrná hodnota specifických emisí CO_2 v referenčním období za všechna nová těžká vozidla v každé podskupině vozidel stanovená v souladu s bodem 3 přílohy I;“

b) vkládají se nové body, které znějí:

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

3b) ‚referenčním obdobím' vykazované období daného roku, pro které jsou podle tohoto nařízení stanoveny regulační povinnosti v oblasti snižování emisí CO_2 pro určitou podskupinu vozidel;"

c) bod 5 se nahrazuje tímto:

„5) ‚cílem pro specifické emise CO_2' cíl pro emise CO_2 jednotlivého výrobce stanovený každoročně pro předchozí vykazované období v souladu s bodem 4 přílohy I;"

d) bod 9 se nahrazuje tímto:

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

e) bod 10 se nahrazuje tímto:

„10) ‚výrobcem' osoba nebo orgán, kterým byla přiřazena vozidla registrovaná v daném období v souladu s článkem 7a;"

f) vkládá se nový bod, který zní:

„10a) ‚vykazujícím subjektem' subjekt, který je odpovědný za vykazování údajů Komisi;"

g) bod 11 se nahrazuje tímto:

„11) ‚těžkým vozidlem s nulovými emisemi' kterékoli z těchto vozidel:

a) těžké motorové vozidlo bez spalovacího motoru, nebo se spalovacím motorem, který vypouští nejvýše 3 g emisí CO_2/(tkm) nebo 1 g emisí CO_2/(pkm), jak je stanoveno v souladu s článkem 9 nařízení (EU) 2017/2400;

b) těžké motorové vozidlo bez spalovacího motoru, nebo se spalovacím motorem, který vypouští nejvýše 1 g CO_2/kWh, jak je stanoveno v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími předpisy k němu, nebo nejvýše 1 g CO_2/km, jak je stanoveno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 (*) a prováděcími předpisy k němu, nejsou-li stanoveny emise CO_2 podle nařízení (EU) 2017/2400;

c) přípojné vozidlo se zařízením, které aktivně podporuje jeho pohon, bez spalovacího motoru, nebo se spalovacím motorem, který vypouští méně než 1 g CO_2/kWh, jak je stanoveno v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími předpisy k němu nebo v souladu s předpisem EHK OSN č. 49.

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

h) bod 12 se nahrazuje tímto:

„12) ‚těžkým vozidlem s nízkými emisemi' těžké vozidlo, které není těžkým vozidlem s nulovými emisemi, se specifickými emisemi CO_2 které jsou nižší, než polovina referenčních emisí CO_2 všech vozidel podskupiny vozidel, do níž toto těžké vozidlo patří, jak je stanoveno v souladu s bodem 2.3.4 přílohy I;"

i) doplňují se nové body, které znějí:

„16) ‚primárním vozidlem' primární vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 22 nařízení (EU) 2017/2400;

17) ‚primárním vozidlem těžkého vozidla' primární vozidlo, pro účely jehož simulace se přiděluje obecná karoserie, která odpovídá skutečné karoserii těžkého vozidla z hlediska konfigurací podlahy (nízkopodlažní/vysokopodlažní, jednopodlažní/dvoupodlažní) a případných dalších parametrů;

18) ‚dokončeným vozidlem' dokončené vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 26 nařízení (EU) 2018/858;

19) ‚úplným vozidlem' úplné vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 27 nařízení (EU) 2018/858;

20) ‚terénním vozidlem' terénní vozidlo ve smyslu části A bodu 2.1 přílohy I nařízení (EU) 2018/858;

21) ‚vozidlem zvláštního určení' vozidlo zvláštního určení ve smyslu čl. 3 bodu 31 nařízení (EU) 2018/858;

22) ‚terénním vozidlem zvláštního určení' terénní vozidlo zvláštního určení ve smyslu části A bodu 2.3.1 přílohy I nařízení (EU) 2018/858;

23) ‚prohlášením o shodě' prohlášení o shodě ve smyslu čl. 3 bodu 5 nařízení (EU) 2018/858;

24) ‚veřejnou zakázkou' v souvislosti se zadávacími řízeními a není-li stanoveno jinak, veřejná zakázka ve smyslu čl. 2 odst. 1 bodu 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU (*), zakázky na dodávky, stavební práce a služby ve smyslu čl. 2 bodu 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU (**) a koncese ve smyslu čl. 5 bodu 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU (***);

25) ‚mimořádně těžkou soupravou' či ‚soupravou EHC' se rozumí těžké vozidlo kategorie N3 vhodné pro použití v jízdní soupravě a splňující všechna následující kritéria, co se týče návrhu a konstrukce:

a) se třemi nebo více nápravami;

b) se jmenovitým výkonem motoru nejméně 400 kW;

c) konstruované s maximální technicky přípustnou hmotností (TPMLM) jízdní soupravy větší než 60 tun;

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65).
(**) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).
(***) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU ze dne 26. února 2014 o udělování koncesí (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 1).";

j) doplňují se nové pododstavce, které znějí:

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

‚Spojenými podniky' se ve vztahu k výrobci rozumějí:

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

i) pravomoc vykonávat více než polovinu hlasovacích práv,

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

iii) právo spravovat záležitosti podniku;

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

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

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

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

4) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 3a

Cíle v oblasti snižování emisí CO_2

1. Průměrné emise CO_2 vozového parku nových těžkých motorových vozidel v Unii jiných než vozidel zvláštního určení, terénních vozidel a terénních vozidel zvláštního určení se v porovnání s průměrnými emisemi CO_2 ve vykazovaném období roku 2019 sníží o tyto procentní podíly:

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

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

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

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

2. K cílům v oblasti snižování emisí CO_2 uvedeným v odstavci 1 přispívají podskupiny vozidel v souladu s bodem 4.3 přílohy I.

3. Emise CO_2 související s vozovým parkem nových přípojných vozidel v Unii se sníží v souladu s bodem 4.3 přílohy I.

4. Bez ohledu na čl. 2 odst. 3 nařízení (EU) 2017/2400 se na schválená těžká vozidla spadající do oblasti působnosti čl. 2 odst. 3 prvního pododstavce písm. b) nařízení (EU) 2018/858 nevztahují cíle v oblasti snižování emisí CO_2 stanovené v odstavcích 1 až 3 tohoto článku, ledaže se výrobce rozhodne zahrnout tato těžká vozidla do výpočtu svých specifických emisí CO_2 a cílů pro tyto emise při vykazování těchto těžkých vozidel v souladu s částí B přílohy IV tohoto nařízení.

5. Na těžká vozidla neuvedená v odstavci 4, která jsou registrována pro použití složkami civilní ochrany, požární službou, složkami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku nebo lékařskou záchrannou službou, se nevztahují cíle v oblasti snižování emisí CO_2 stanovené v odstavcích 1 až 3, pokud to členský stát uvede v postupu registrace a vykazování, a tím v údajích vykazovaných v souladu s částí A přílohy IV potvrdí, že účel těžkého vozidla nemůže být rovnocenně naplněn těžkým vozidlem s nulovými emisemi, a je tedy ve veřejném zájmu zaregistrovat těžké vozidlo se spalovacím motorem, které bude tento účel plnit.

Na těžká vozidla, která jsou registrována pro použití ozbrojenými složkami, se nevztahují požadavky tohoto nařízení, pokud se členský stát rozhodne, že je nevykáže v souladu s částí A přílohy IV.

Článek 3b

Dodatečná opatření na podporu přechodu na těžká vozidla s nulovými emisemi na trhu Unie

Do 30. června 2025 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž posoudí, zda je třeba usnadnit uvádění těžkých vozidel, která jsou dovybavena a přeměněna na vozidla s nulovými emisemi, na trh Unie, a to i prostřednictvím harmonizovaných pravidel. Tato zpráva obsahuje analýzu jednotlivých možností a dopadu těchto možností. V případě potřeby se analýza doplní legislativním podnětem nebo jiným opatřením.

Článek 3c

Dodatečná opatření na podporu poptávky po těžkých vozidlech s nulovými emisemi na trhu Unie

Do 30. června 2027 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, která bude obsahovat analýzu toho, zda je případně zapotřebí iniciativ ke zvýšení podílu těžkých motorových vozidel s nulovými emisemi ve vlastnictví nebo v nájmu velkých provozovatelů vozového parku a jaký je jejich dopad. V této zprávě Komise zváží případné možnosti, jak zvýšit zavádění těžkých vozidel s nulovými emisemi ve vlastnictví nebo v nájmu velkých provozovatelů vozového parku.

Článek 3d

Cíl pro těžká vozidla s nulovými emisemi vztahující se na městské autobusy

1. U těžkých vozidel uvedených ve čtvrtém sloupci tabulky v bodě 4.2 přílohy I (městské autobusy) musí výrobci ve svém vozovém parku nových těžkých vozidel dodržovat 90 % a 100 % minimální podíly těžkých vozidel s nulovými emisemi podle bodu 4.3.2 přílohy I.

2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví společné technické specifikace, včetně norem, pro technickou a otevřenou interoperabilitu mezi dobíjecí a čerpací infrastrukturou a městskými autobusy, co se týče fyzických spojení a výměny informací.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem doplnění tohoto nařízení o společné technické specifikace, včetně norem, pro bezpečné a zabezpečené sdílení a používání generovaných údajů souvisejících s používáním městských autobusů.

Článek 3e

Zajištění udržitelných a odolných dodavatelských řetězců pro městské autobusy prostřednictvím zadávacího řízení

1. Veřejní zadavatelé a zadavatelé při zadávání veřejných zakázek na dodávky, jejichž předmětem je nákup, leasing, pronájem nebo splátkový prodej městských autobusů s nulovými emisemi, a zakázek na veřejné služby, jejichž hlavním předmětem je používání takovýchto městských autobusů, vycházejí z ekonomicky nejvýhodnější nabídky, která zahrnuje nejlepší poměr mezi cenou a kvalitou.

2. Veřejní zadavatelé a zadavatelé použijí alespoň dvě z těchto kritérií jako technické specifikace nebo jako kritéria pro zadání zakázky, alespoň jednoho týkajícího se přínosu nabídky k bezpečnosti dodávek, jak je uvedeno v písmenech a) až d), v závislosti na situaci na trhu a v souladu se směrnicemi 2014/23/EU, 2014/24/EU nebo 2014/25/EU a platnými odvětvovými právními předpisy, jakož i s mezinárodními závazky Unie, včetně Dohody Světové obchodní organizace o vládních zakázkách (dále jen ‚Dohoda o vládních zakázkách') a dalších mezinárodních dohod, jimiž je Unie vázána:

a) podíl výrobků z nabídek s původem ze třetích zemí určený v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 (*). Toto kritérium se vztahuje pouze na výrobky z nabídek pocházejících ze zemí, které nejsou členy Dohody o vládních zakázkách a které s Unií neuzavřely dohodu o volném obchodu, včetně pravidel pro zadávání veřejných zakázek;

b) stávající a odhadovaná dostupnost náhradních dílů nezbytných pro fungování zařízení, které je předmětem nabídky;

c) závazek předkladatele nabídky, že případné změny v jeho dodavatelském řetězci během plnění zakázky neovlivní negativně plnění dané zakázky;

d) osvědčení nebo dokumentace prokazující, že organizace dodavatelského řetězce předkladatele nabídky umožňuje tomuto předkladateli nabídky dodržet požadavek na bezpečnost dodávek;

e) environmentální udržitelnost nad rámec minimálních požadavků stanovených v platných právních aktech Unie.

První pododstavec nevylučuje, aby veřejní zadavatelé nebo zadavatelé používali dodatečná kritéria.

3. Jestliže se jako jedno z kritérií pro zadání zakázky použije přínos nabídky k bezpečnosti dodávek, přidělí se mu v rámci kritérií pro zadání zakázky váha 15 až 40 %.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1).“

5) V článku 4 se nahrazuje první pododstavec tímto:

„Od 1. července 2020 a v každém následujícím vykazovaném období stanoví Komise pro každého výrobce průměrné specifické emise CO_2 v g/tkm za předchozí vykazované období, s přihlédnutím k:

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

b) faktoru pro nulové a nízké emise stanovenému podle článku 5 a

c) novým účelovým vozidlům s nulovými emisemi, která spadají do oblasti působnosti bodu 1.1.1 přílohy I ve vykazovaném období 2030 až 2034.“

6) Článek 5 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

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

Faktor pro nulové a nízké emise zohledňuje počet a emise CO_2 všech těžkých vozidel kategorie N s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce.“;;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

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

c) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Faktor pro nulové a nízké emise snižuje průměrné specifické emise CO_2 výrobce nejvýše o 3 %. Přínos těžkých vozidel s nulovými emisemi kategorie N k tomuto faktoru vyjma vozidel v podskupinách vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD nebo 10-LH snižuje průměrné specifické emise CO_2 výrobce o nejvýše 1,5 %.“

7) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Cíle pro specifické emise CO_2 výrobce

Pro vykazované období roku 2025 a každé následující vykazované období stanoví Komise pro každého výrobce cíl pro specifické emise CO_2 za předchozí vykazované období. Cíl se stanoví v souladu s bodem 4.1 přílohy I.“

8) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 6a

Převod těžkých vozidel mezi výrobci

1. Pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 výrobců v souladu s článkem 4 a bodem 2.2 přílohy I lze jednotlivá těžká vozidla převádět mezi výrobci za těchto podmínek:

a) pro všechny převody: žádost předloží společně převádějící a přijímající výrobce;

b) pro převod těžkých vozidel jiných než těžkých vozidel s nulovými emisemi patří převádějící a přijímající výrobce do skupiny spojených výrobců;

c) pro převod těžkých vozidel s nulovými emisemi mezi výrobci, kteří nepatří do skupiny spojených výrobců: počet těžkých vozidel s nulovými emisemi převedených určitému výrobci nepřekročí 5 % všech jeho nových těžkých vozidel zaregistrovaných v daném vykazovaném období.

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

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

Článek 6b

Výjimka pro výrobce malého počtu těžkých vozidel

1. Pokud výrobce v daném vykazovaném období zaregistruje méně než 100 kusů nových těžkých vozidel, stanoví se hodnota průměrných specifických emisí CO_2 podle článku 4 a bodu 2.7 přílohy I a cílů pro specifické emise CO_2 podle článku 6 a bodu 4.1 přílohy I v daném vykazovaném období ve výši ‚0‘.

2. Pokud se použije odstavec 1 tohoto článku, hodnoty průměrných specifických emisí CO_2 a cílů pro specifické emise CO_2 se nezahrnují do zveřejnění údajů podle článku 11 pro dotčené výrobce a vykazovaná období.

3. Výjimka stanovená v odstavci 1 se nepoužije v daném vykazovaném období v žádném z těchto případů:

a) požádá-li o to výrobce;

b) požádá-li výrobce o převod těžkých vozidel podle článku 6a;

c) je-li výrobce součástí skupiny spojených výrobců, kteří společně zaregistrovali více než 100 těžkých vozidel v daném vykazovaném období, nebo je-li součástí skupiny spojených výrobců, včetně výrobce, na kterého se vztahují písmena a) nebo b).

4. Výrobci, kteří nejsou součástí skupiny ve smyslu odst. 3 písm. c), vyrozumí Komisi, jestliže zaregistrovali méně než 100 těžkých vozidel v daném vykazovaném období.

5. Výrobci, na které se výjimka podle odstavce 1 nevztahuje, informují Komisi v každém vykazovaném období o všech svých spojených podnicích, na které se výjimka vztahuje.

6. Výrobci informují Komisi pro účely odstavců 4 a 5 pomocí elektronických nástrojů, které poskytne Komise.“

(9) Článek 7 se mění takto:

a) v odst. 1 prvním pododstavci se úvodní text nahrazuje tímto:

„Pro účely stanovení toho, zda výrobce ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039 plní své cíle pro specifické emise CO_2, se zohlední jeho emisní kredity nebo výpůjčky kreditů stanovené v souladu s bodem 5 přílohy I, které odpovídají počtu nových těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období vynásobené:“;

b) v odst. 1 druhém pododstavci se údaj „2029“ nahrazuje údajem „2039“;

c) v odstavci 1 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Výpůjčky kreditů lze získat ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039. Celkové výpůjčky kreditů výrobce však nesmějí přesáhnout 5 % cíle pro specifické emise CO_2 výrobce vynásobeného počtem těžkých vozidel výrobce v tomto období (‚limit výpůjček‘).“;

d) v odstavci 1 se čtvrtý pododstavec nahrazuje tímto:

„Emisní kredity a výpůjčky kreditů získané ve vykazovaných obdobích let 2025 až 2039 se tam, kde je to relevantní, přenesou z jednoho vykazovaného období do dalšího vykazovaného období. Případné zbývající výpůjčky se však vypořádají ve vykazovaných obdobích let 2029, 2034 a 2039. Emisní kredity se zohlední pro účely určení toho, zda výrobce plní cíl pro specifické emise CO_2 pouze v některém vykazovaném období sedmi let následujících po vykazovaném období, během kterého byly kredity získány.“;

e) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Plánovaná snížení emisí CO_2 se pro každého výrobce stanoví v souladu s bodem 5.1.2 přílohy I na základě těchto lineárních trajektorií:

a) mezi referenčními emisemi CO_2 a cílem pro emise CO_2 ve vykazovaném období roku 2025 nebo 2030 stanoveným v čl. 3a odst. 1 písm. a) a b);

b) mezi cílem pro emise CO_2 pro vykazované období roku 2025 a cílem pro emise CO_2 pro vykazované období roku 2030 stanoveným v čl. 3a odst. 1 písm. b);

c) mezi cílem pro emise CO_2 pro vykazované období roku 2030 a cílem pro emise CO_2 pro vykazované období roku 2035 stanoveným v čl. 3a odst. 1 písm. c) a

d) mezi cílem pro emise CO_2 pro vykazované období roku 2035 a cílem pro emise CO_2 pro vykazované období roku 2040 stanoveným v čl. 3a odst. 1 písm. d).“

10) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 7a

Přiřazování těžkých vozidel výrobci

Při výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 podle článku 4 a cílů pro specifické emise CO_2 podle článku 6 se těžká vozidla zaregistrovaná v daném vykazovaném období přiřadí těmto výrobcům:

a) pro těžká vozidla kategorie N výrobci vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 4a nařízení (EU) 2017/2400;

b) pro těžká vozidla kategorie M výrobci primárního vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 29 nařízení (EU) 2017/2400;

c) pro těžká vozidla kategorie O výrobci těžkého vozidla ve smyslu čl. 2 bodu 5 prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (*).

Článek 7b

Výpočet průměrných specifických emisí CO_2 těžkých vozidel kategorie M

Pro těžká vozidla kategorie M se použije následující postup:

a) pro výpočet průměrných specifických emisí CO_2 v podskupině vozidel výrobce se nové těžké vozidlo kategorie M zohledňuje se svými specifickými emisemi CO_2 jako úplné nebo dokončené vozidlo podle bodu 2.2.2 přílohy I a nezohledňuje se v bodě 2.2.3 uvedené přílohy;

b) odchylně od písmene a) tohoto článku se však na žádost výrobce primárního vozidla podle čl. 7a písm. b) určenou Komisi a s výhradou podmínek stanovených v písmenu c) tohoto článku nové těžké vozidlo kategorie M zohledňuje se specifickými emisemi CO_2 svého primárního vozidla v bodě 2.2.3 přílohy I a nezohledňuje se v bodě 2.2.2 uvedené přílohy;

c) žádost podle písmene b) tohoto článku pro nové těžké vozidlo kategorie M není přípustná, jsou-li výrobce primárního vozidla a výrobce úplného nebo dokončeného vozidla ve smyslu čl. 3 odst. 4a nařízení (EU) 2017/2400 spojenými podniky nebo částmi stejného právního subjektu; podáním takové žádosti výrobce primárního vozidla prohlašuje, že se nejedná o propojené podniky nebo části téhož právního subjektu; na požádání poskytne Komisi podpůrné informace;

d) Komise s podporou Evropské agentury pro životní prostředí neprodleně zpřístupní v elektronickém formátu nástroje a procesní pokyny nezbytné pro výrobce k předkládání žádostí uvedených v písmenu b) Komisi.

(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/1362 ze dne 1. srpna 2022, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o výkonnost těžkých přípojných vozidel z hlediska jejich vlivu na emise CO_2, spotřebu paliva, spotřebu energie a dojezdovou vzdálenost s nulovými emisemi u motorových vozidel, a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2020/683 (Úř. věst. L 205, 5.8.2022, s. 145).“

11) Článek 8 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Pokud se podle odstavce 2 zjistí, že výrobce má v daném vykazovaném období od roku 2025 nadměrné emise CO_2, uloží mu Komise poplatek za překročení emisí CO_2 vypočtený podle tohoto vzorce: (poplatek za překročení emisí CO_2) = (překročení emisí CO_2 × 4 250 EUR/gCO_2/tkm).“

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Má se za to, že výrobce má nadměrné emise CO_2 v těchto případech:

a) pokud v některém vykazovaném období let 2025 až 2028, 2030 až 2033 nebo 2035 až 2038 součet výpůjček kreditů po odečtení součtu emisních kreditů přesahuje limit výpůjček uvedený v čl. 7 odst. 1 třetím pododstavci;

b) pokud je ve vykazovaných obdobích let 2029, 2034, 2039 a 2040 součet výpůjček kreditů po odečtení součtu emisních kreditů kladný;

c) pokud v některém vykazovaném období od roku 2041 průměrné specifické emise CO_2 výrobce přesahují jeho cíl pro specifické emise CO_2.

Překročení emisí CO_2 v určitém vykazovaném období se vypočítá podle bodu 6 přílohy I.“

12) Článek 9 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

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

a) pokud se hodnoty emisí CO_2 těžkých vozidel v provozu v důsledku ověření provedených v souladu s postupem podle článku 13 tohoto nařízení odchylují od hodnot uvedených v prohlášeních o shodě nebo v souboru informací pro zákazníky podle čl. 9 odst. 4 nařízení (EU) 2017/2400;

b) pokud byly zjištěny chyby v postupu stanovení emisí CO_2 způsobené nesprávnými vstupními údaji nebo jinými příčinami;

c) pokud byly zjištěny chyby při sledování a vykazování emisí CO_2;

d) jakékoli jiné odchylky než uvedené v písmenech a), b) a c).“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Komise odchylky uvedené v odstavci 1 zohlední pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 výrobce a referenčních emisí CO_2. Komise případně změní seznam uvedený v čl. 11 odst. 1. Komise není povinna k odchylkám přihlížet, pokud nový výpočet průměrných specifických emisí CO_2 výrobce nebo referenčních emisí CO_2 vede k odchylce menší než 0,1 %.“

13) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Posouzení referenčních emisí CO_2

1. Aby byla zajištěna kvalita a reprezentativnost referenčních emisí CO_2 podskupin vozidel, pro které je vykazované období roku 2024 nebo pozdější referenčním obdobím podle bodu 3.2 přílohy I, Komise posoudí uplatňování podmínek, za nichž byly referenční emise CO_2 stanoveny, a rozhodne, zda byly tyto emise neúměrně zvýšeny, a pokud ano, jak mají být opraveny.

2. Pokud Komise dojde k závěru, že je třeba všechny nebo některé referenční emise CO_2 opravit, přijme přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2 prováděcí akt, kterým tyto opravy provede.“

14) Článek 11 se mění takto:

a) v odst. 1 prvním pododstavci se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) od 1. července 2020 do 30. června 2041 u každého výrobce jeho plánované snížení emisí CO_2, emisní kredity a od 1. července 2026 do 30. června 2041 jeho výpůjčky kreditů v předchozím vykazovaném období podle článku 7;“

b) v odst. 1 prvním pododstavci se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) od 1. července 2026 u každého výrobce jeho nadměrné emise CO_2 za předchozí vykazované období podle čl. 8 odst. 2;“

c) v odstavci 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Seznam, který má být zveřejněn do 30. dubna roku následujícího po roce, v němž skončilo referenční období, zahrne referenční emise CO_2 stanovené v tomto referenčním období.“

d) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Komise přijme prováděcí akty, kterými změní seznam uvedený v odstavci 1:

a) jsou-li postupy pro schvalování typu podle nařízení (ES) č. 595/2009 změněny změnami jinými než změnami týkajícími se hodnot užitečného zatížení a počtu cestujících použitých při stanovení emisí CO_2 tak, že úroveň emisí CO_2 reprezentativních těžkých vozidel podle odstavce 3 vzroste nebo klesne o více než 5 g CO_2/km; v takových případech se upravené referenční emise se vypočítají v souladu s bodem 1 přílohy II a nové hodnoty se zveřejní jako dodatek předchozích hodnot s uvedením vykazovaného období, v němž se poprvé použijí;

b) jsou-li přílohy změněny v souladu s čl. 14 odst. 1 písm. a) až f); v takových případech se dříve zveřejněné referenční emise CO_2 se přepočítají v souladu s přílohou I při zohlednění parametrů změněných v souladu s čl. 14 odst. 1 písm. a) až f) a nově vypočítaný soubor referenčních emisí CO_2 se zveřejní a nahradí předchozí referenční emise od vykazovaného období, v němž se poprvé použijí parametry změněné v souladu s čl. 14 odst. 1 písm. a) až f).“;

e) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„3. Pokud jsou postupy schvalování typu uvedené v nařízení (ES) č. 595/2009 změněny podle odst. 2 písm. a) tohoto článku, prováděcí akty uvedené v odstavci 2 tohoto článku buď upřesní, nebo stanoví metodiku pro definování jednoho nebo více reprezentativních vozidel podskupiny vozidel, včetně jejich statistických vah a hodnoty užitečného zatížení a počtu cestujících, které mají být použity pro stanovení emisí CO_2. Tato metodika je základem pro výpočet změny podle odst. 2 prvního pododstavce písm. a) bodu i) tohoto článku, se zohledněním údajů ze sledování vykázaných podle tohoto nařízení a technických vlastností uvedených v čl. 12 odst. 1 nařízení (EU) 2017/2400. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2 tohoto nařízení.“

15) V čl. 13 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Pokud se při ověřování hodnot emisí CO_2 a spotřeby paliva provedených podle odstavce 2 zjistí nesoulad, který nelze připisovat nesprávnému fungování simulačního nástroje, nebo přítomnost jakékoli strategie uměle zvyšující výkonnost vozidla, přijme příslušný schvalovací orgán nezbytná opatření stanovená v kapitole XI nařízení (EU) 2018/858 a zajistí opravu informací zákazníků, popřípadě osvědčení o shodě a certifikátů o jednotlivém schválení. Pokud údaje v souborech informací pro zákazníky, prohlášeních o shodě a certifikátech o jednotlivém schválení nelze opravit podle nařízení (EU) 2018/858, vydá příslušný schvalovací orgán prohlášení o opravě s opravenými údaji. Toto prohlášení předá Komisi a dotčeným stranám.“

16) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 13a

Sledování a vykazování členskými státy

1. Počínaje vykazovaným obdobím roku 2023 sledují členské státy údaje uvedené v části A přílohy IV týkající se nových těžkých vozidel poprvé zaregistrovaných v Unii.

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

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

3. Na těžká vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití službami civilní ochrany, požární službou nebo službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku se vztahují ustanovení tohoto článku.

4. Na těžká vozidla zaregistrovaná pro použití složkami civilní ochrany, požární službou, složkami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku nebo lékařskou záchrannou službou se vztahují ustanovení tohoto článku bez ohledu na to, zda jsou vyňata z povinnosti podle článku 3a.

Článek 13b

Vykazování výrobci nebo jinými subjekty odpovědnými za stanovení emisí CO_2 těžkých vozidel

1. Výrobci nebo jiné subjekty odpovědné za stanovení emisí CO_2 těžkého vozidla, na které se vztahuje článek 9 nařízení (EU) 2017/2400 nebo článek 8 prováděcího nařízení (EU) 2022/1362, vykazují údaje o novém těžkém vozidle v souladu s částí B přílohy IV tohoto nařízení.

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

Tento odstavec se nepoužije pro těžká vozidla osvobozená v souladu s článkem 6b.

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

3. Povinnosti vykazování podle čl. 13a odst. 3 a 4 se vztahují na výrobce a jiné subjekty ve smyslu odstavce 1 tohoto článku.

Článek 13c

Centrální registr údajů o těžkých vozidlech

1. Komise vede centrální registr údajů o těžkých vozidlech (dále jen ‚centrální registr') vykazovaných podle článků 13a a 13b.

Centrální registr je přístupný veřejnosti s výjimkou údajů uvedených v bodě 3.2. přílohy V.

Hodnota odporu vzduchu se veřejně zpřístupní v podobě rozmezí, jak je vymezeno v části C přílohy IV.

2. Centrální registr spravuje Evropská agentura pro životní prostředí jménem Komise.

Článek 13d

Sledování výsledků silničních ověřovacích zkoušek

1. Komise sleduje dostupné výsledky silničních zkoušek prováděných v rámci nařízení (ES) č. 595/2009 za účelem ověření emisí CO_2 a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel.

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

Článek 13e

Kvalita údajů

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

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

3. Je-li Komise informována o chybách v údajích vykázaných podle odstavce 1 nebo zjistí-li po vlastním ověření podle odstavce 2 v souboru údajů nesrovnalosti, přijme podle potřeby nezbytná opatření k opravě údajů zveřejněných v centrálním registru.

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

Článek 13f

Správní pokuty

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

a) pokud zjistí, že se údaje vykázané výrobcem podle článku 13b tohoto nařízení odchylují od údajů vyplývajících ze souboru záznamů výrobce nebo certifikátu schválení typu motoru vydaného v rámci nařízení (ES) č. 595/2009 a tato odchylka je úmyslná nebo je důsledkem hrubé nedbalosti;

b) pokud nejsou údaje předloženy ve lhůtě podle čl. 13b odst. 1 druhého pododstavce a opoždění nelze řádně odůvodnit.

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

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

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

Tyto akty se řídí těmito zásadami:

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

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

c) správní pokuty se vybírají bez zbytečného prodlení stanovením lhůt pro úhradu a zahrnutím případné možnosti rozdělit úhradu těchto pokut do několika splátek a etap.

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

17) Článek 14 se nahrazuje tímto:

„Článek 14

Změny příloh I, IV a V

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

a) kritéria vymezující podskupiny vozidel podle bodu 1.1, včetně doplnění samostatných podskupin vozidel pro mimořádně těžké soupravy;

b) kritéria vymezující účelová vozidla podle bodu 1.2;

c) kritéria pro provozní rozmezí různých technologií hnacích ústrojí uvedených v bodě 1.3;

d) seznam profilů určení uvedený v bodě 1.4;

e) váhy profilů určení uvedené v bodech 2.1.1, 2.1.2 a 2.1.3;

f) užitečné zatížení, počet cestujících, hmotnosti cestujících, technicky přípustné maximální užitečné zatížení, technicky přípustný maximální počet cestujících a objemy nákladu podskupin vozidel uvedené v bodě 2.5;

g) hodnoty najetých kilometrů za rok uvedené v bodech 2.6.1, 2.6.2 a 2.6.3.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem změny těchto prvků přílohy IV:

a) požadavky na údaje uvedené v částech A a B s cílem zohlednit technický pokrok, nezbytné úpravy založené na uplatňování tohoto nařízení a změny souvisejících právních aktů o schvalování typu, zejména nařízení (EU) 2018/858 a (ES) č. 595/2009;

b) aktualizace nebo změny rozmezí hodnot odporu vzduchu stanovených v části C s cílem zohlednit změny v konstrukci těžkých vozidel a zajistit, aby tato rozmezí zůstala relevantní pro informační účely a pro účely porovnatelnosti.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem změny těchto prvků přílohy V:

a) postup vykazování stanovený v uvedené příloze, s ohledem na zkušenosti získané při uplatňování tohoto nařízení a s cílem přizpůsobit postup vykazování technickému pokroku;

b) bod 3.2 doplněním všech údajových položek, jež byly nově doplněny do centrálního registru.“

18) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Přezkum

1. Do 31. prosince 2027 Komise přezkoumá účinnost a dopad tohoto nařízení, zejména s ohledem na cíl dosáhnout klimatické neutrality nejpozději do roku 2050, a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu.

Komise v této zprávě zhodnotí zejména:

a) počet registrací těžkých vozidel s nulovými emisemi v členských státech;

b) pokrok při zavádění veřejné a soukromé dobíjecí a čerpací infrastruktury pro alternativní paliva pro těžká vozidla, na něž se vztahuje toto nařízení, jakož i existenci infrastrukturních omezení ve třetích zemích pro provoz těžkých vozidel nově registrovaných v EU mimo Unii;

c) dopady na zaměstnanost, zejména na mikropodniky a malé a střední podniky, účinnost opatření na podporu rekvalifikace a zvyšování kvalifikace pracovní síly a význam ekonomicky proveditelného a sociálně spravedlivého přechodu na silniční mobilitu s nulovými emisemi; zvláštní důraz se klade na dopad na okrajové členské státy a na dopad přepravy zboží podléhajícího rychlé zkáze;

d) zda je stále odůvodněné zachovat výjimku stanovenou v článku 6b pro výrobce vyrábějící malý počet vozidel;

e) dopad stanovení minimálních prahových hodnot energetické účinnosti pro nová těžká vozidla s nulovými emisemi uváděná na trh Unie;

f) výši poplatku za překročení emisí CO_2, aby bylo zajištěno, že je vyšší než průměrné mezní náklady na technologie nezbytné ke splnění stanovených cílů pro snížení emisí CO_2;

g) zahrnutí těchto těžkých vozidel, která v současné době nespadají do oblasti působnosti nařízení (EU) 2017/2400, do cílů v oblasti snižování emisí CO_2:

i) malých nákladních vozidel s TPMLM nejvýše5 tun po prošetření toho, zda je vhodné stanovit emise CO_2 pro tato těžká vozidla v souladu s nařízením (EU) 2017/2400 (simulace VECTO), s přihlédnutím k nařízení (EU) 2017/1151, a

ii) vozidel zvláštního určení, terénních vozidel a terénních vozidel zvláštního určení;

h) jakákoli zvláštní omezení bránící dosažení souladu s čl. 3b odst. 1 z důvodu sociálně-ekonomických nákladů a přínosů s ohledem na specifické podmínky územní morfologie nebo povětrnostní podmínky, jakož i nedávných investic do biometanu, které již veřejné orgány realizovaly;

i) úlohu uhlíkového korekčního faktoru při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi v odvětví těžkých vozidel;

j) úlohu metodiky pro registraci těžkých vozidel poháněných výhradně palivy s nulovými emisemi uhlíku v souladu s právem Unie a s cílem Unie dosáhnout klimatické neutrality;

k) zda vytvoření nových podskupin pro mimořádně těžké soupravy vedlo k nepřiměřenému zvýšení jmenovitého výkonu motoru;

l) možnost vytvoření společné unijní metodiky pro zjišťování a soustavné vykazování údajů o veškerých emisích CO_2 vznikajících během životního cyklu nových těžkých vozidel, která jsou uvedena na trh Unie;

m) možnosti, jak pro účely posouzení souladu podle tohoto nařízení zohlednit těžká vozidla s nulovými emisemi, která vznikla dovybavením dříve registrovaných konvenčních těžkých vozidel.

K uvedené zprávě se ve vhodných případech připojí legislativní návrh na změnu tohoto nařízení.

2. Komise posoudí úlohu udržitelných obnovitelných paliv při přechodu na klimatickou neutralitu, a to i v odvětví těžkých vozidel. Nezávisle na přezkumu uvedeném v odstavci 1 a v rámci širší strategie pro zavádění těchto paliv předloží Komise do 31. prosince 2025 Evropskému parlamentu a Radě zprávu obsahující komplexní analýzu potřeby dále motivovat k zavádění pokročilých biopaliv, bioplynu a obnovitelných paliv nebiologického původu v odvětví těžkých vozidel a vhodný rámec opatření, včetně finančních pobídek, k dosažení pro toto zavádění. Na základě této analýzy Komise případně předloží další legislativní návrhy nebo vydá členským státům doporučení.“

19) Článek 17 se mění takto:

a) v odstavci 2 se první věta nahrazuje tímto:

„Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 3d odst. 3, čl. 13 odst. 4 druhém pododstavci, čl. 13d odst. 2, čl. 13f odst. 2, čl. 14 odst. 1, čl. 14 odst. 2 a čl. 14 odst. 3 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 26. června 2024.“;

b) v odstavci 3 se první věta nahrazuje tímto:

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

c) v odstavci 6 se se první věta nahrazuje tímto:

„Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 3d odst. 3, čl. 13 odst. 4 druhého pododstavce, čl. 13d odst. 2, čl. 13f odst. 2 a čl. 14 odst. 1, 2 a 3 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani 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.“;

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

21) Doplňují se přílohy III, IV, V a VI nařízení (EU) 2019/1242 ve znění uvedeném v příloze II tohoto nařízení.

Článek 2

Změny nařízení (EU) 2018/858

Nařízení (EU) 2018/858 se mění takto:

1) Článek 3 se mění takto:

a) bod 33 se nahrazuje tímto:

„33. návěsem“ přípojné vozidlo, jehož náprava či nápravy jsou za těžištěm vozidla (jestliže je stejnoměrně naloženo) a které má spojovací zařízení umožňující přenášet vodorovné a svislé síly na tažné vozidlo;“

b) doplňuje se nový bod, který zní:

„59) ‚elektrickým přípojným vozidlem‘ jakýkoli druh přípojného vozidla, které je schopno přispět k pohonu jízdní soupravy využitím vlastního elektrického hnacího ústrojí a které nelze používat na veřejných komunikacích, aniž by bylo aktivně taženo motorovým vozidlem;“.

2) V bodě 6.1.1 písm. d) části B přílohy I se doplňuje nový podbod, který zní:

„iii) konstrukci a výrobu hlavních částí pohonného systému a systému pro ukládání energie v případě elektrických přípojných vozidel;“.

Článek 3

Zrušení nařízení (EU) 2018/956

Nařízení (EU) 2018/956 se zrušuje s účinkem od 1. července 2024.

Odkazy na nařízení (EU) 2018/956 se považují za odkazy na nařízení (EU) 2019/1242 v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VI nařízení (EU) 2019/1242, jak je obsažena v příloze II tohoto nařízení.

Článek 4

Přechodná ustanovení

Bez ohledu na článek 3 se pro vykazovaná období před 1. červencem 2024 nadále použije nařízení (EU) 2019/1242 ve znění platném ke dni 30. června 2024 a nařízení (EU) 2018/956 ve znění platném ke dni 30. června 2024.

Článek 5

Vstup v platnost

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

Použije se ode dne 1. července 2024.

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

V Bruselu dne 14. května 2024.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předsedkyně*
R. METSOLA	H. LAHBIB

PŘÍLOHA I

Přílohy I a II k nařízení (EU) 2019/1242 se mění takto:

1) Příloha I se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA I

Průměrné specifické emise CO_2, cílové hodnoty pro průměrné specifické emise CO_2 a nadměrné emise CO_2

1. Podskupiny vozidel

1.1. Pro účely tohoto nařízení je pro každé nové těžké vozidlo definována podskupina vozidel *sg*.

1.1.1. Pro těžká vozidla kategorie N je podskupina vozidel *sg* definována takto:

Skupina vozidel podle přílohy I nařízení (EU) 2017/2400	Typ kabiny	Výkon motoru	Provozní dojezd (OR)	Podskupina vozidel (*sg*) přiřazená pro účely tohoto nařízení (*)	
				Vozidla jiná než účelová vozidla	Účelová vozidla
53 a těžká vozidla s nulovými emisemi ve skupině 51	Všechny			53	53v
54 a těžká vozidla s nulovými emisemi ve skupině 52	Všechny			54	—
1s	Všechny			1s	1sv
1	Všechny			1	1v
2	Všechny			2	2v
3	Všechny			3	3v

Skupina vozidel podle přílohy I nařízení (EU) 2017/2400	Typ kabiny	Výkon motoru	Provozní dojezd (OR)	Podskupina vozidel (*sg*) přiřazená pro účely tohoto nařízení (*)	
				Vozidla jiná než účelová vozidla	Účelová vozidla
4	Všechny	<170 kW	Všechny	4-UD	4v
	Krátká kabina	≥170 kW	Všechny	4-RD	
	Kabina s lůžky	≥170 kW and <265 kW			
	Kabina s lůžky	≥265 kW	< 350 km		
	Kabina s lůžky	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH	
9	Krátká kabina	Všechny	Všechny	9-RD	9v
	Kabina s lůžky	Všechny	< 350 km		
	Kabina s lůžky	Všechny	≥ 350 km	9-LH	
5	Krátká kabina	Všechny	Všechny	5-RD	5v
	Kabina s lůžky	< 265 kW			
	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	< 350 km		
	Kabina s lůžky	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH	

Skupina vozidel podle přílohy I nařízení (EU) 2017/2400	Typ kabiny	Výkon motoru	Provozní dojezd (OR)	Podskupina vozidel (sg) přiřazená pro účely tohoto nařízení (*)	
				Vozidla jiná než účelová vozidla	Účelová vozidla
10	Krátká kabina	Všechny	Všechny	10-RD	10v
	Kabina s lůžky	Všechny	< 350 km		
	Kabina s lůžky	Všechny	≥ 350 km	10-LH	
11	Všechny			11	11v
12	Všechny			12	12v
16	Všechny			16	16v

(*) Pro výpočet podílů vozidel a průměrných specifických emisí CO_2 výrobců za vykazovaná období v letech 2030 až 2034 podle bodů 2.4 a 2.7 se účelová vozidla s nulovými emisemi kategorie N přiřadí takto:

Účelová vozidla s nulovými emisemi v podskupině vozidel	Přiřazená do podskupiny vozidel
53v	53
1sv	1s
1v	1
2v	2
3v	3
4v	4-UD
5v	5-RD
9v	9-RD
10v	10-RD

Účelová vozidla s nulovými emisemi v podskupině vozidel	Přiřazená do podskupiny vozidel
11v	11
12v	12
16v	16

‚Kabinou s lůžky' se rozumí typ kabiny, která má za sedadlem řidiče prostor určený ke spaní, vykázaný podle článků 13a a 13b.

‚Krátkou kabinou' se rozumí typ kabiny, který není kabinou s lůžky.

Jestliže nové těžké vozidlo má být zařazeno do podskupiny vozidel 4-UD, ale údaje o emisích CO_2 v g/km pro profily určení UDL nebo UDR definované v bodě 1.4. nejsou k dispozici, nové těžké vozidlo bude zařazeno do podskupiny vozidel 4-RD.

‚Provozním dojezdem' se rozumí vzdálenost, kterou může těžké vozidlo ujet za podmínek dálkové dopravy, aniž by bylo dobíjeno nebo do něj bylo doplňováno palivo, jak je stanovena v bodě 1.3.

1.1.2. Pro těžká vozidla kategorie N je podskupina vozidel *sg* definována takto:

Skupina vozidel podle přílohy I nařízení (EU) 2017/2400	Podskupina vozidel (*sg*) přiřazená pro účely tohoto nařízení
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2

Skupina vozidel podle přílohy I nařízení (EU) 2017/2400	Podskupina vozidel (*sg*) přiřazená pro účely tohoto nařízení
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

1.1.3. Pro těžká vozidla kategorie O je podskupina vozidel *sg* definována takto:

Skupina vozidel definovaná v příloze I prováděcího nařízení (EU) 2022/1362	Podskupina vozidel (*sg*) přiřazená pro účely tohoto nařízení
Všechny skupiny uvedené v tabulce 1 s jednou, dvěma nebo třemi nápravami	Stejná jako ve sloupci ‚Skupina vozidel' tabulek v příloze I prováděcího nařízení (EU) 2022/1362.
Všechny skupiny uvedené v tabulce 4 se dvěma nebo třemi nápravami	
Všechny skupiny uvedené v tabulce 6	

1.2. Účelová vozidla jsou definována těmito kritérii:

Kategorie vozidla	Uspořádání podvozku	Kritéria pro účelová vozidla
N	Samostatný nákladní automobil	K doplnění kódu karoserie uvedeného v položce 38 prohlášení o shodě se použije jeden z následujících číselných znaků uvedených v dodatku 2 přílohy I nařízení (EU) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;
	Tahač	Maximální rychlost nepřevyšující 79 km/h

1.3. Provozní dojezd pro účely tohoto nařízení se stanoví takto:

Technologie hnacího ústrojí	Provozní dojezd (OR)
Těžká vozidla, která čerpají energii za účelem mechanického pohonu pouze ze zásobníku elektrické nebo jiné energie	OR = skutečný akční dosah v režimu nabíjení-vybíjení podle bodu 2.4.1 části I přílohy IV nařízení (EU) 2017/2400 pro profil určení LHR
Jiné technologie	OR > 350 km

1.4. Definice profilů určení

RDL	Regionální doprava, užitečné zatížení nízké
RDR	Regionální doprava, užitečné zatížení reprezentativní
LHL	Dálková doprava, užitečné zatížení nízké
LHR	Dálková doprava, užitečné zatížení reprezentativní
UDL	Městská doprava, užitečné zatížení nízké
UDR	Městská doprava, užitečné zatížení reprezentativní
REL	Regionální doprava (EMS), užitečné zatížení nízké
RER	Regionální doprava (EMS), užitečné zatížení reprezentativní
LEL	Dálková doprava (EMS), užitečné zatížení nízké
LER	Dálková doprava (EMS), užitečné zatížení reprezentativní
MUL	Obecní služby, užitečné zatížení nízké
MUR	Obecní služby, užitečné zatížení reprezentativní
COL	Stavebnictví, užitečné zatížení nízké
COR	Stavebnictví, užitečné zatížení reprezentativní
HPL	Těžká městská doprava, přeprava cestujících, zatížení nízké
HPR	Těžká městská doprava, přeprava cestujících, nízké reprezentativní

UPL	Městská doprava, přeprava cestujících, zatížení nízké
UPR	Městská doprava, přeprava cestujících, zatížení reprezentativní
SPL	Příměstská doprava, přeprava cestujících, zatížení nízké
SPR	Příměstská doprava, přeprava cestujících, zatížení reprezentativní
IPL	Meziměstská doprava, přeprava cestujících, zatížení nízké
IPR	Meziměstská doprava, přeprava cestujících, zatížení reprezentativní
CPL	Autokar, přeprava cestujících, zatížení nízké
CPR	Autokar, přeprava cestujících, zatížení reprezentativní

2. Výpočet průměrných specifických emisí výrobce

2.1. Výpočet specifických emisí CO_2 nového těžkého vozidla

Specifické emise CO_2 v g/km nového těžkého vozidla *v*, které je zařazeno do podskupiny vozidel *sg*, nebo jeho primárního vozidla se vypočtou takto:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

kde

$\sum_{mp}$ je součet všech profilů určení *mp* uvedených v bodu 1.4;

sg je podskupina vozidel, do které bylo nové těžké vozidlo *v* přiřazeno podle bodu 1 této přílohy,

$W_{sg,mp,}$ je hmotnost profilů určení uvedená v bodech 2.1.1 až 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$ jsou emise CO_2 v g/km nového těžkého vozidla *v* stanovené pro profil určení *mp* a vykázané podle článků 13a a 13b a normalizované podle přílohy III;

$CO2p_{v,mp}$ jsou emise CO_2 v g/km primárního vozidla nového těžkého vozidla *v* stanovené pro profil určení mp a pro uspořádání podvozku (nízká/vysoká podlaha, počet podlaží) použitelné pro jeho podskupinu vozidel sg, vykázané podle článků 13a a 13b a normalizované podle přílohy III;

Pro těžká motorová vozidla s nulovými emisemi se hodnoty $CO2_{v,mp}$ a $CO2p_{v,mp}$ stanoví na 0.

2.1.1. Váhy profilu určení ($W_{sg,mp}$) pro těžká vozidla kategorie N

Podskupina vozidel (*sg*) (*)	Profil určení (*mp*) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53, 53v	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s, 1sv	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1, 1v	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2, 2v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3, 3v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0

Podskupina vozidel (*sg*) (*)	Profil určení (*mp*) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11v	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,23	0,3	0,37
12	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7
16, 16v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

(*) Viz definice v bodě 1.1.
(**) Viz definice v bodě 1.4.

2.1.2. Váhy profilu určení (Wsg,mp) pro těžká vozidla kategorie M

Podskupina vozidel (*sg*) (*)	Profil určení (*mp*) (**)									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

Podskupina vozidel (*sg*) (*)	Profil určení (*mp*) (**)									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

(*) Viz definice v bodě 1.1.
(**) Viz definice v bodě 1.4.

2.1.3. Váhy profilu určení (W*sg*,*mp*) pro těžká vozidla kategorie O

Podskupina vozidel (*sg*) (*)	Profil určení (*mp*) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Podskupina vozidel (*sg*) (*)	Profil určení (*mp*) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

(*) Viz definice v bodě 1.1.
(**) Viz definice v bodě 1.4.

2.2. Průměrné specifické emise CO_2 všech nových těžkých vozidel v podskupině vozidel pro výrobce

Pro každého výrobce a každé vykazované období se průměrné specifické emise CO_2 $avgCO2_{sg}$ všech nových těžkých vozidel v podskupině vozidel *sg*, nebo v příslušných případech jejich primárních vozidel, vypočtou takto:

2.2.1. Pro těžká vozidla kategorií N a O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \text{ (v g/tkm)}$$

2.2.2. Pro úplná nebo dokončená vozidla kategorie M:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - Vpv_{sg}) \times PN_{sg}} \text{ v g/pkm)}$$

2.2.3. Pro primární vozidla těžkých vozidel kategorie M:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{Vpv_{sg} \times PN_{sg}} \text{ (v g/pkm)}$$

kde

Σ_v je součet za všechna nová těžká vozidla výrobce v podskupině vozidel *sg*, s výhradou článku 7b;

$CO2_v$ jsou specifické emise CO_2 nového těžkého vozidla *v*, stanovené podle bodu 2.1;

$CO2p_v$ jsou specifické emise CO_2 primárního vozidla nového těžkého vozidla *v*, stanovené podle bodu 2.1;

V_{sg} je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupině vozidel *sg*;

Vpv_{sg} počet nových těžkých vozidel v podskupině vozidel *sg*, který se podle článku 7b započítá s emisemi CO_2 jejich primárních vozidel při výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 podle bodu 2.2.3;

PL_{sg} je průměrné užitečné zatížení těžkých vozidel v podskupině vozidel *sg* stanovené podle bodu 2.5;

PN_{sg} je průměrný počet cestujících ve vozidlech v podskupině vozidel *sg* stanovený podle bodu 2.5.

2.3. Výpočet faktoru pro nulové a nízké emise podle článku 5

2.3.1 Vykazovaná období let 2019 až 2024

Pro každého výrobce a každé vykazované období od roku 2019 do roku 2024 se faktor pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi (ZLEV) podle článku 5 vypočte takto:

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

kde:

V_{all} je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupinách vozidel *sg* = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH;

V_{conv} je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupinách vozidel *sg* = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH s výjimkou těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi;

V_{zlev} je součet V_{in} a V_{out},

kde:

V_{in} *je* $\sum_v (1+ (1 - CO2_v/LET_{sg}))$

přičemž $\sum_v$ je součet za všechna nová těžká vozidla s nulovými a nízkými emisemi v podskupinách vozidel sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH;

$CO2_v$ jsou specifické emise CO_2 v g/km těžkého vozidla v s nulovými nebo nízkými emisemi stanovené podle bodu 2.1;

LET_{sg} je mezní hodnota pro nízké emise podskupiny vozidel sg, do níž těžké vozidlo v patří, jak je definována v bodě 2.3.4;

V_{out} je celkový počet těžkých vozidel kategorie N s nulovými emisemi, která nejsou v podskupinách vozidel, na něž odkazuje definice V_{in}, a s maximální hodnotou 1,5 % V_{conv}

2.3.2 Vykazovaná období let 2025 až 2029

Pro každého výrobce a vykazované období se faktor pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi (ZLEV) uvedený v článku 5 vypočte takto:

ZLEV = 1 − (y − x) pokud je však výsledek vyšší než 1, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1, a pokud je výsledek nižší než 0,97, použije se hodnota 0,97;

kde:

x je 0,02;

y je součet V_{in} a V_{out}, dělený V_{total}, kde:

V_{in} je celkový počet nově registrovaných těžkých vozidel s nízkými a nulovými emisemi v podskupinách vozidel *sg* = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, přičemž každé z nich je započítáno jako $ZLEV_{specifi}$ v souladu s tímto vzorcem:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

kde:

$Co2_v$ jsou specifické emise CO_2 v g/km těžkého vozidla *v* s nulovými nebo nízkými emisemi stanovené podle bodu 2.1;

LET_{sg} je mezní hodnota pro nízké emise podskupiny vozidel *sg*, do níž těžké vozidlo v patří, jak je určena v bodu 2.3.4;

V_{out} je celkový počet nově registrovaných těžkých vozidel s nulovými emisemi v kategorii N, která nejsou v podskupinách vozidel, na něž odkazuje definice V_{in}, a s maximální hodnotou 0,035 V_{total};

V_{total} je celkový počet nově registrovaných těžkých vozidel výrobce v kategorii N v daném vykazovaném období.

Je-li V_{in}/V_{total} nižší než 0,0075, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1.

2.3.3 Vykazovaná období od roku 2030

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Výpočet mezní hodnoty pro nízké emise

Mezní hodnota pro nízké emise LET_{sg} podskupiny vozidel *sg* se stanoví takto:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

kde:

$rCO2_{sg}$ je referenční hodnota emisí CO_2 v podskupině vozidel *sg*, stanovená podle bodu 3;

PL_{sg} je průměrné užitečné zatížení těžkých vozidel v podskupině vozidel *sg* stanovené podle bodu 2.5.

2.4. Výpočet podílů těžkých vozidel

Za každého výrobce a každé vykazované období se podíl nových těžkých vozidel v podskupině vozidel $share_{sg}$ vypočte takto:

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

Za každého výrobce a každé vykazované období se podíl nových těžkých vozidel s nulovými emisemi v podskupině vozidel zev_{sg} vypočte takto:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Za každého výrobce a každé vykazované období se podíl nových těžkých vozidel v podskupině vozidel *sg*, který se podle článku 7b započítá s emisemi CO_2 jejich primárních vozidel při výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 podle bodu 2.2, vypočte takto:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

kde:

$Vzev_{sg}$ je počet nových těžkých vozidel s nulovými emisemi výrobce v podskupině vozidel *sg*;

Vpv_{sg} počet nových těžkých vozidel v podskupině vozidel *sg*, který se podle článku 7b započítá s emisemi CO_2 jejich primárních vozidel při výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 podle bodu 2.2;

V_{sg} je počet nových těžkých vozidel výrobce v podskupině vozidel *sg*;

V je počet nových těžkých vozidel výrobce.

2.5. Hodnoty užitečného zatížení, počty cestujících a objemy nákladu

Průměrná hodnota užitečného zatížení PL_{sg} těžkého vozidla kategorie N nebo O v podskupině vozidel *sg* se vypočte takto:

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

Průměrný počet cestujících PN_{sg} těžkého vozidla kategorie N nebo O v podskupině vozidel sg se vypočte takto:

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

kde

Σ_{mp} je součet všech profilů určení *mp*

$W_{sg,mp}$ je hmotnost profilů určení specifikovaná v bodech 2.1.1 až 2.1.3

$PL_{sg,mp}$ je hodnota užitečného zatížení přiřazená těžkým vozidlům kategorií N a O v podskupině vozidel *sg* pro profil určení *mp*, jak je definována v bodech 2.5.1 a 2.5.3.

$PN_{sg,mp}$ je počet cestujících přiřazený těžkým vozidlům kategorie M v podskupině vozidel *sg* pro profil určení *mp*, jak je určen v bodě 2.5.2.

2.5.1. Těžká vozidla kategorie N

Hodnoty užitečného zatížení $PL_{sg, mp}$ (v tunách) se stanoví takto:

<table>
<tr><td rowspan="2">Pod-skupina vozidel sg (*)</td><td colspan="14">Profil určení mp (**)</td></tr>
<tr><td>RDL</td><td>RDR</td><td>LHL</td><td>LHR</td><td>UDL</td><td>UDR</td><td>REL</td><td>RER</td><td>LEL</td><td>LER</td><td>MUL</td><td>MUR</td><td>COL</td><td>COR</td></tr>
<tr><td>53</td><td colspan="2" rowspan="11">Jak je stanoven v bodě 3.1.1</td><td colspan="2" rowspan="7">Nepoužije se</td><td colspan="2" rowspan="11">Jak je stanoven v bodě 3.1.1</td><td colspan="8" rowspan="11">Nepoužije se</td></tr>
<tr><td>53v</td></tr>
<tr><td>54</td></tr>
<tr><td>1s</td></tr>
<tr><td>1sv</td></tr>
<tr><td>1</td></tr>
<tr><td>1v</td></tr>
<tr><td>2</td><td colspan="2" rowspan="3">Jak je stanoven v bodě 3.1.1</td></tr>
<tr><td>2v</td></tr>
<tr><td>3</td><td colspan="2" rowspan="2">Nepoužije se</td></tr>
<tr><td>3v</td></tr>
<tr><td>4-UD</td><td>0,9</td><td>4,4</td><td>1,9</td><td>14</td><td>0,9</td><td>4,4</td><td>3,5</td><td>17,5</td><td>3,5</td><td>26,5</td><td>0,6</td><td>3,0</td><td>0,9</td><td>4,4</td></tr>
<tr><td>4-RD</td><td colspan="14" rowspan="3"></td></tr>
<tr><td>4-LH</td></tr>
<tr><td>4v</td></tr>
<tr><td>5-RD</td><td>2,6</td><td>12,9</td><td>2,6</td><td>19,3</td><td>2,6</td><td>12,9</td><td>3,5</td><td>17,5</td><td>3,5</td><td>26,5</td><td>Nepou-žije se</td><td>Nepou-žije se</td><td>2,6</td><td>12,9</td></tr>
<tr><td>5-LH</td><td colspan="14" rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>5v</td></tr>
</table>

Podskupina vozidel *sg* (*)	Profil určení *mp* (**)													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Nepoužije se	Nepoužije se	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
11v														
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Nepoužije se	Nepoužije se	2,6	12,9
12v														
16	Nepoužije se												2,6	12,9
16v														

(*) Viz definice v bodě 1.1.
(**) Viz definice v bodě 1.4.

Technicky přípustné maximální hodnoty užitečného zatížení $maxPL_{sg}$ a objemu nákladu CV_{sg} se stanoví v souladu s bodem 3.1.1.

2.5.2. Těžká vozidla kategorie M

Počty cestujících $PN_{sg,mp}$, hmotnosti cestujících $Pmsg,mp_{sg,mp}$ a technicky přípustné maximální počty cestujících $maxPN_{sg}$ pro podskupinu vozidel *sg* a profil určení *mp* se stanoví v souladu s bodem 3.1.1.

2.5.3. Těžká vozidla kategorie O

Hodnoty užitečného zatížení $PL_{sg,\ mp}$ (v tunách) se stanoví takto:

Podskupina vozidel (*sg*) (*)	Profil určení (*mp*) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se
611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	Nepoužije se	Nepoužije se	Nepoužije se

(*) Viz definice v bodě 1.1.
(**) Viz definice v bodě 1.4.

Technicky přípustné maximální hodnoty užitečného zatížení $maxPL_{sg}$ a objemu nákladu CV_{sg} se stanoví v souladu s bodem 3.1.1.

2.6. Výpočet váhového faktoru počtu najetých kilometrů a užitečného zatížení nebo počtu cestujících

Váhový faktor počtu najetých kilometrů a užitečného zatížení (počtu cestujících) (MPW_{sg}) podskupiny vozidel *sg* je definován jako součin počtu najetých kilometrů za rok uvedených v bodě 2.6.1 a hodnot užitečného zatížení a počtu cestujících pro podskupinu vozidel specifikovaných pro kategorie vozidel N, M a O v bodech 2.5.1, 2.5.2 a 2.5.3, normalizovaný na příslušnou hodnotu pro podskupinu vozidel 5-LH, a vypočítá se takto:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$ (pro těžká vozidla kategorií N a O)

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$ (pro těžká vozidla kategorie M)

kde

AM_{sg} je počet najetých kilometrů za rok specifikovaný pro těžká vozidla v příslušné podskupině vozidel v bodech 2.6.1, 2.6.2 a 2.6.3;

AM_{5-LH} je počet najetých kilometrů za rok specifikovaný pro podskupinu vozidel 5-LH v bodě 2.6.1;

PL_{sg} je stanoveno v bodech 2.5.1 a 2.5.3;

PN_{sg} je stanoven v bodě 2.5.2;

PL_{5-LH} je hodnota průměrného užitečného zatížení pro podskupinu vozidel 5-LH, jak je stanovena v bodě 2.5.1.

2.6.1. Počet najetých kilometrů za rok pro těžká vozidla kategorie N

Podskupina vozidel (sg) (*)	Počet najetých kilometrů za rok AM_{sg} (v km)
53, 53 v	58 000
54	58 000
1s, 1sv	58 000
1, 1v	58 000
2, 2v	60 000
3, 3v	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000

Podskupina vozidel (*sg*) (*)	Počet najetých kilometrů za rok AM_{sg} (v km)
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
11v	60 000
12	67 000
12v	60 000
16, 16v	60 000

(*) Viz definice v bodě 1.1

2.6.2. Počet najetých kilometrů za rok pro těžká vozidla kategorie M

Podskupina vozidel (*sg*) (*)	Počet najetých kilometrů za rok AM_{sg} (v km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000

Podskupina vozidel *(sg)* (*)	Počet najetých kilometrů za rok AM_{sg} (v km)
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

(*) Viz definice v bodě 1.1

2.6.3. Počet najetých kilometrů za rok pro těžká vozidla kategorie O

Podskupina vozidel *(sg)* (*)	Počet najetých kilometrů za rok AM_{sg} (v km)
111, 111V,112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

(*) Viz definice v bodě 1.1

2.7. Průměrné specifické emise CO_2 výrobců podle článku 4

Pro každého výrobce se vypočtou následující průměrné specifické emise CO_2:

2.7.1. Pro vykazovaná období let 2019 až 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Pro vykazovaná období od roku 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kde

$\sum_{sg}$ je součet těch podskupin vozidel, jež jsou zahrnuty do výpočtu konkrétních specifických emisí CO_2 v souladu s bodem 4.2;

ZLEV se stanoví podle bodu 2.3;

$share_{sg}$ se stanoví podle bodu 2.4;

zev_{sg} se stanoví podle bodu 2.4;

pv_{sg} se stanoví podle bodu 2.4;

MPW_{sg} se stanoví podle bodu 2.6;

$avgCO2_{sg}$ se stanoví podle bodu 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ se stanoví podle bodu 2.2;

$rCO2_{sg}$ se stanoví podle bodu 3.1.2.

3. Výpočet referenčních hodnot

3.1. Referenční hodnoty

Následující referenční hodnoty se vypočítají na základě všech nových těžkých vozidel všech výrobců za referenční období vztahující se na podskupinu vozidel *sg* podle bodu 3.2.

3.1.1. Pro každou podskupinu vozidel *sg*, se hodnoty užitečného zatížení $PL_{sg,mp}$, počet cestujících $PN_{sg,mp}$, hmotnost cestujících $PM_{sg,mp}$, technicky přípustné maximální hodnoty užitečného zatížení $maxPL_{sg}$, technicky přípustný maximální počet cestujících $maxPN_{sg}$ a objem nákladu CV_{sg} vypočtou takto:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}}$$ (pro těžká vozidla kategorie N)*

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}}$$ (pro těžká vozidla kategorie M)*

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}}$$ (pro těžká vozidla kategorie M)*

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}}$$ (pro těžká vozidla kategorie N)*

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}}$$ (pro těžká vozidla kategorie M)*

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}}$$ (pro těžká vozidla kategorie O)

(*pouze pro podskupiny vozidel, pro něž nejsou v bodě 2.5 pro $PL_{sg,mp}$ nebo $PN_{sg,mp}$ uvedeny žádné explicitní hodnoty)

3.1.2. Referenční emise CO_2 $rCO2_{sg}$ uvedené v článku 3 se vypočtou takto:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$ (pro těžká vozidla kategorií N a O)

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}}$$ (pro těžká vozidla kategorie M)

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}}$$ (pro těžká vozidla kategorie M)

kde

Σ_v je součet všech nových těžkých vozidel v podskupině vozidel *sg* registrovaných v referenčním období vztahujícím se na podskupinu *sg* podle bodu 3.2;

$CO2_v$ jsou specifické emise CO_2 nového těžkého vozidla *v* stanovené podle bodu 2.1, v příslušných případech upravené podle přílohy II;

$CO2p_v$ jsou specifické emise CO_2 primárního vozidla nového těžkého vozidla *v* stanovené podle bodu 2.1, v příslušných případech upravené podle přílohy II;

rV_{sg} je počet všech nových těžkých vozidel v podskupině vozidel *sg* registrovaných v referenčním období vztahujícím se na podskupinu *sg* podle bodu 3.2;

PL_{sg} je průměrné užitečné zatížení těžkých vozidel v podskupině vozidel *sg* stanovené podle bodu 2.5;

PN_{sg} je průměrný počet cestujících v těžkých vozidlech v podskupině vozidel *sg* stanovený podle bodu 2.5.

$PL_{v,mp}$ je užitečné zatížení těžkého vozidla *v* v profilu určení *mp* stanovené na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$PN_{v,mp}$ je počet cestujících těžkého vozidla *v* v profilu určení *mp* stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$PM_{v,mp}$ je hmotnost cestujících těžkého vozidla *v* v profilu určení *mp* stanovená na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$maxPL_v$ je technicky přípustné maximální užitečné zatížení těžkého vozidla *v* stanovené na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$maxPN_v$ je technicky přípustný maximální počet cestujících v těžkém vozidle *v* stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

CV_v je objem nákladu těžkého vozidla *v* stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b.

3.2. Referenční období vztahující se na podskupiny vozidel

Následující vykazovaná období se použijí jako referenční období pro podskupiny vozidel:

Podskupina vozidel sg	Vykazované období roku použitelné jako referenční období
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
1, 2, 3, 11, 12, 16	2021
Všechny ostatní	2025

3.2.1. Pokud je v referenčním období specifikovaném v bodě 3.2 v podskupině vozidel *sg* počet nových těžkých vozidel všech výrobců nižší než 50, použijí se tato pravidla:

Průměrné specifické emise CO_2 $avgCO2_{sg}$ a $avgCO2p_{sg}$ podle bodu 2.2 a referenční emise CO_2 $rCO2_{sg}$ a $rCO2p_{sg}$ podle bodu 3.1.2 se stanoví na hodnotu ‚0' pro všechny výrobce v podskupině *sg* za účelem výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 v souladu s bodem 2.7 a cílů pro specifické emise CO_2 v souladu s bodem 4.1 pro vykazovaná období let < Y + 5. Y je rok prvního vykazovaného období, v němž je počet nových těžkých vozidel všech výrobců v podskupině vozidel *sg* nejméně 50.

Pro zjištění referenčních emisí CO_2 $rCO2_{sg}$ a $rCO2p_{sg}$ za účelem výpočtu cíle pro specifické emise CO_2 v souladu s bodem 4 se nejprve vypočtou odpovídající hodnoty podle bodu 3.1.2 pro vykazované období roku *Y* místo pro referenční období vztahující se na podskupinu vozidel *sg* podle bodu 3.2.

Výsledné hodnoty se poté vydělí

— cílovým faktorem $RET_{sg,Y}$ definovaným v bodě 5.1.1 pro získání referenčních emisí CO_2 $rCO2_{sg}$,

— cílovým faktorem $RETp_{sg,Y}$definovaným v bodě 5.1.1 pro získání referenčních emisí CO_2 $rCO2p_{sg}$.

4. Výpočet cíle pro specifické emise CO_2 výrobce podle článku 6

4.1. Cíle pro specifické emise CO_2

Pro každého výrobce se následující cíle pro specifické emise CO_2 *T* vypočítají takto:

4.1.1. Pro vykazovaná období let 2025 až 2029:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. Pro vykazovaná období od roku 2030:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

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

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

kde

$\sum_{sg}$ je součet těch podskupin vozidel, jež jsou zahrnuty do výpočtu konkrétního cíle pro specifické emise CO_2 v souladu s bodem 4.2;

$share_{sg}$ se stanoví podle bodu 2.4;

MPW_{sg} se stanoví v bodu 2.6;

rf_{sg} je cíl snížení emisí CO_2 vztahující se ke konkrétnímu vykazovanému období na nová těžká vozidla v podskupině vozidel *sg* podle bodu 4.3;

rfp_{sg} je cíl snížení emisí CO_2 vztahující se ke konkrétnímu vykazovanému období na primární vozidla nových těžkých vozidel v podskupině vozidel *sg* podle bodu 4.3;

$zevM_{sg}$ je povinný podíl těžkých vozidel s nulovými emisemi vztahující se ke konkrétnímu vykazovanému období na těžká vozidla v podskupině vozidel *sg* podle bodu 4.3;

$rCO2_{sg}$ je stanoven v bodě 3.1.2;

$rCO2p_{sg}$ je stanoven v bodě 3.1.2;

pv_{sg} je stanoven v bodě 2.4.

4.2. Podskupiny vozidel zahrnuté do výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 a cílů pro specifické emise CO_2 výrobců

Následující podskupiny vozidel *sg* se zahrnou do výpočtu specifických emisí CO_2 $CO_2(X)$,, cílů pro specifické emise CO_2 $T(X)$ a snížení emisní trajektorie pro CO_2 $ET(X)_Y$:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
podskupiny vozidel, na něž se vztahují cíle pro snížení emisí CO_2 podle čl. 3a odst. 1 písm. a)	podskupiny vozidel pro přepravu zboží, na něž se vztahují cíle pro snížení emisí CO_2 podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d) a odstavce 3	podskupiny vozidel pro přepravu cestujících, na něž se vztahují cíle pro snížení emisí CO_2 podle čl. 3a odst. 1 písm. b), c) a d) (Autokary a nízkopodlažní autobusy třídy II)	podskupiny vozidel pro přepravu cestujících, na něž se vztahují cíle pro těžká vozidla s nulovými emisemi podle článku 3d (Městské autobusy)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Všechny podskupiny vozidel uvedené v bodech 1.1.1 a 1.1.3. Ve vykazovaných obdobích před rokem 2035 však podskupiny účelových vozidel nebudou zahrnuty.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	31-LF 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. Cíle pro snížení emisí CO_2 a povinné podíly těžkých vozidel s nulovými emisemi

4.3.1. Následující cíle pro snížení emisí CO_2 rf_{sg} a rfp_{sg} podle článku 3a se použijí na těžká vozidla v podskupině vozidel *sg* pro různá vykazovaná období:

Cíle pro snížení emisí CO_2 rf_{sg} a rfp_{sg}

Podskupiny vozidel *sg*		Vykazované období			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Středně těžká nákladní vozidla	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 16 t s uspořádáním náprav 4x2 a 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Těžká nákladní vozidla > 16 t se zvláštním uspořádáním náprav	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Účelová vozidla	53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v	0	0	64 %	90 %
Autokary a meziměstské autobusy (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Primární vozidla autokarů a meziměstských autobusů (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Přípojná vozidla	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131V, 132, 132V, 133	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %

Cíle pro snížení emisí CO_2 rf_{sg} a rfp_{sg}					
Podskupiny vozidel *sg*		Vykazované období			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Návěsy 421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611V, 612V, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	10 %	10 %	10 %	Pro vykazovaná období před rokem 2025 se všechny cíle pro snížení emisí CO_2 rf_{sg} a rfp_{sg} rovnají 0.

4.3.2. Následující cíle pro těžká vozidla s nulovými emisemi $zevM_{sg}$ podle článku 3b jsou použitelné pro těžká vozidla v podskupině vozidel *sg* pro různá vykazovaná období:

Povinné podíly těžkých vozidel s nulovými emisemi $zevM_{sg}$					
Podskupiny vozidel *sg*		Vykazované období			
		před rokem 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Městské autobusy	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	90 %	100 %	100 %

5. Emisní kredity a výpůjčky kreditů uvedené v článku 7

5.1. Trajektorie pro snížení emisí CO_2

5.1.1. Cílové faktory

Pro každou podskupinu vozidel *sg* a vykazované období roku *Y* se cílové faktory definují takto:

$$RET_{sg,Y} = (1\text{-}rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

$$RETp_{sg,Y} = (1\text{-}rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1\text{-}zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y)/(uY - lY)$$

kde

lY, uY jsou hodnoty pro nejdřívější a nejpozdější rok v množině {rY, 2025, 2030, 2035, 2040} pro podskupiny vozidel uvedené ve sloupci X = 2025 v tabulce v bodě 4.2,

v množině {rY, 2030, 2035, 2040} pro všechny ostatní podskupiny vozidel sg, vymezující nejmenší interval, pro který platí podmínka $lY \leq Y < uY$;

rY je rok referenčního období vztahující se na podskupinu vozidel *sg* podle bodu 3.2;

$rf_{sg,lY}$, $rf_{sg,uY}$ jsou cíle pro snížení emisí CO_2 podskupiny vozidel *sg* pro nová těžká nákladní vozidla v letech *lY* a *uY* podle bodu 4.3;

$rfp_{sg,lY}$, $rfp_{sg,uY}$ jsou cíle pro snížení emisí CO_2 podskupiny vozidel *sg* pro primární vozidla nových těžkých nákladních vozidel v letech *lY* a *uY* podle bodu 4.3;

$zevM_{sg,lY}$, $zevM_{sg,uY}$ jsou povinné podíly těžkých vozidel s nulovými emisemi pro nová těžká vozidla pro roky *lY* a *uY* podle bodu 4.3;

Pro vykazování v letech Y < rY se hodnoty $RET_{sg,Y}$, $RETp_{sg,Y}$ a $ZET_{sg,Y}$ rovnají 1, tak aby nevznikl žádný příspěvek podskupiny vozidel *sg* k emisní trajektorii CO_2.

5.1.2. Trajektorie pro snížení emisí CO_2

5.1.2.1. Potom se pro každou podskupinu vozidel *sg* a vykazované období roku *Y* definují následující trajektorie pro snížení emisí CO_2:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Pro každého výrobce a vykazované období roku *Y* mezi lety 2019 a 2024 se definují následující trajektorie pro snížení emisí CO_2:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Pro každého výrobce a vykazované období roku Y mezi lety 2025 a 2040 se definují následující trajektorie pro snížení emisí CO_2:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1- pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

kde

$\sum_{sg}$ je součet těch podskupin vozidel, jež jsou zahrnuty do výpočtu konkrétní trajektorie pro snížení emisí CO_2 v souladu s bodem 4.2;

$share_{sg}$ je podíl nových těžkých vozidel výrobce v podskupině vozidel *sg*, stanovený podle bodu 2.4;

MPW_{sg} se stanoví podle bodu 2.6;

$rCO2_{sg}$ se stanoví podle bodu 3.1.2;

$rCO2p_{sg}$ se stanoví podle bodu 3.1.2;

pv_{sg} je podíl nových těžkých vozidel výrobce v podskupině vozidel *sg*, který se podle článku 7b započítá s emisemi CO_2 jejich primárních vozidel při výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 podle bodu 2.2.

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

Pro každého výrobce a každé vykazované období let Y od roku 2019 do roku 2040 mají emisní kredity $cCO2(X)_Y$ a výpůjčky kreditů $dCO2(X)_Y$, (*X = NO, M*) následující hodnoty, nebo jsou 0 (tj. emisní kredity a výpůjčky kreditů nemohou být záporné), podle toho, která hodnota je vyšší:

	2019 ≤ Y< 2025	*2025 ≤ Y< 2030*	*2030 ≤ Y< 2040*
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y]\times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y]\times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y]\times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	*0*	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y]\times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y]\times V_y$
$cCO2(M)_Y$	*0*	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y]\times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y]\times V_y$
$dCO2(M)_Y$	*0*	*0*	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y]\times V_y$

kde

$ET(X)_Y$ je trajektorie snižování emisí CO_2 výrobce ve vykazovaném období roku Y určená podle bodu 5.1 *(X = 2025, NO, M);*

$CO2(X)_Y$ jsou průměrné specifické emise CO_2 výrobce ve vykazovaném období roku Y určené podle bodu 2.7 *(X = 2025, NO, M)*;

$T(X)_Y$ je cíl pro specifické emise CO_2 výrobce ve vykazovaném období roku Y určený podle bodu 4 *(X = 2025, NO, M)*;

V_Y je počet nových těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období roku Y.

5.3. Limit výpůjček kreditů

Pro každého výrobce jsou limity výpůjček kreditů $limCO2(X)_Y$ ve vykazovaném období roku *Y* definovány takto:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0{,}05 \times V(2025)_Y$ za vykazovaná období let Y < 2030;

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0{,}05 \times V(NO)_Y$ za vykazovaná období let Y ≥ 2030;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0{,}05 \times V(M)_Y$ za vykazovaná období let Y ≥ 2030;

kde

$T(X)_Y$ je cíl pro specifické emise výrobce ve vykazovaném období roku Y určený podle bodu 4 *(X = 2025, NO, M)*;

$V(X)_Y$ je počet nových těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období roku Y v podskupinách vozidel, jež jsou zahrnuty do výpočtu specifických emisí CO_2 *CO2(X)* v souladu s bodem 4.2 *(X = 2025, NO, M)*.

5.4. Emisní kredity pro nejbližší období

Výpůjčky kreditů získané za uvedené vykazované období roku 2025 se sníží o částku odpovídající emisním kreditům získaným před tímto vykazovaným obdobím, která se pro každého výrobce stanoví takto:

$$redCO2 = min(dCO2(NO)_{2025}\,;\, \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

kde

min je menší ze dvou hodnot uvedených v závorkách;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ je součet za vykazovaná období let Y od roku 2019 do roku 2024;

$dCO2(NO)_Y$ jsou výpůjčky kreditů za vykazované období roku Y, stanovené v souladu s bodem 5.2;

$cCO2(NO)_Y$ jsou emisní kredity za vykazované období roku Y, stanovené v souladu s bodem 5.2.

6. Stanovení nadměrných emisí CO_2 výrobce uvedených v čl. 8 odst. 2

Pro každého výrobce a každé vykazované období roku Y od roku 2025 se hodnota nadměrných emisí CO_2 specifická pro kategorii vozidel $exeCO2(X)_Y$ vypočte jak je uvedeno níže, je-li kladná (X = NO, M).

Za vykazované období roku 2025:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

Za vykazovaná období let Y od roku 2026 do roku 2028, od roku 2030 do roku 2033 a od roku 2035 do roku 2038:

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) -$$

$$\sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

Za vykazovaná období let Y od roku 2030 o roku 2033 a od roku 2035 do roku 2038:

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) -$$

$$\sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Za vykazovaná období let Y = 2029, 2034 a 2039:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Za vykazovaná období let Y = 2034 a 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^{Y} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

Za vykazované období roku 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Za vykazovaná období let Y > 2040:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V$$

Pokud předchozí výpočty vedou k záporné hodnotě $exeCO2(X)_Y$, hodnota $exeCO2(X)_Y$ se stanoví na 0.

kde

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ je součet za vykazovaná období let Y od roku 2019 do roku 2024;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ je součet za vykazovaná období let I od roku 2025 do roku Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ je součet za vykazovaná období let J od roku 2025 do roku (Y-1);

$\sum_{I=2025}^{2039}$ *je součet za vykazovaná období let I od roku 2025 do roku 2039;*

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ je součet za vykazovaná období let J od roku 2030 do roku (Y-1);

$dCO2(X)_Y$ *jsou* výpůjčky *kreditů za vykazované období roku Y stanovené podle bodu 5.2 (X = NO, M);*

$cCO2(X)_Y$ jsou emisní kredity za vykazované období roku Y stanovené podle bodu 5.2 (X = NO, M);

$ccCO2(X)_{I,Y}$ jsou emisní kredity za vykazované období roku I opravené o část, která vypršela po 7 letech, stanovené podle bodu 6.1 (X = NO, M);

$limCO2(X)_Y$ je limit výpůjček kreditů, stanovený v souladu s bodem 5.3 (X = NO, M);

$redCO2(X)$ je snížení výpůjček kreditů za vykazované období roku 2025 stanovené podle bodu 5.4 (X = NO, M).

Ve všech ostatních případech se hodnota nadměrných emisí $exeCO2(X)_Y$ stanoví na 0 (X = NO, M).

Nadměrné emise CO_2 za vykazované období roku Y podle čl. 8 odst. 2, jsou:

$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$

6.1. Stanovení $ccCO2(X)_{Y,I}$

$ccCO2(X)_{I,Y} = cCO2(X)_I$ *pro* $Y \leq I + 7$;

$ccCO2(X)_{I,Y} = min(cCO2(X)_I;$

$\sum_{K=2025}^{I+7} dCO2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO2(X)_{K,Y})$ *pro* $Y > I + 7$“.

2) Příloha II se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA II

Opravné postupy uvedené v článku 11

1. Úprava referenčních emisí CO_2 po změně postupů schvalování typu uvedených v čl. 11 odst. 2

Po změně postupů schvalování typu uvedených v čl. 11 odst. 2 se referenční emise CO_2 uvedené v bodě 3.1.2 přílohy I přepočítají.

Za tímto účelem se emise CO_2 v g/km nových těžkých vozidel *v* v referenčním období a jejich primárních vozidel stanovené pro profil určení *mp*, jak je uvedeno v bodě 2.1 přílohy I, upraví takto:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2(RP)_{r,mp})$$

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

kde

$\sum_r$ je součet za všechna reprezentativní těžká vozidla *r* pro podskupinu vozidel *sg*,

sg je podskupina vozidel, do které těžké vozidlo *v* patří,

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

$CO2(RP)_{v,mp}$ jsou specifické emise CO_2 těžkého vozidla *v* v g/km, stanovené pro profil určení *mp* a založené na údajích ze sledování za referenční období;

$CO2(RP)_{r,mp}$ jsou specifické emise CO_2 reprezentativního těžkého vozidla *r* v g/km, stanovené pro profil určení *mp* v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími předpisy k němu ve znění platném v referenčním období;

$CO2_{r,mp}$ jsou specifické emise CO_2 reprezentativního těžkého vozidla *r* stanovené pro profil určení *mp* v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími předpisy k němu podle změn uvedených v čl. 11 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení;

$CO2p(RP)_{v,mp}$ jsou specifické emise CO_2 primárního vozidla těžkého vozidla *v* v g/km, stanovené pro profil určení *mp* a založené na údajích ze sledování za referenční období;

$CO2p(RP)_{r,mp}$ jsou specifické emise CO_2 primárního vozidla reprezentativního těžkého vozidla *r* v g/km, stanovené v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími předpisy k němu ve znění platném v referenčním období;

$CO2p_{r,mp}$ jsou specifické emise CO_2 primárního vozidla reprezentativního těžkého vozidla *r* stanovené pro profil určení *mp* v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a prováděcími předpisy k němu podle změn uvedených v čl. 11 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení;

Specifické emise CO_2 se normalizují podle přílohy III s použitím hodnot parametrů uvedených v čl. 14 odst. 1 písm. f), které jsou použitelné ve vykazovaném období uvedeném v čl. 11 odst. 2 písm. a).

Reprezentativní těžká vozidla se definují v souladu s metodikou uvedenou v čl. 11 odst. 3.

2. Použití upravených referenčních emisí CO_2 podle čl. 11 odst. 2

Pokud ve vykazovaném období roku Y byly stanoveny specifické emise CO_2 některých nových těžkých vozidel výrobce se změnami uvedenými v čl. 11 odst. 2, referenční emise $CO_2 rCO_{sg}$ podskupiny vozidel *sg* použité v bodech 4 a 5.1 přílohy I se vypočítají takto:

$$rCO2_{sg} = \sum_{,i} V_{sg,i}/V_{sg} \; x \; rCO2_{sg,,i}$$

kde:

$\sum_{,i}$ je součet

— pro i = 0: nepozměněný postup pro stanovení emisí CO_2, pro který jsou použitelné původní referenční emise CO_2 bez úprav, a

— pro i ≥ 1: všechny následné změny uvedené v čl. 11 odst. 2;

V_{sg} je počet nových těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období roku *Y* a podskupině vozidel *sg*;

$V_{sg,i}$ je počet nových těžkých vozidel výrobce ve vykazovaném období roku *Y* a podskupině vozidel *sg*, jejichž specifické emise CO_2 byly stanoveny se zohledněním změny *i*;

$rCO2_{sg,i}$ jsou:

— pro i = 0: neupravené referenční emise CO_2

— pro i ≥ 1: referenční emise CO_2, které byly stanoveny pro podskupinu vozidel *sg* se zohledněním změny *i*.“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA III

Normalizace specifických emisí CO_2 nových těžkých vozidel podle článku 4

1. Normalizace specifických emisí CO_2

Pro účely výpočtu podle bodu 2.1 přílohy I se hodnoty emisí CO_2 $CO2_{v,mp}$ těžkých vozidel normalizují takto:

$$CO2_{v,mp} = reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) + \Delta CO2cv_{v,mp}$$

$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v$ (pro těžká vozidla kategorií N a O)

$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v$ (pro těžká vozidla kategorie M)

Hodnoty emisí CO_2 $CO2p_{v,mp}$ primárních vozidel se normalizují podle stejné metodiky s použitím parametrů pro primární vozidla.

kde

$CO2_{v,mp}$ jsou normalizované emise CO_2 těžkého vozidla *v* stanovené pro profil určení *mp*, jež je nutno zohlednit ve výpočtu podle bodu 2.1 přílohy I;

$reportCO2_{v,mp}$ jsou emise CO_2 v g/km nového těžkého vozidla *v* stanovené pro profil určení *mp* a vykázané podle článků 13a a 13b;

$\Delta CO2_{v,mp}(m)$ se stanoví v souladu s bodem 3;

$\Delta CO2cv_{v,mp}$ se stanoví v souladu s bodem 4;

$PL_{v,mp}$ je užitečné zatížení těžkého vozidla *v* v profilu určení *mp* stanovené na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$PL_{sg,mp}$ je užitečné zatížení pro podskupinu vozidel *sg* a profil určení *mp* podle bodu 2.5 přílohy I;

$PM_{v,mp}$ je hmotnost cestujících těžkého vozidla *v* v profilu určení *mp* stanovená na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$PM_{sg,mp}$ je hmotnost cestujících pro podskupinu vozidel *sg* a profil určení *mp* podle bodu 2.5 přílohy I;

cCW_v je korekce pohotovostní hmotnosti těžkého vozidla *v* použitá podle bodu 2.

2. Normalizace pohotovostní hmotnosti

Vzhledem k tomu, že dopravní užitkovost těžkého vozidla se zvyšuje s jeho technicky přípustným maximálním užitečným zatížením nebo počtem cestujících, ale z technických důvodů znamenají vyšší hodnoty těchto parametrů vyšší pohotovostní hmotnost, a tedy vyšší emise CO_2, použije se následující korekce pohotovostní hmotnosti těžkého vozidla *v* v podskupině vozidel *sg* za účelem normalizace jeho specifických emisí CO_2 podle bodu 1:

$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v)$ pro těžká vozidla kategorie N;

$cCWv = 0$ pro těžká vozidla kategorie O;

$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v)$ pro těžká vozidla kategorie M;

kde

a_{sg} je lineární koeficient stanovený podle bodu 2.1 za vykazované období roku, v němž bylo těžké vozidlo *v* registrováno;

$maxPL_v$ je technicky přípustné maximální užitečné zatížení těžkého vozidla *v* stanovené na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$maxPN_v$ je technicky přípustný maximální počet cestujících v těžkém vozidle *v* stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$maxPL_{sg}$ je technicky přípustné maximální užitečné zatížení podskupiny vozidel *sg* stanovené podle bodu 2.5 přílohy I;

$maxPN_{sg}$ je technicky přípustný maximální počet cestujících podskupiny vozidel *sg* stanovený podle bodu 2.5 přílohy I.

2.1. Stanovení normalizačních parametrů

Pro každé vykazované období se parametry a_{sg} a b_{sg} stanoví pomocí lineární regresní analýzy korelace hodnot CW_v s hodnotami $maxPL_v$ (těžká vozidla kategorie N) a $maxPN_v$ (těžká vozidla kategorie M), se zohledněním všech nově registrovaných těžkých vozidel *v* v podskupině vozidel *sg*:

$CWv \approx a_{sg}\ maxPL_v + b_{sg}$ pro těžká vozidla kategorie N;

$CW_v \approx a_{sg}\ maxPN_v + b_{sg}$ pro těžká vozidla kategorie M;

kde

CW_v je pohotovostní hmotnost těžkého vozidla *v* stanovená na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b; není-li k dispozici přesná hodnota, může být určena přibližně pomocí korigované skutečné hmotnosti těžkého vozidla v;

$maxPL_v$ je technicky přípustné maximální užitečné zatížení těžkého vozidla v stanovené na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$maxPN_v$ je technicky přípustný maximální počet cestujících v těžkém vozidle *v* stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b.

3. Změna emisí CO_2 v souvislosti se změnou celkové hmotnosti vozidla

Změna *ex post* emisí CO_2 těžkého vozidla *v*, kterou je nutno stanovit pro profil určení *mp* z důvodu změny *ex post* celkové hmotnosti, jež má být přiřazena těžkému vozidlu za účelem stanovení emisí CO_2, je definována touto lineární aproximací:

$$\Delta CO2_{v,mp}(m) = m\ (CO2_{v,r} - CO2_{v,l})\ /\ (Mr - Ml)$$

kde:

m je změna celkové hmotnosti přiřazené těžkému vozidlu v za účelem stanovení jeho emisí CO_2,

$CO2_{v,r}$ jsou emise CO_2 těžkého vozidla *v* v g/km, beze změny hmotnosti, stanovené pro stejný profil určení mp a reprezentativní zatížení

$CO2_{v,l}$ jsou emise CO_2 těžkého vozidla *v* v g/km, beze změny hmotnosti, stanovené pro stejný profil určení mp a nízké zatížení

Mr je celková hmotnost vozidla v simulaci, beze změny hmotnosti, pro stejný profil určení mp a reprezentativní zatížení

Ml je celková hmotnost vozidla v simulaci, beze změny hmotnosti, pro stejný profil určení mp a nízké zatížení

4. Normalizace pro různé objemy nákladu

Těžká vozidla kategorie O v rámci téže podskupiny vozidel mají různé objemy nákladu. Vzhledem k tomu, že dopravní užitkovost těžkého vozidla se zvyšuje s objemem nákladu, ale z technických důvodů toto zvýšení znamená vyšší emise CO_2, použije se následující korekce emisí CO_2 těžkého vozidla *v* v podskupině vozidel *sg*:

$$\Delta CO2cv_{v,mp} = a_{sg,mp}\ (CV_{sg} - CV_v)$$

kde

$a_{sg,mp}$ je lineární koeficient stanovený podle bodu 4.1 za vykazované období roku, v němž bylo těžké vozidlo *v* registrováno;

CV_v je objem nákladu těžkého vozidla *v* stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

CV_{sg} je objem nákladu vozidla podskupiny *sg* stanovený podle bodu 2.5 přílohy I.

Pro těžká vozidla kategorií N a M se korekce emisí CO_2 $\Delta CO2cv_{v,mp}$ rovná 0.

4.1. Stanovení normalizačních parametrů

Pro každé vykazované období a profil určení se parametry $a_{sg,mp}$ a $b_{sg,mp}$ stanoví pomocí lineární regresní analýzy korelace hodnot $[reportCO2v,mp + \Delta CO2_{v,mp}(m)]$ s hodnotami CV_v se zohledněním všech nově registrovaných těžkých vozidel *v* v podskupině vozidel *sg*:

$$reportCO2v,mp + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

kde

CV_v je objem nákladu těžkého vozidla *v* stanovený na základě údajů vykázaných podle článků 13a a 13b;

$reportCO2_{v,mp}$, $\Delta CO2_{v,mp}(m)$ jsou vymezeny v bodě 1.

PŘÍLOHA IV

Pravidla pro údaje, které mají být sledovány a vykazovány podle článků 13a a 13b

ČÁST A: ÚDAJE, KTERÉ MAJÍ BÝT SLEDOVÁNY A VYKAZOVÁNY ČLENSKÝMI STÁTY

a) identifikační číslo vozidla u všech nových těžkých vozidel podle článku 2, která jsou registrována na území daného členského státu;

b) název výrobce;

c) značka (obchodní název výrobce);

d) kód karoserie, jak je uveden v položce 38 prohlášení o shodě, v relevantních případech včetně doplňujících číselných znaků uvedených v dodatku 2 k příloze I nařízení (EU) 2018/858;

e) v případě těžkých vozidel podle čl. 2 odst. 1 písm. a) nebo b) informace o hnací jednotce specifikované v položkách 23, 23.1 a 26 prohlášení o shodě;

f) maximální rychlost těžkého vozidla, jak je uvedena v položce 29 prohlášení o shodě;

g) stupeň dokončení, jak je uveden ve vybraném vzoru prohlášení o shodě, v souladu s bodem 2 přílohy VIII prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683 ([1]);

h) kategorie vozidla, jak je uvedena v položce 0.4 prohlášení o shodě;

i) počet náprav, jak je uveden v položce 1 prohlášení o shodě;

j) TPMLM, jak je uvedena v položce 16.1 prohlášení o shodě;

k) otisk kryptografického klíče souboru záznamů výrobce, jak je uveden v položce 49.1 prohlášení o shodě; u těžkých vozidel registrovaných do 30. června 2025 mohou členské státy oznámit pouze prvních osm znaků kryptografického klíče;

l) specifické emise CO_2, jak jsou uvedeny v položce 49.5 prohlášení o shodě;

m) průměrná hodnota zatížení, jak je uvedena v položce 49.6 prohlášení o shodě;

n) datum registrace;

o) TPMLM jízdní soupravy pro těžké vozidlo kategorie N3 v mimořádně těžké soupravě podle čl. 3 bodu 25, jak je uvedena v položce 16.4 prohlášení o shodě nebo certifikátu EU o jednotlivém schválení vozidla;

p) u vozidel zvláštního určení jejich označení, jak je uvedeno v bodě 51 prohlášení o shodě;

q) počet poháněných náprav, jak je uveden v položce 3 prohlášení o shodě;

r) u těžkých vozidel schválených podle čl. 2 odst. 3 písm. b) nařízení (EU) 2018/858 informace o tom, že těžké vozidlo bylo zkonstruováno a vyrobeno nebo upraveno k použití složkami civilní ochrany, požární službou či složkami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku;

s) u těžkých vozidel registrovaných pro použití složkami civilní ochrany, požární službou nebo složkami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku, potvrzení, že vozidlo je registrováno pro použití složkami civilní ochrany, požární službou nebo složkami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku a že splňuje podmínky stanovené v čl. 3a odst. 5 tohoto nařízení. U všech těžkých vozidel, včetně jednotlivě schválených těžkých vozidel, jsou odpovídajícími informacemi informace, které mají být uvedeny v EU prohlášení o shodě nebo v certifikátu EU o jednotlivém schválení vozidla nebo ve vnitrostátním certifikátu o jednotlivém schválení vozidla v souladu se vzory stanovenými v prováděcím nařízení (EU) 2020/683, bez ohledu na případné vnitrostátní výjimky použitelné podle čl. 45 odst. 1 nařízení (EU) 2018/858.

([1]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/683 ze dne 15. dubna 2020, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o správní požadavky na schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, a na dozor nad trhem s nimi (Úř. věst. L 163, 26.5.2020, s. 1).

ČÁST B: ÚDAJE, JEŽ MAJÍ VYKAZOVAT VÝROBCI A JINÉ SUBJEKTY

V souladu s článkem 13b tohoto nařízení vykazuje každý vykazující subjekt následující údaje pro ta těžká vozidla, pro která je povinen vypracovat soubor záznamů výrobce (MRF) nebo soubor informací o vozidle (VIF) v souladu s nařízením (EU) 2017/2400 a prováděcím nařízením (EU) 2022/1362.

V případě těžkých vozidel uvedených v části A písm. p) a q) přílohy IV výrobce uvedený v článku 7a rovněž informuje Komisi v souladu s čl. 2 odst. 4 a 5, pokud těžké vozidlo, které by jinak bylo od povinností stanovených v článku 3a osvobozeno, od těchto povinností osvobozeno není.

Kategorie vozidel / podskupiny vozidel	Vykazující subjekty			
	Výrobce primárního vozidla ([1])	Mezivýrobce vozidla ([2])	Výrobce vozidla ([3]) ([6])	Pověřená technická zkušebna ([8])
N / všechny	Nepoužije se	Nepoužije se	— MRF ([4]) — Další informace (*)	Nepoužije se
M / všechny	— VIF ([5]) — MRF ([4]) — Další informace (*) týkající se primárního vozidla	Nepoužije se	— VIF ([5]) — MRF ([4]) — Další informace (*) týkající se úplného nebo dokončeného vozidla	Nepoužije se
O / všechny	Nepoužije se	Nepoužije se	— MRF ([7]) — Další informace (*)	— MRF ([7]) — Další informace (*)

([1]) Ustanovení čl. 3 bod 29 nařízení (EU) 2017/2400.
([2]) Ustanovení čl. 3 bod 31 nařízení (EU) 2017/2400.
([3]) Ustanovení čl. 3 bod 4a nařízení (EU) 2017/2400.
([4]) Záznamový soubor výrobce (MRF), čl. 3 bod 23 nařízení (EU) 2017/2400.
([5]) Soubor informací o vozidle (VIF), čl. 3 bod 25 nařízení (EU) 2017/2400.
([6]) Čl. 2 bod 5 prováděcího nařízení (EU) 2022/1362.
([7]) Záznamový soubor výrobce (MRF), čl. 2 bod 9 prováděcího nařízení (EU) 2022/1362.
([8]) Ustanovení čl. 8 odst. 6 a 7 prováděcího nařízení (EU) 2022/1362.
(*) Další informace:

Č.	Sledovaný parametr	Zdroj	Kategorie vozidel. Na kterou se vztahuje sledovaný parametr
15	Značka (obchodní název výrobce)		Všechny
24	Název a adresa výrobce převodovky	Položka 0.4 vzoru certifikátu konstrukční části, samostatného technického celku nebo systému v dodatku 1 k příloze VI nařízení (EU) 2017/2400	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;

Č.	Sledovaný parametr	Zdroj	Kategorie vozidel. Na kterou se vztahuje sledovaný parametr
25	Značka (obchodní název výrobce převodovky)	Položka 0.1 vzoru certifikátu konstrukční části, samostatného technického celku nebo systému v dodatku 1 k příloze VI nařízení (EU) 2017/2400	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;
32	Název a adresa výrobce nápravy	Položka 0.4 vzoru certifikátu konstrukční části, samostatného technického celku nebo systému v dodatku 1 k příloze VII nařízení (EU) 2017/2400	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo; Kategorie O;
33	Značka (obchodní název výrobce nápravy)	Položka 0.1 vzoru certifikátu konstrukční části, samostatného technického celku nebo systému v dodatku 1 k příloze VII nařízení (EU) 2017/2400	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo; Kategorie O;
39	Název a adresa výrobce pneumatik	Položka 1 vzoru certifikátu konstrukční části, samostatného technického celku nebo systému v dodatku 1 k příloze X nařízení (EU) 2017/2400	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo; Kategorie O;
40	Značka (obchodní název výrobce pneumatik)	Položka 3 vzoru certifikátu konstrukční části, samostatného technického celku nebo systému v dodatku 1 k příloze X nařízení (EU) 2017/2400	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo; Kategorie O;
72	Číslo licence pro provozování simulačního nástroje		Všechny
75	Hmotnostní emise CO_2 motoru v průběhu zkoušky WHTC (8) (g/kWh)	Bod 1.4.2 doplňku k dodatku 5 nebo bod 1.4.2 doplňku k dodatku 7 k příloze I nařízení Komise (EU) č. 582/20112 [2], podle toho, které ustanovení je použitelné	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;

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

Č.	Sledovaný parametr	Zdroj	Kategorie vozidel. Na kterou se vztahuje sledovaný parametr
76	Spotřeba paliva motoru v průběhu zkoušky WHTC (g/kWh)	Bod 1.4.2 doplňku k dodatku 5 nebo bod 1.4.2 doplňku k dodatku 7 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011, podle toho, které ustanovení je použitelné	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;
77	Hmotnostní emise CO_2 motoru v průběhu zkoušky WHSC (9) (g/kWh)	Bod 1.4.1 doplňku k dodatku 5 nebo bod 1.4.1 doplňku k dodatku 7 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011, podle toho, které ustanovení je použitelné	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;
78	Spotřeba paliva motoru v průběhu zkoušky WHSC (g/kWh)	Bod 1.4.1 doplňku k dodatku 5 nebo bod 1.4.1 doplňku k dodatku 7 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011, podle toho, které ustanovení je použitelné	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;
101	U těžkých vozidel s datem simulace od 1. července 2020 číslo schválení typu motoru	Bod 1.2.1 doplňku k dodatku 5, 6 nebo 7 k příloze I nařízení (EU) č. 582/2011 podle toho, co je použitelné	Kategorie N; Kategorie M: pouze primární vozidlo;
102	U těžkých vozidel s datem simulace od 1. července 2021 soubor ve formátu CSV („*comma separated values*“); tento soubor s příponou „.vsum“ nese stejný název jako příslušný pracovní soubor a obsahuje souhrnné výsledky jednotlivých simulovaných profilů určení a stavů užitečného zatížení	Soubor generovaný simulačním nástrojem uvedeným v čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2017/2400 v jeho verzi grafického uživatelského rozhraní (GUI)	Všechny

ČÁST C: ROZMEZÍ HODNOT ODPORU VZDUCHU (CDXA) PRO ÚČELY ZVEŘEJNĚNÍ PODLE ČLÁNKU 13c

Pro účely veřejného zpřístupnění hodnoty CdxA uvedené v údajové položce 23 v souladu s článkem 13c použije Komise rozmezí vymezená v následující tabulce obsahující odpovídající rozmezí pro každou hodnotu CdxA:

Rozsah	Hodnota CdxA [m^2]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15

Rozsah	Hodnota CdxA [m²]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

PŘÍLOHA V

Vykazování a správa údajů podle článků 13a až 13c

1. VYKAZOVÁNÍ ČLENSKÝMI STÁTY

1.1. Údaje uvedené v části A přílohy IV předává kontaktní místo příslušného orgánu v souladu s článkem 13a elektronickým přenosem údajů Evropské agentuře pro životní prostředí.

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

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

a

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. VYKAZOVÁNÍ VÝROBCI

2.1 Výrobci neprodleně sdělí Komisi tyto informace:

a) název výrobce uvedený v prohlášení o shodě nebo v certifikátu o jednotlivém schválení;

b) světový kód výrobce (kód WMI) definovaný v nařízení Komise (EU) č. 19/2011 ([1]), který se má použít v identifikačním čísle vozidla u nových těžkých vozidel, jež mají být uvedena na trh;

c) kontaktní místo, které odpovídá za odesílání údajů Evropské agentuře pro životní prostředí.

Oznámí neprodleně Komisi veškeré změny týkající se těchto informací.

Oznámení se posílají na adresy uvedené v bodě 1.1.

2.2. Údaje uvedené v části B bodě 2 přílohy I předává kontaktní místo výrobce v souladu s článkem 13b elektronickým přenosem údajů Evropské agentuře pro životní prostředí.

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

3. ZPRACOVÁNÍ ÚDAJŮ

3.1. Evropské agentura pro životní prostředí zpracovává údaje předané v souladu s body 1.1 a 2.2 a zaznamenává zpracované údaje do registru.

3.2 Údaje týkající se těžkých vozidel registrovaných v předchozím vykazovaném období a zaznamenané v registru se zveřejní do 30. dubna každého roku, s výjimkou následujících údajových položek:

3.2.1. identifikační číslo vozidla;

3.2.2. název a adresa výrobce převodovky;

3.2.3. značka (obchodní název výrobce převodovky);

3.2.4. název a adresa výrobce nápravy;

3.2.5. značka (obchodní název výrobce nápravy);

3.2.6. název a adresa výrobce pneumatik;

3.2.7. značka (obchodní název výrobce pneumatik);

3.2.8. model motoru;

3.2.9. model převodovky;

3.2.10. model odlehčovací brzdy;

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

3.2.11. model měniče krouticího momentu;

3.2.12. model úhlového převodu;

3.2.13. model nápravy;

3.2.14. model odporu vzduchu;

3.2.15. soubor ve formátu CSV („*comma separated values*“); tento soubor s příponou „.vsum“ nese stejný název jako příslušný pracovní soubor a obsahuje souhrnné výsledky jednotlivých simulovaných profilů určení a stavů užitečného zatížení.

3.3. Zjistí-li příslušný orgán nebo výrobci chyby v předložených údajích, neprodleně o nich informují Komisi a Evropskou agenturu pro životní prostředí tak, že odešlou zprávu s oznámením o chybě této agentuře a e-maily na adresy uvedené v bodě 1.1.

3.4. Za podpory Evropské agentury pro životní prostředí ověří Komise oznámené chyby a údaje v registru v příslušných případech opraví.

3.5. Za podpory Evropské agentury pro životní prostředí zpřístupní Komise včas před uplynutím lhůty pro předání elektronické formáty pro přenos údajů podle bodů 1.1. a 2.2.

PŘÍLOHA VI

Srovnávací tabulka

Nařízení (EU) 2018/956	Toto nařízení
Článek 1	Ustanovení čl. 1 odst. 2
Článek 2	Článek 2
Článek 3	Článek 3
Článek 4	Článek 13a
Článek 5	Článek 13b
Článek 6	Článek 13c
Článek 7	Článek 13d
Článek 8	Článek 13e
Článek 9	Článek 13f
Článek 10	—
Článek 11	Článek 14
Článek 12	Článek 16
Článek 13	Článek 17
Článek 14	—
Příloha I	Příloha IV
Příloha II	Příloha V“.