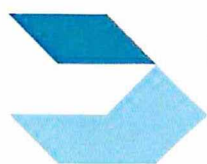


**ZÁPIS Z JEDNÁNÍ K IMPLEMENTACI SMĚRNICE EU 2022/362 A NAVRHOVANÉ
LEGISLATIVY DO SEM**



Ministerstvo dopravy



Vážený pan

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Čerčanská 12
140 00 Praha 4

Odpověď k č. j. ze dne
RSD-53787/2023-2

Č. j./Sp. zn./Typ
MD-35901/2022-930/16
MD/35901/2022/930

Vyřizuje/E-mail/Telefon

Datum
Praha
26.05.2023

Věc: Odpověď na doplňující dotazy v rámci transpozice směrnice (EU) 2022/362

Vážený pane řediteli,

zasílám Vám odpovědi na doplňující dotazy ve věci zásadních změn ve zpoplatnění pozemních komunikací v rámci transpozice směrnice EU 2022/362 (dále jen „směrnice“), které byly zaslány dopisem od pana č. j. RSD-53787/2023-2. Z pověření pana ministra si dovoluji reagovat Vám na tyto dotazy již pouze na pracovní úrovni.

Nejprve bych uvedl, že dne 4. 5. 2023 bylo již zasláno e-mailem zástupcům ŘSD a zástupcům dodavatele SEM změnové znění návrhu novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění předkládaném na poradu ministra dopravy dne 9. 5. 2023 (dále jen „ZoPK“), v rámci připravované transpozice směrnice EU 2022/362, který bude v nejbližších dnech zaslán do meziresortního připomínkového řízení (dále jen „MPŘ“). V této souvislosti uvádím, že struktura novelizovaného nařízení vlády č. 240/2014 Sb. (dále jen „nařízení vlády“) a způsob určení emisní třídy CO₂ vozidla v SEM v novelizované vyhlášce č. 470/2012 Sb. (dále jen „vyhláška“), bude upřesněn až před předložením návrhu ZoPK vládě a to v podobě tezí těchto prováděcích právních předpisů.

K připravované struktuře nařízení vlády uvádím následující. Rozdělení sazeb na období dne a noci bude zrušeno. Rozdělení dle emisní třídy Euro bude zachováno a nově bude zavedeno rozlišení vozidel dle emisních tříd CO₂ v souladu se ZoPK. Znění ZoPK bude upřesněno po MPŘ, přičemž teze vyhlášky ohledně určení emisní třídy CO₂ a teze nařízení vlády budou součástí materiálu předkládaného k projednání vládě, resp. legislativní radě vlády. Teze nařízení vlády budou vycházet ze struktury přílohy IIIc směrnice (struktura emisí dle Euro tříd zůstává, lze předpokládat, že kategorie CNG-BIO-EURO VI bude zrušena s ohledem na znění článku 7ca druhý pododstavec odst. 2 směrnice, když doba 4 let od zavedení normy Euro 6 již uplynula. Vozidla zařazená do Euro 6 s nižším množstvím produkovaných emisí budou nadále zvýhodňována výhradně přiřazením do lepší emisní třídy CO₂). Rozdělení dle kategorie pozemních komunikací, kategorie vozidla, největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, počtů náprav, zůstává zachováno, jak je uvedeno v platném znění nařízení vlády. Tarifní sazba mýtného se bude skládat z a) z poplatku za pozemní komunikace, b) souhrnné částky za externí náklady (hluk, znečištění emisemi, emise CO₂). Hodnoty poplatků za externí náklady budou vycházet z přílohy IIIb (sloupec meziměstské) a IIIc směrnice. Slevy na mýtném a postup při uplatnění slevy

c) rozdělení dle náprav zůstává zachováno

- Ano emisní třída CO₂ bude stanovena na základě uvedených hodnot specifických emisí (g/tkm) v technickém průkazu vozidla nebo CoC listu a bude porovnána s referenčními hodnotami, které budou uvedené ve vyhlášce č. 470/2012 Sb. pro určené skupiny a podskupiny vozidel.
- Referenční hodnoty emisí CO₂ jsou určeny na vyjmenované podskupiny vozidel dle nařízení EU 2019/1242 příloha 1 odst. 1 tabulka 1 nebo jsou taktéž uvedené v materiálu od Komise, viz příloha dopisu. Ve vyhlášce se předpokládá uvedení všech tabulek s referenčními hodnotami pro jednotlivé podskupiny vozidel a též pro skupiny vozidel, na které zatím nedopadá nařízení (EU) 1242/2019. Způsob určení emisní třídy u ostatních vozidel, pro které zatím nemáme jistotu ohledně referenční hodnoty CO₂ pro určení emisní třídy (např. autobusy, dodávky nad 3,5 tuny), bude upřesněno při přípravě novely vyhlášky č. 470/2012 Sb..

2. Osvobození vozidel se předpokládá dle poskytnutého návrhu novely zákona o pozemních komunikacích, tj. dochází pouze ke zrušení osvobození u vozidel používajícím jako palivo elektrickou energii nebo vodík výlučně, nebo v kombinaci s jiným palivem, je-li hodnota emisí CO₂ v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km. Elektrovozidla a vozidla na vodík, stejně jako „hybridní vozidla“ s největší povolenou hmotností větší než 3,5 tuny budou zpoplatněna mýtným.

3. Přeregistrace stávajících registrovaných vozidel

Pro stanovení podmínek pro přiřazení vozidel do jednotlivých emisních tříd CO₂ bylo uvedeno následující přechodné ustanovení do ZoPK.

4. Je-li ke dni nabytí účinnosti tohoto zákona vozidlo zaevidováno do systému elektronického mýtného, provozovatel systému elektronického mýtného je povinen uložit část mýtného ukládanou za účelem dosažení návratnosti nákladů podle § 22 odst. 1 písm. b) bodu 3 zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, podle emisní třídy CO₂ vozidla v systému elektronického mýtného, které splňuje nejméně přísnou emisní úroveň. Provozovatel systému elektronického mýtného je povinen určit emisní třídu CO₂ vozidla v systému elektronického mýtného, zapsat ji v evidenci údajů o mýtném a podle této třídy uložit část mýtného ukládanou za účelem dosažení návratnosti nákladů podle § 22 odst. 1 písm. b) bodu 3 zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona,

a) do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu provozovatel nebo řidič vozidla v systému elektronického mýtného anebo poskytovatel evropského mýtného poskytne údaje potřebné k určení emisní třídy CO₂ vozidla, nebo

b) nejpozději do 6 měsíců ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona; to neplatí, jde-li o vozidlo, které není zapsáno v registru silničních vozidel.

Ve vztahu k bodu b) akcentují, že bude nutné zajistit automatickou rekatégorizaci vozidel registrovaných v ČR do emisních tříd CO₂ vyzískáním dat o specifických emisích z rejstříku silničních vozidel na základě navrhovaného ustanovení § 5 odst. 5 písm. a) zákona č. 56/2001 Sb., podle § 4 odst. 2 písm. a) a d), § 4 odst. 3 písm. b), f), g), h), i), j) a k) a § 4 odst. 4 písm. a) provozovatelů systému elektronického mýtného pro účely registrace vozidel do systému elektronického mýtného, určení emisní třídy CO₂ vozidla v systému elektronického mýtného a pro účely vymáhání dlužného mýtného.

Údaje o emisních hodnotách CO₂ buď budou uvedeny v rejstříku silničních vozidel, nebo bude muset provozovatel předložit CoC list vozidla s deklaroványi hodnotami. O přecenění již projetého mýtného se neuvažuje, mýtné se bude hradit na základě zapsané emisní třídy CO₂ v SEM, tedy nižší mýtné platí až od okamžiku zapsání lepší emisní třídy CO₂.

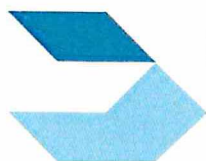
- Degradace

Znovu posouzení zařazení vozidla do emisní třídy CO₂ je dáno směrnicí a je po šesti letech od první registrace vozidla, to znamená, že ne u všech vozidel se bude znovu posuzovat jejich přeřazení do nižších tříd CO₂, ale každý rok 1. července se posoudí a z hlediska specifického množství emisí CO₂ přehodnotí pouze vozidla, která jsou v provozu déle než 6 let od jejich první registrace, přičemž datum první registrace je povinným údajem evidovaných v SEM již nyní. Referenční hodnoty budou uvedeny ve vyhlášce v podobě tabulek s jednotlivými vykazovanými roky pro určené podskupiny vozidel, viz text výše.

4. Pravidla u EETS a zaznamenání údajů CO₂ v technickém průkazu

Veškerá vozidla EETS poskytovatelů budou k účinnosti ZoPK v SEM převedena do 1. emisní třídy CO₂ a následně pro ně platí přechodné ustanovení 4, viz text výše. Údaje o CO₂ uváděné v rejstříku silničních vozidel a způsob vyzískání těchto dat přes eGSB sběrnici je nutné řešit s Odborem silničních vozidel MD - O150-

S pozdravem



Vážený pan

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 00 Praha 1

Odpověď k č. j. ze dne
16. 6. 2023

Č. j./Sp. zn./Typ
MD-35901/2022-930/17
MD/35901/2022/930

Vyřizuje/E-mail/Telefon

Datum
Praha
19.06.2023

Věc: Odpověď na dokument "Nezbytná rozhodnutí – transpozice směrnice (EU) 2022/362"

Vážený pane řediteli,

odpovídám Vám na doplňující dotazy zaslané Vámi e-mailem dne 16. června 2023 v rámci transpozice směrnice (EU) 2022/362 do Systému elektronického mýtného. Odpovědi jsou přímo uvedeny pod každým žádaným rozhodnutím modrou [barvou písma](#).

Transpozice směrnice (EU) 2022/362

Pro další pokračování v přípravě komplexního návrhu, nacenění a implementaci změny, je nutné ze strany MD učinit rozhodnutí popsaná v tomto dokumentu.

Téma č. 1 - Zařazení vozidla do podskupiny

- existující podskupiny definuje nařízení (EU) 2019/1242 – působnost pouze pro část vozidel kategorie N2, N3
- nepokrývá všechna nákladní vozidla kategorií N2, N3
- nepokrývá vozidla kategorií M1, M2, M3
- nepokrývá vozidla zvláštního určení

Směrnice definuje „skupiny vozidel“ dle článku 2 bod 35. (seskupení vozidel uvedené v tabulce 1 přílohy I nařízení (EU) 2017/2400) a „podskupiny vozidel“ dle článku 2 bod 34. (podskupina vozidel ve smyslu čl. 3 bodu 8 nařízení (EU) 2019/1242). Na výše uvedené skupiny vozidel a podskupiny vozidel se vztahuje určení emisní třídy CO₂.

Dle článku 7cb odst. 2. směrnice v případě autobusů a autokarů se mohou členské státy rozhodnout, že budou uplatňovat hodnoty stejné jako u těžkých nákladních vozidel nebo nižší. Z tohoto ustanovení vyplývá, že k autobusům kategorie M2 M3 bude přistupováno jako k těžkým nákladním vozidlům se snížením sazeb, nejedná se tedy o žádnou systémovou změnu.

Zpoplatnění mýtným se v České republice vztahuje na silniční motorová vozidla, zvláštní vozidla nejsou předmětem zpoplatnění mýtným.

Pro zařazení do existujících podskupin jsou nezbytné následující údaje:

- (TP) Druh vozidla – tahač, nákladní vozidlo – **nevidováno v SEM**
- (TP) Uspořádání náprav (celkem, poháněné) – **nevidováno v SEM**
- (TP) Maximální hmotnost vozidla – **vidováno v SEM**
- (TP) Výkon motoru – **nevidováno v SEM**
- (???) Typ kabiny (s lůžky, bez lůžek) – **nevidováno v SEM**

Zařazení do podskupiny

Vozidlo je na základě údajů zařazeno do podskupiny podle tabulky 1 „Podskupiny vozidel“ v Příloze I nařízení (EU) 2019/1242.

Pokud nejsou k dispozici údaje o výkonu motoru a/nebo typu kabiny, použije se podskupina vozidel pro dlouhé vzdálenosti podle typu podvozku a uspořádání náprav (jedná se o skupiny 4-LH, 9-LH, 5-LH a 10-LH).

Vozidla uvedená ve skupinách a podskupinách jsou zařazována do CO₂ tříd na základě uvedených referenčních emisí CO₂ definovaných v článku 2 bod 38, kde „referenčními emisemi CO₂ skupiny vozidel“ je:

a) u vozidel, na něž se vztahuje nařízení (EU) 2019/1242, hodnota vypočítaná v souladu se vzorcem stanoveným v bodě 3 přílohy I uvedeného nařízení; (dle Vám již dříve zaslaných tabulek zpracovaných EK)

b) u vozidel, na něž se nařízení (EU) 2019/1242 nevztahuje, průměrná hodnota všech emisí CO₂ vozidel v dané skupině vozidel, vykázaná podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 pro první vykazované období, které začne po dni, k němuž se v souladu s článkem 24 nařízení (EU) 2017/2400 zakazuje registrace, prodej nebo uvedení do provozu vozidel v dané skupině vozidel, která nesplňují povinnosti uvedené v článku 9 nařízení (EU) 2017/2400;

1. Rozhodnout:

Nařízení (EU) 2019/1242 nedefinuje žádné podskupiny pro vozidla se všemi hnacími nápravami.

Jak taková vozidla zatřídit do podskupin?

Tato vozidla budou náležet do některé ze skupin vozidel uvedených v nařízení (EU) 2017/2400, přičemž předpokládáme, že pro tyto skupiny vozidel budou referenční hodnoty emisí CO₂ (specifické množství emisí v g/tkm) stanoveny v následujícím období, přičemž dle našeho pochopení nemůže být konkrétní hodnota emisí CO₂ zásadní pro naprogramování změny.

2. Rozhodnout:

Jak naložit s vozidly, pro která nejsou definovány podskupiny?

Budou vozidla, pro která není možné stanovit podskupinu, vždy v Emisní třídě CO₂ č. 1, pokud není možné je zařadit do Emisní třídy CO₂ č. 5?

U ostatních skupin vozidel dle nařízení 2017/2400 se bude určovat pouze emisní třída CO₂ č. 1, č. 4 a č. 5.

3. Rozhodnout:

Pokud potřebný údaj nebude uveden v technickém průkazu vozidla, které další dokumenty budou uznávány k prokázání potřebných údajů?

Totéž i pro další údaje potřebné pro zařazení do Emisní třídy CO₂.

Pro prokázání potřebných údajů bude možno použít i Prohlášení o shodě vozidla tzv. COC list. Prokázání nároku na lepší emisní třídu CO₂ jde k tíži provozovatele vozidla. Není-li tedy provozovatel vozidla schopen důvěryhodně prokázat validním dokumentem své specifické množství emisí CO₂, nemá nárok na zatřídění do lepší emisní třídy CO₂ než je „základní“ emisní třída CO₂ č.1.

4. Rozhodnout:

Jaký bude postup pro určení podskupiny v případě, že podskupina je přímo uvedena na doloženém dokumentu?

Pokud na dokumentu bude přímo uvedena podskupina vozidla, nebudou již další údaje pro určení podskupiny vyžadovány?

Ano, pokud bude skupina nebo podskupina vozidel uvedena v COC listu nebudou další údaje pro určení skupiny nebo podskupiny vozidel vyžadovány.

5. Rozhodnout:

Podmínky prokázání podskupiny provozovatelem vozidla.

Bude za prokázání potřebných parametrů vozidla odpovědný provozovatel vozidla? Jak postupovat v případě, pokud údaje neprokáže? Pokud budou např. údaje uvedeny slovně v cizím jazyce, stane se provozovatel vozidla odpovědný za důvěryhodný/úřední překlad?

Viz odpověď na otázku č.3. Jestliže provozovatel vozidla bude požadovat přeřazení vozidla do lepší CO2 třídy musí předložit takové dokumenty, ze kterých lze prokázat skupinu nebo podskupinu vozidla a jeho specifické množství emisí. V opačném případě zůstane vozidlo zařazené do CO2 třídy č.1. Odpovědnost za následné přeřazení do lepší emisní třídy CO2 po předložení validních dokumentů, které budou vyžadovány, a které budou exaktně definovány v následujícím období, nese provozovatel SEM.

6. Rozhodnout:

Lhůty pro provozovatele SEM z přechodných ustanovení.

Bude nutné navýšit lhůtu 5 pracovních dnů pro provozovatele SEM pro vyřízení individuální žádosti PV, pEETS (z důvodu sjednocení lhůt s lhůtami v SEM pro vyřízení podání) a znovu zvážit zrušení 6měsíční lhůtu pro provozovatele SEM z přechodných ustanovení, z důvodu nedostatečných údajů v RSV.

Uvedené lhůty jsou dle našeho názoru dostačující pro posouzení a převedení vozidla do lepší emisní třídy CO2 na základě individuální žádosti. Ostatně již lhůta 5 dní byla předmětem rozporování při projednání na LRV, která by si představovala její bezodkladné vyřízení. Jakou lhůtu by ŘSD považovalo za adekvátní?

Předpokládané obtíže s technickými průkazy vozidla a údaji v RSV (informativně):

- Technické průkazy nejsou normalizované. V různých zemích se liší.
 - Uvedená povinnost načtení dat z RSV se vztahuje pouze na vozidla registrovaná v ČR s tím, že předpokládáme, že „natahovaným“ údajem bude jen údaj o specifickém množství emisí, na základě kterého by mělo dojít k případnému zařazení vozidla do lepší emisní třídy CO2. Když se údaj „nenatáhne“, bude muset provozovatel vozidla žádat individuálně.
- Existují položky, které jsou definované mezinárodně, ale zvyklosti vyplňování se liší.
- To, že je položka na českém technickém průkazu neznámá, že bude na technickém průkazu z jiné země.
- I v ČR jsou různé vzory technického průkazu, které se nepochybně liší.
 - Nejde o „vzor technického průkazu“, ale o exaktně definovanou položku v RSV, buď na ní údaj evidovaný je, nebo není, žádná jiná možnost neexistuje.
- I stejná položka v technickém průkazu může být vyplněna mírně odlišně jednotlivými úředníky. Někdo používá standardní zkratky, někdo to dává slovně (to může být problém u cizích jazyků) - rozlišení nákladní vozidlo-tahač může být z technického průkazu obtížné.
 - Hodnota specifického množství emisí se zadává ve formě čísla, jednotka je neměnná (g/tkm)
- Údaje o typu kabiny se v technickém průkazu a RSV nevyskytují.
 - Zařazení vozidla do jednotlivých skupin resp. podskupin provázkou na konkrétní technický údaj evidovaný v RSV bude v tomto ohledu třeba dořešit v následujícím období, lze však kalkulovat s tím, že o jiné údaje, než údaje evidované v RSV se zařazení provádět nebude, neboť by to bylo v rozporu s možností automatického nahrání dat o vozidle z RSV. Provedení automatizovaného zařazení tuzemských vozidel do emisních tříd CO2 má za cíl pouze snížit nutnost „ruční práce“, zároveň však provozovateli vozidla neznemožňuje žádat o úpravu emisní třídy CO2 ručním způsobem, pokud by měl možnost doložit, že v rámci automatizovaného zařazení neproběhlo korektně.
- V některých variantách technických průkazů se vyskytuje položka pro lůžka, ale není jasné, jestli lůžka v kabinách vozidel patří do této kolonky.

- Často se stává, že některé položky v technickém průkazu nejsou vyplněné – není zcela jasné proč. Předpokládáme, že pokud položka není v technickém průkazu vyplněna, předpokládáme, že takový údaj není uveden ani v RSV.
 - Ano, avšak pak zároveň platí, že nebude provedeno automatizované přetřídění jeho emisní třídy CO2 postupem dle bodu b) přechodných ustanovení.

Téma č. 2 - Zařazení vozidla do Emisní třídy CO2

Pro zařazení do Emisní třídy CO2 je potřebné:

- **(TP) Datum první registrace vozidla – neevidováno v SEM**
 - Nově by se mělo jednat o povinně vyžadovaný údaj pro registraci do SEM, resp. tento údaj by se měl doevidovat v rámci žádosti o zatřídění do lepší emisní třídy CO2. Stejně tak se musí do systému „dotáhnout“ z RSV.
- Stanovená podskupina – **neevidováno v SEM**
 - Nově by se mělo jednat o povinně vyžadovaný údaj pro registraci do SEM, resp. tento údaj by se měl doevidovat v rámci žádosti o zatřídění do lepší emisní třídy CO2. Stejně tak se musí do systému „dotáhnout“ z RSV, je-li údaj na příslušné položce v RSV evidován.
- **(TP) Údaj o emisích CO2 v gramech na tunokilometr – neevidováno v SEM**
 - Nově by se mělo jednat o povinně vyžadovaný údaj pro registraci do SEM, resp. tento údaj by se měl doevidovat v rámci žádosti o zatřídění do lepší emisní třídy CO2. Stejně tak se musí do systému „dotáhnout“ z RSV, je-li údaj na příslušné položce v RSV evidován. Není-li, není nárok na lepší emisní třídu CO2 než je emisní třída č.1.
- Tabulky hraničních hodnot pro jednotlivé roky a jednotlivé podskupiny
 - Tyto hodnoty budou součástí prováděcího právního předpisu. Pro jednotlivé podskupiny vozidel dle nařízení (EU) 1242/2019 byly již vzorové tabulky, které budou využity při novelizaci vyhlášky 470/2012 Sb. ŘSD zaslány.

Zařazení do Emisní třídy CO2

Zařazení se provede podle tabulky hraničních hodnot CO2 pro rok první registrace vozidla (uvedení vozidla do provozu); následně se pak pro Emisní třídy CO2 č. 2 a č. 3 přehodnocuje Emisní třída vozidel, která jsou minimálně 6 let v provozu, a to ke dni 1. července vykazovaného (6.) roku.

7. Rozhodnout

Prováděcím předpisem vydat tabulky hraničních hodnot CO2 v gramech na tunokilometr pro jednotlivé roky a jednotlivé podskupiny.

Tabulky s hraničními emisemi CO2 podskupin vozidel dle nařízení (EU) 1242/2019 pro určení emisní třídy CO2, které budou využity při novelizaci vyhlášky, byly již zaslány pro další využití s tím, že pro skupiny vozidel, na které prozatím nařízení nedopadá, budou stanoveny obdobně, v současné době pouze ještě neznáme konkrétní hodnoty, které však pro nastavení systému nemohou být rozhodné.

8. Rozhodnout

Stanovení Emisní třídy CO2 pro vozidla prvně registrovaná před datem 01.07.2019.

Veškerá vozidla uvedená do provozu před tímto datem budou zařazena do emisní třídy CO2 č. 1. Ostatně bude se takto postupovat ve vztahu ke všem vozidlům, jak již vyplynulo z naší předchozí komunikace. Opakuji tedy, že k 1.3.2024 je nutné zajistit, aby SEM přidělil všem vozidlům emisní třídu CO2 č.1 a aby zároveň od tohoto data umožňoval, na základě prokázání konkretizovaných skutečností, viz výše, provést přeřazení libovolného vozidla do lepší emisní třídy CO2 s tím, že pro vozidla registrovaná v tuzemsku je pak k dispozici právě předmětné přechodné období pro doprogramování „natažení“ vybraných dat z RSV.

9. Rozhodnout:

Pokud na předloženém a uznávaném dokumentu bude přímo uvedena Emisní třída CO2, bude tato třída použita v SEM bez potřeby určení podskupiny vozidel a doložení hodnoty CO2?

Pokud tato povinnost nebude zakotvena v prováděcím předpisu, bude muset provozovatel vozidla vždy doložit všechny potřebné parametry pro určení Emisní třídy CO₂ a SEM určí Emisní třídu CO₂ nezávisle na hodnotě uvedené v předloženém dokumentu (*V takovém případě bude SEM provádět přehodnocení Emisní třídy CO₂ po šesti letech*)?

Pokud by snad náhodou nastal stav, že emisní třída CO₂ bude uvedena v uznatelném dokumentu, může se vozidlo do této emisní třídy zařadit za podmínky, že neuplynula delší doba od jeho první registrace než šest let. Toto je z důvodu, že emisní třída CO₂ vozidla není v čase stálým údajem, ale je údajem, který je závislý na čase. Neproměnným údajem je pouze údaj o specifickém množství emisí CO₂ (g/tkm), dle kterého dochází k zařazení jednotlivých vozidel do emisní třídy CO₂. Všechna vozidla budou posuzována z hlediska jejich zařazení do emisní třídy CO₂ po šesti letech od jejich první registrace, toto se samozřejmě netýká vozidel, které budou v emisní třídě CO₂ č.1, která je „nejhorší“ a není již kam klesat.

10. Rozhodnout:

Jak bude prováděno stanovení podskupiny a zařazení do Emisní třídy CO₂ pro vozidla obsluhovaná pEETS?

Veškerá vozidla EETS poskytovatelů budou k účinnosti ZoPK v SEM převedena do 1. emisní třídy CO₂ a následně pro ně platí přechodné ustanovení. Provozovatel systému elektronického mýtného je povinen určit emisní třídu CO₂ vozidla v systému elektronického mýtného, zapsat ji v evidenci údajů o mýtném a podle této třídy uložit část mýtného ukládanou za účelem dosažení návratnosti nákladů podle § 22 odst. 1 písm. b) bodu 3 zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona,

a) do 5 pracovních dnů ode dne, kdy mu provozovatel nebo řidič vozidla v systému elektronického mýtného anebo poskytovatel evropského mýtného poskytne údaje potřebné k určení emisní třídy CO₂ vozidla, nebo
b) nejpozději do 6 měsíců ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona; to neplatí, jde-li o vozidlo, které není zapsáno v registru silničních vozidel.

11. Rozhodnout:

Podmínky přeřazení do lepší Emisní třídy CO₂.

Pokud bude vozidlu přiřazena lepší Emisní třída CO₂, použije se při ohodnocování mýtných transakcí až od momentu přiřazení, nebo zpětně?

O přecenění již projetého mýtného se neuvažuje, mýtné se bude hradit na základě zapsané emisní třídy CO₂ v SEM, tedy nižší mýtné platí až od okamžiku zapsání lepší emisní třídy CO₂. Pouze v případě, že by z kapacitních důvodů nebylo možné přeregistraci emisní třídy CO₂ vozidla provést dle přechodného ustanovení do stanovených 5 pracovních dnů, může být účelné uvažovat o zpětném proplacení rozdílu v projetém mýtném tak, aby se předešlo sporům o bezdůvodné obohacení.

12. Rozhodnout:

Použití Emisní třídy CO₂ č. 4 nespádající pod nařízení 1242/2019 EU.

V odpovědi MD ze dne 06.02.2023 je uvedeno:

„Níže v tabulkách uvádím prvotní návrh struktury celkové mýtné sazby, přičemž pro skupiny vozidel nespádajících pod nařízení 1242/2019 EU se předpokládá, že bude rozlišována jen emisní třída CO₂ č. 1, č. 4 a č. 5 v souladu s článkem 7ga odst. 1, třetí pododstavec.“

Pro vozidla nespádající pod nařízení 1242/2019 EU není možné určit podskupinu vozidla, a tedy tato vozidla není možné zařadit do Emisní třídy CO₂ č. 4, jelikož její hraniční hodnoty jsou závislé na dané podskupině vozidla. Bude se pro skupiny vozidel nespádajících pod nařízení 1242/2019 EU určovat jen Emisní třída CO₂ č. 1 a č. 5?

U skupin vozidel uvedených v nařízení 2017/2400 lze určit „referenční emise CO₂ skupiny vozidel“, viz definice směrnice (b) u vozidel, na něž se nařízení (EU) 2019/1242 nevztahuje, průměrná hodnota všech emisí CO₂ vozidel v dané skupině vozidel, vykázaná podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 pro první vykazované období, které začne po dni, k němuž se v souladu s článkem 24 nařízení (EU) 2017/2400 zakazuje registrace, prodej nebo uvedení do provozu vozidel v dané skupině vozidel, která nesplňují povinnosti uvedené

v článku 9 nařízení (EU) 2017/2400; Z uvedeného pak vyplývá, že pro tyto skupiny vozidel se bude určovat emisní třída CO2 č. 1, 4 a 5.

Ostatní nad rámec uvedeného:

- Vozidla s nulovými emisemi s největší povolenou hmotností do 4,25 tuny budou osvobozena od zpoplatnění mýtným. Provoz těchto vozidel na zpoplatněných pozemních komunikacích bude řešen s osvobozenou palubní jednotkou.

S pozdravem

Transpozice směrnice (EU) 2022/362 – 2. iterace

Téma č. 1 - Zařazení vozidla do podskupiny

Otázka č. 1

MD ve své odpovědi na nezbytná rozhodnutí zmiňuje, že připravuje tabulky referenčních hodnot emisí pro další skupiny/podskupiny vozidel (tedy nad rámec těch, které jsou definovány v Nařízení (EU) 2019/1242 a na které MD dříve provozovatele SEM a Dodavatele SEM odkazovalo). Může MD poskytnout specifikace skupin/podskupin vozidel, pro která jsou tabulky referenčních hodnot ze strany MD připravovány a které budou aplikovány v rámci nové legislativy, resp. prováděcích předpisů)? Konkrétní referenční hodnoty nejsou pro implementaci v tuto chvíli podstatné.

Skupiny vozidel jsou definovány v příloze I tabulka 1 nařízení 2017/2400, podskupiny vozidel ve smyslu čl. 3 bodu 8 nařízení (EU) 2019/1242 jsou definovány v bodě 1 přílohy I nařízení 2019/1242. Struktura tabulky (tabulek) s referenčními hodnotami pro tyto skupiny a podskupiny vozidel bude finalizována v rámci přípravy novely vyhlášky č. 470/2012 Sb. Struktura tabulek se předpokládá, že bude velmi blízká, ne-li shodná jako v předmětných nařízeních. Z hlediska údajů, které jsou rozhodné pro určení emisní třídy CO₂ vozidel, a které mají být evidovány v SEM, by se však mělo jednat o shodný typ údajů: specifické množství emisí CO₂ (g/tkm); skupina/podskupina vozidla; datum první registrace vozidla a druh paliva (za účelem určení, zda se případně jedná o vozidlo s nulovými emisemi, když údaje o nulovém množství emisí nemusí být vždy v údajích o tomto vozidle v těchto případech vyplněny). Níže zasílám prvotní návrh struktury tabulky (tabulek) s referenčními hodnotami pro tyto skupiny a podskupiny vozidel, v tomto případě si vyhrazuji právo na budoucí upřesnění z důvodu, že může u některých skupin vozidel dojít ke změně statusu máme/nemáme k dispozici referenční hodnoty a dále z toho důvodu, že tato problematika ještě bude předmětem dalších jednání s jinými relevantními odbory Ministerstva dopravy (O150). Bez ohledu na níže uvedenou tabulku by však bylo vhodné, aby každé vozidlo registrované v SEM mohlo potenciálně nabývat emisních tříd CO₂ č. 1, č.2, č.3, č.4 i č. 5, ačkoliv v případech, kde nejsou definovány podskupiny vozidel budou třeba (dočasně) nevyužity všechny. Z hlediska programátorského se však v důsledku může jednat o lehčí úlohu. Uvedené považujeme za vhodné především z toho důvodů, že v navazujícím období lze předpokládat rozšíření dopadu nařízení č. 1242/2019 EU na další skupiny vozidel, pro které by též byly definovány podskupiny a pro ně relevantní množství referenčního množství specifických emisí CO₂.

Tabulka skupin/podskupin vozidel pro vozidla kategorie N > 3,5 tuny

Uspořádání náprav	Uspořádání podvozku	Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)	Skupina vozidel	Referenční hodnota emisí CO ₂	Určení emisních tříd CO ₂ č.
Vše	Vše	3,5 – 7,4	0	NE	1 a 5
4 × 2	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 7,4–7,5	1s	NE	1 a 5
	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 7,5–10	1	ANO	1, 4 a 5
	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 10–12	2	ANO	1, 4 a 5
	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 12–16	3	ANO	1, 4 a 5
	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 16	4 - UD	ANO	1,2,3,4 a 5
	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 16	4 - RD	ANO	1,2,3,4 a 5
	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 16	4 - LH	ANO	1,2,3,4 a 5
	Tahač	> 16	5 - RD	ANO	1,2,3,4 a 5
	Tahač	> 16	5 - LH	ANO	1,2,3,4 a 5
4 × 4	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 7,5–16	6	NE	1 a 5
	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 16	7	NE	1 a 5
	Tahač	> 16	8	NE	1 a 5
6 × 2	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	9 - RD	ANO	1,2,3,4 a 5
	9 - LH		ANO	1,2,3,4 a 5	
	Tahač	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	10 - RD	ANO	1,2,3,4 a 5
	Tahač		10 - LH	ANO	1,2,3,4 a 5
6 × 4	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	11	ANO	1, 4 a 5
	Tahač	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	12	ANO	1, 4 a 5
6 × 6	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	13	NE	1 a 5
	Tahač	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	14	NE	1 a 5
8 × 2	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	15	NE	1 a 5
8 × 4	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	16	ANO	1, 4 a 5
8 × 6 8 × 8	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	17	NE	1 a 5
8 × 2 8 × 4 8 × 6 8 × 8	Tahač	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	18	NE	1 a 5
pět náprav, všechna uspořádání	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla nebo tahač	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	19	NE	1 a 5

Vozidla neuvedená v tabulce mohou být zařazena pouze do emisní třídy č. 1 a 5

Tabulka skupin vozidel pro Autobusy kategorie M2 a M3

Uspořádání náprav	Uspořádání podvozku	Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)	Skupina vozidel	Referenční hodnota emisí CO ₂	Určení emisních tříd CO ₂ č.
Vše	Vše	3,5 – 7,4	0	NE	1 a 5
4 × 2	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 7,4–7,5	1s	NE	1 a 5
	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 7,5–10	1	ANO	1, 4 a 5
	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 10–12	2	ANO	1, 4 a 5
	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 12–16	3	ANO	1, 4 a 5
	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	> 16	4	ANO	1, 4 a 5
6 × 2	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	9	ANO	1, 4 a 5
6 × 4	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	11	ANO	1, 4 a 5
8 × 2	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	15	NE	1 a 5
8 × 4	Nákladní vozidlo bez přípojného vozidla	všechny hmotnosti kromě skupiny "0"	16	ANO	1, 4 a 5

Vozidla neuvedená v tabulce mohou být zařazena pouze do emisní třídy č. 1 a 5

Otázka č. 2

Pokud podskupiny vozidel definované v nařízení (EU) 2019/1242 spolu se skupinami/podskupinami vozidel podle odpovědi MD na Otázku č. 1 nebudou pokrývat všechna vozidla, která mají povinnost platit mýtné podle zákona č. 13/1997 Sb., jak MD zamýšlí nakládat s těmito nezařaditelnými vozidly? Můžeme předpokládat, že záměr MD je takový, že tato vozidla budou vždy patřit do emisní třídy CO₂ č. 1, za předpokladu, že se nebude jednat o bezemisní vozidla, která mají nárok na zařazení do emisní třídy CO₂ č. 5? Zařazení do ostatních emisních tříd CO₂ ve stávající situaci vyžaduje jasně definovanou skupinu/podskupinu.

Výše uvedená nařízení by měla obsahovat veškeré skupiny a podskupiny vozidel kategorie N, pro která budou známy referenční hodnoty specifického množství emisí CO₂. U autobusů budou hraniční hodnoty specifického množství emisí CO₂ také určeny. MD se domnívá, že by se neměly vyskytnout skupiny/podskupiny vozidel kategorie N, na které bychom neměli mít možnost získat či určit referenční hodnoty CO₂. V případě, že by se tak stalo, tak by veškerá vozidla náležící do těchto skupin/podskupin vozidel náležela do emisní třídy č. 1 resp. č. 5 v případě bezemisních vozidel.

Otázka č. 3

Podle odpovědi MD na nezbytná rozhodnutí nebudou vyžadovány údaje pro určení skupiny/podskupiny vozidla v případech, kdy bude emisní třída CO₂ uvedena přímo v dokladech vozidla (RSV, ORV české/zahraníční, COC, CIF), a tato uvedená emisní třída CO₂ bude použita pro potřeby SEM. V případě, že v SEM nebudou potřebné údaje pro přehodnocení emisní třídy CO₂ uvedeny, nebude možné provést požadované automatické přehodnocení emisní třídy CO₂ v šestiletých intervalech od data první registrace vozidla do provozu. V případě takové situace je správným postupem po uplynutí šesti let od data první registrace vozidla, vozidlo automaticky přeřadit do emisní třídy CO₂ č. 1 a nechat na provozovateli vozidla, aby případně nově či znovu požádal o zařazení do vyšší emisní třídy CO₂, tj. aby předložil patřičné doklady s potřebnými údaji pro přehodnocení emisní třídy CO₂?

Z odpovědi na otázku č. 9 vyplývá, že nelze prakticky předpokládat, že by v uznatelném dokumentu byla uvedena přímo emisní třída CO₂ vozidla. Veškeré potřebné informace pro zařazení vozidla do emisní třídy CO₂ by měly být zapsány do SEM při prvotním určení emisní třídy CO₂ a to v rozsahu údajů viz odpověď na otázku č. 1 této série odpovědí.

Otázka č. 4

V případě, že dle aktuálního návrhu novely zákona č. 13/1997 Sb. bude v platném znění zachováno přechodné období šesti měsíců pro automatické zařazení způsobilých vozidel registrovaných v RSV do vyšší emisní třídy CO₂, než je emisní třída CO₂ č. 1, bude nutné z RSV získávat velké množství dat v krátkém čase. Obsahuje provozní řád RSV (nebo jiný předpis obdobného účelu) omezení na objem údajů, který je možné získat za jednotku času (např. za hodinu, za den)?

Předpokládá se, že vyzískání těchto dat z RSV proběhne přes ISSS (eGSB), kde budou data pro stažení vy publikována nejpozději k 1.3.2024 a omezení pro jejich přenos by nemělo být zásadní. Uvedené je však třeba potvrdit s věcně příslušným správcem IS RSV po implementaci předmětného modulu, s jehož implementací na straně RSV se počítá v průběhu podzimu 2023 / zimy 2024. V této souvislosti důrazně upozorňujeme, že tuto funkcionalitu je možné implementovat v časovém odstupu k 1.9.2024, což by mělo být zohledněno i při zpracování komplexního návrhu změny dle článku 47 smlouvy o SEM tak, aby jeho příprava proběhla v čase co nejdříve.

Otázka č. 5

Je známo, že některé údaje o vozidlech potřebné pro zařazení do emisní třídy CO₂ v RSV nejsou uváděny nebo nejsou vyplněny. Automatizované zařazení do emisní třídy CO₂ by tak bylo úspěšné pouze z části. Dle nám dostupných informací, by se jednalo o jednotky procent. Dle obdržených informací víme, že provozovatel vozidla bude mít možnost požádat o doplnění případně chybějících údajů o vozidle do RSV. Bude požadováno, aby SEM v průběhu přechodného období stanoveného dle aktuálního návrhu legislativy prováděl opakované pokusy o automatické zařazení do vyšší emisní třídy CO₂? Takové opakované pokusy by mohly znamenat nadměrnou zátěž pro RSV.

Dle přechodného ustanovení se předpokládá jednorázové natažení dat z RSV nejpozději k určenému datu. Cílem přechodného ustanovení je snížit počet individuálních žádostí o určení emisní třídy CO₂ vozidel. Lze však předpokládat, že většina provozovatelů vozidel, kteří budou mít na lepší emisní třídu CO₂ nárok beztak využije možnosti ruční přeregistrace dříve.

Otázka č. 6

Může MD potvrdit, že zařazování/přeřazování vozidel do vyšších emisních tříd CO₂, než je emisní třída CO₂ č. 1, je možné pouze pro vozidla, která byla poprvé registrována do provozu po 01. 07. 2019?

Tuto domněnku neumíme v současné chvíli závazně potvrdit, pro programování změny by však neměla být dle našeho pochopení zásadní. Referenční hodnoty CO₂ pro podskupiny vozidel dle nařízení 2019/1242 jsou uvedeny v příloze II prováděcího rozhodnutí Komise 2021/781. Příloha II tohoto prováděcího rozhodnutí byla zaslána spolu s tabulkami k stanovení emisních tříd CO₂ předmětných podskupin dne 26.5.2023.

Otázka č. 7

Kdy a jakým způsobem můžeme obdržet přehled veškerých údajů uváděných v RSV pro jednotlivá vozidla dle novelizovaného znění zákona?

Je nutné navázat přímou komunikaci s Odborem O150 MD, k dispozici by nicméně měla být ta data, na která má provozovatel SEM nárok dle zasláné novely zákona č. 56/2001 Sb., jehož znění bylo schváleno vládou dne 28.6.2023 a které tvoří přílohu tohoto dopisu.

Otázka č. 8

Dle novelizovaného návrhu zákona č. 56/2001 Sb., neobsahuje RSV údaje potřebné pro zařazení do emisní třídy CO₂ podle tabulek uvedených v Nařízení (EU) 2019/1242. Jaký postup MD navrhuje v případě, že nejsou potřebné údaje pro zařazení/přeřazení vozidla do/z emisní třídy CO₂ k dispozici?

Není zřejmé, jaké údaje pro určení emisní třídy CO₂ by neměly být z RSV dostupné. V případě, že údaje nebudou pro některá vozidla „natažena“ z RSV, nedojde k automatické reklasifikaci emisní třídy CO₂ a provozovatel vozidla bude muset využít „ruční“ přeregistraci. Ruční přeregistrace emisní třídy provedená před „natažením“ dat z RSV by přitom měla mít přednost před daty „nataženými“ automatizovaným způsobem.

Otázka č. 9

Můžeme od MD obdržet statistické údaje o počtu vozidel, která by mohl být předmětem zařazení do vyšší emisní třídy CO₂, než je emisní třída CO₂ č. 1?

Lze předpokládat, že do lepší emisní třídy CO₂ budou moci být zařazena především vozidla ze dnes evidované v emisní třídě CNG/BIO Euro 6, když tato kategorie nebude dle předpokládané podoby novelizovaného nařízení vlády (viz úvod) nadále existovat a tato vozidla budou muset standardním způsobem prokázat svůj nárok na lepší emisní třídu CO₂ dle zákona. Počty těchto vozidel jsou uváděny v zasílaných reportech z ŘSD. Vozidel se standardním palivem v kategorii Euro 6, které budou mít nárok na přeřazení do lepší emisní třídy CO₂ lze pouze odhadovat, mělo by se jednat řádově

o maximálně desítky tisíc vozidel, tento údaj ovšem nelze brát za závazný a neměl by být ani rozhodující pro programování změny a robustnost systému. Samozřejmě by bylo žádoucí uvažovat v této souvislosti o určité možnosti předregistrace vozidel, tj. připravit SEM tak, aby byl schopen přijímat data o vozidlech v rozsahu informací nutných pro určení emisní třídy CO₂, když tyto údaje by následně byly využité pro určení emisní třídy CO₂ od data účinnosti novely zákona, tj. tyto přednostně vyzískané údaje by následně do systému vstoupily jako žádosti o přeregistraci podané v den účinnosti novely zákona. S ohledem na čas zbývající do 1. 3. 2024 však bude vytvoření jakéhokoliv časového okna velmi obtížně dosažitelné, což odpovídá i obsahu emailového vyjádření Vašeho úseku ze dne 21. 6. 2023.

Otázka č. 10

Kdy můžeme mít k dispozici přístup do RSV pro potřeby ověřování připraveného řešení?

Publikace relevantních dat na eGSB ze strany RSV se očekává k datu účinnosti předmětné novely zákona, což by mělo být dostatečné pro otestování a následné natažení údajů v průběhu 6 měsíců následujících po 1. 3. 2024. Přístup k testovacímu prostředí však je možné očekávat možná i dříve, ale nelze to v tuto chvíli garantovat.

S pozdravem

26

ID: Mlýnský
U_044 EU materiál 002

POUŽITÍ

Číslo materiálu
Kód materiálu

2.1

- 2.1 Mlýnský materiál
- 2.2 ČSN EN 149-1
- 2.3 ČSN EN 149-2
- 2.4 ČSN EN 149-3
- 2.5 ČSN EN 149-4

2.2

- 2.2 Mlýnský materiál
- 2.3 ČSN EN 149-1
- 2.4 ČSN EN 149-2
- 2.5 ČSN EN 149-3
- 2.6 ČSN EN 149-4

2.3

- 2.3 Mlýnský materiál
- 2.4 ČSN EN 149-1
- 2.5 ČSN EN 149-2
- 2.6 ČSN EN 149-3
- 2.7 ČSN EN 149-4

2.4

- 2.4 Mlýnský materiál
- 2.5 ČSN EN 149-1
- 2.6 ČSN EN 149-2
- 2.7 ČSN EN 149-3
- 2.8 ČSN EN 149-4

3

- 3.1 Mlýnský materiál
- 3.2 ČSN EN 149-1
- 3.3 ČSN EN 149-2
- 3.4 ČSN EN 149-3
- 3.5 ČSN EN 149-4

4

- 4.1 Mlýnský materiál
- 4.2 ČSN EN 149-1
- 4.3 ČSN EN 149-2
- 4.4 ČSN EN 149-3
- 4.5 ČSN EN 149-4

5

- 5.1 Mlýnský materiál
- 5.2 ČSN EN 149-1
- 5.3 ČSN EN 149-2
- 5.4 ČSN EN 149-3
- 5.5 ČSN EN 149-4

6

- 6.1 Mlýnský materiál
- 6.2 ČSN EN 149-1
- 6.3 ČSN EN 149-2
- 6.4 ČSN EN 149-3
- 6.5 ČSN EN 149-4

7

- 7.1 Mlýnský materiál
- 7.2 ČSN EN 149-1
- 7.3 ČSN EN 149-2
- 7.4 ČSN EN 149-3
- 7.5 ČSN EN 149-4

Příloha č. 7 Dodatku

Pravidla pro ustanovení a jednání Rady pro rozhodování sporů

I. Jmenování Rady

1. Strany musí společně jmenovat Radu do 30 dnů ode dne, kdy Dodavatel poprvé oznámí Objednateli existenci Nestandardní situace.
2. Radu tvoří tři osoby. Každá Smluvní strana musí navrhnout jednoho člena ke schválení druhou Smluvní stranou. Strany se musí s oběma těmito členy poradit a musí se dohodnout na třetím členovi, který musí být jmenován jako předseda.
3. Předseda Rady nemusí být zaměstnancem Smluvních stran, ale nesmí být zaměstnancem MD ani CENDIS, s.p., a musí jít o odborně způsobilou osobu.
4. Členové jmenovaní Smluvními stranami nemají právo na odměnu za svou činnost. Podmínky odměny předsedy Rady, včetně odměny jakéhokoli experta, se kterým se Rada radí, musí být Smluvními stranami vzájemně dohodnuty, když se dohadují podmínky jmenování. Každá Smluvní strana je odpovědná za zaplacení poloviny této odměny.
5. Žádná ze Stran se nesmí radit s Radou o jakékoli záležitosti bez dohody s druhou Smluvní stranou.
6. Kdykoli se tak Smluvní strany dohodnou, mohou jmenovat vhodně kvalifikovanou osobu nebo osoby, aby nahradily (nebo byly k dispozici pro nahrazení) jednoho nebo více členů Rady. Pokud se Smluvní strany nedohodnou jinak, jmenování bude účinné, jakmile nějaký člen odmítne funkci vykonávat, nebo není schopen ji vykonávat v důsledku smrti, nezpůsobilosti, rezignace nebo ukončení výkonu funkce.
7. Jestliže nastane jakákoli z těchto okolností a žádný takový náhradník není k dispozici, musí být náhradník jmenován stejným způsobem, jaký se požadoval pro navržení a dohodu při jmenování nahrazované osoby tak, jak je to popsáno v těchto pravidlech.
8. Výkon funkce jakéhokoli člena Rady může být ukončen vzájemnou dohodou obou Smluvních stran, ale ne pouze Objednatelem nebo Dodavatelem samotným.

II. Neschopnost se dohodnout při jmenování Rady

1. Jestliže se naplní jakákoli z následujících podmínek, jmenovitě:
 - a) některá ze Smluvních stran nenavrhne do data uvedeného v čl. I odst. 1 (ke schválení druhou Smluvní stranou) člena Rady,
 - b) Smluvní strany se do tohoto data nedohodnou na jmenování třetího člena (předsedy) Rady, nebo
 - c) se Smluvní strany nedohodnou na jmenování nahrazující osoby do 42 dnů po datu, kdy některý ze členů odmítl funkci vykonávat, nebo ji není schopen vykonávat v důsledku smrti, nezpůsobilosti, rezignace nebo ukončení výkonu funkce,

pak Objednatel musí po požadavku jedné nebo obou Stran a po patřičné poradě s oběma Smluvními stranami tohoto člena Rady jmenovat. Toto jmenování musí být konečné a nezvratné.

III. Získání rozhodnutí Rady

1. Platí, že Rada obdržela podání o Nestandardní situaci k datu, kdy ho obdržel předseda Rady.
2. Obě Smluvní strany musí Radě okamžitě poskytnout veškeré informace jaké Rada požaduje, aby mohla spor rozhodnout. Platí, že Rada nejedná jako rozhodci.
3. Rada musí dát své rozhodnutí do 84 dnů po obdržení podání nebo v jiné lhůtě, která může být navržena Radou a schválena oběma Smluvními stranami. Rozhodnutí Rady musí obsahovat odůvodnění a musí stanovit, že je vydáno podle těchto pravidel. Rozhodnutí je pro obě Smluvní strany závazné. Smluvní strany se jím musí okamžitě řídit, pokud a dokud není revidováno rozhodnutím příslušného soudu tak, jak je to popsáno níže. Nebyla-li Smlouva vypovězena nebo nebylo-li od ní odstoupeno, případně nevzdaly-li se Smluvní strany jejího plnění, musí Dodavatel pokračovat v plnění Smlouvy.
4. Nesouhlasí-li některá ze Smluvních stran s rozhodnutím Rady, může do 28 dnů po obdržení rozhodnutí dát druhé Smluvní straně oznámení o svém nesouhlasu. Jestliže Rada nevydá své rozhodnutí ve lhůtě 84 dnů (nebo v jiné schválené lhůtě) po obdržení podání, pak může kterákoli ze Smluvních stran do 28 dnů po tom, co tato lhůta uplynula, dát druhé Smluvní straně též oznámení o svém nesouhlasu.
5. V tomto oznámení o nesouhlasu musí být v každém případě stanoveno, že je podáno podle těchto pravidel, musí v něm být popsána sporná záležitost a důvod(y) nesouhlasu. S výjimkou stanovenou v článku IV. těchto pravidel není žádná ze Smluvních stran oprávněna k zahájení soudního řízení ve sporu, pokud nebylo podáno oznámení o nesouhlasu v souladu s tímto článkem.
6. Jestliže Rada dala své rozhodnutí ve sporné záležitosti oběma Smluvním stranám a ani jedna ze Smluvních stran nepodala oznámení o nesouhlasu do 28 dnů po tom, co rozhodnutí Rady obdržela, stává se rozhodnutí konečným a závazným pro obě Smluvní strany.
7. V případě, že bylo podáno oznámení o nesouhlasu podle tohoto článku, musí se obě Smluvní strany pokusit před zahájením soudního řízení narovnat spor smírně. Avšak nedomluví-li se obě Smluvní strany jinak, žaloba může být podána v padesátý šestý den (nebo kdykoli po tomto dnu) po dnu, v kterém bylo podáno oznámení o nesouhlasu i tehdy, když nebyl učiněn pokus o smírné narovnání.
8. Objednatel, Dodavatel, Personál objednatelů a Personál dodavatelů nesmí od člena Rady požadovat rady nebo konzultace týkající se Smlouvy jinak, než v normálním průběhu činnosti Rady podle Smlouvy, s výjimkou předchozího souhlasu Objednatelů, Dodavatelů a ostatních členů Rady. Objednatel a Dodavatel odpovídají za plnění tohoto ustanovení svými zaměstnanci.

9. Objednatel a Dodavatel se zavazují sobě navzájem a členům Rady, že žádný člen Rady, není-li písemně dohodnuto jinak mezi Objednatelem, Dodavatelem, členem a ostatními členy Rady, nesmí být:
 - a) předvolán jako svědek za účelem svědectví v žádném soudním sporu podle Smlouvy; nebo
 - b) odpovídat za škody vzniklé v důsledku toho, že něco bylo nebo nebylo vykonáno při výkonu nebo domnělém výkonu funkce člena, nebyl-li čin vykonán nebo opominut zjevně ze zlého úmyslu.
10. Objednatel a Dodavatel společně a nerozdílně člena Rady odškodní a zajistí, aby členovi nevznikla újma v případě jakýchkoli nároků, za něž nenese odpovědnost podle předchozího odstavce.
11. Objednatel a Dodavatel vybaví každého člena Radu veškerými dokumenty, které Rada požaduje, včetně dokumentů, které obsahuje Smlouva, zpráv o postupu prací, změn, potvrzení a dalších dokumentů významných při realizaci Smlouvy. Veškerá komunikace mezi Radou a Objednatelem nebo Dodavatelem musí být okopírována pro druhou Smluvní stranu.
12. Jestliže je Radě postoupen nějaký spor, musí Rada postupovat v souladu s těmito pravidly. Ve lhůtě pro oznámení rozhodnutí a při zohlednění ostatních relevantních faktorů, Rada musí:
 - a) jednat ve vztahu k Objednateli a Dodavateli spravedlivě a nestranně a dát každému z nich přiměřenou příležitost k tomu, aby předložil své argumenty a odpověděl na argumenty protistrany a
 - b) postupovat pro spor vhodným způsobem a vyhýbat se zbytečnému zpoždění nebo výdajům.
13. Rada může ve sporu vést ústní jednání, a v tomto případě rozhodne o datu a místě jednání a může požadovat, aby před jednáním nebo během něj byla předložena písemná dokumentace a argumenty Objednatele a Dodavatele.
14. Není-li Objednatelem a Dodavatelem písemně dohodnuto jinak, Rada musí mít pravomoc zvolit vyšetřovací postup, odmítnout přístup k jednání nebo slyšení při jednání komukoliv kromě zástupců Objednatele, Dodavatele a Projektového manažera Objednatele, a jednat v nepřítomnosti některé ze stran, o níž je Rada přesvědčena, že obdržela oznámení o jednání; musí být však na ní, aby rozhodla, zda a do jaké míry této pravomoci využije.
15. Objednatel a Dodavatel zmocňují Radu, kromě jiného, k tomu, aby:
 - a) stanovila postup, který se použije při rozhodování ve sporu,
 - b) rozhodla o vlastní jurisdikci Rady a o rozsahu sporu, který jí byl postoupen,
 - c) vedla kterékoli jednání tak, jak to považuje za vhodné, přičemž není vázána jinými pravidly nebo postupy kromě těch, které jsou obsaženy ve Smlouvě a v těchto pravidlech,

- d) převzala iniciativu při ověřování faktů a záležitostí nutných pro rozhodnutí,
 - e) využívala vlastních odborných znalostí, pokud je má,
 - f) rozhodovala o platbách poplatků na financování v souladu se Smlouvou,
 - g) rozhodovala o veškerých prozatímních opatřeních, jako jsou předběžná nebo ochranná opatření a
 - h) znovu začala zkoumat, posoudila a prověřila kterékoli potvrzení, rozhodnutí, určení, pokyn, názor nebo ocenění Objednatele, které mají význam ve sporu.
16. Rada nesmí během jakýchkoli jednání vyjadřovat žádné názory, týkající se věcné stránky argumentů předložených Smluvními stranami. Poté Rada vypracuje a oznámí své rozhodnutí. Rada:
- a) se musí po jednání sejít v soukromí, aby prodiskutovala a připravila své rozhodnutí,
 - b) musí se pokusit dosáhnout jednomyslného rozhodnutí: není-li to možné, musí být výsledným rozhodnutím rozhodnutí většiny členů, která může požádat člena, který je v menšině, aby připravil písemnou zprávu pro předání Objednateli a Dodavateli; a
 - c) jestliže se člen nedostaví na schůzi nebo jednání, nebo neplní jinou požadovanou funkci, druzí dva členové mohou přesto postupovat tak, aby vydali rozhodnutí, ledaže:
 - (i) buď Objednatel, nebo Dodavatel nesouhlasí s tímto postupem, nebo
 - (ii) nepřítomný člen je předseda a dá pokyn dalším členům, aby rozhodnutí nevydali.

IV. Nesplnění rozhodnutí Rady

1. V případě, že:

- a) žádná ze Smluvní stran nepodala oznámení o nesouhlasu ve lhůtě stanovené v článku III. odst. 4 těchto pravidel,
- b) související rozhodnutí Rady (je-li nějaké) se stalo konečným a závazným a
- c) některá ze Smluvních stran nepostupuje v souladu s rozhodnutím,

pak může druhá Smluvní strana, aniž by byla dotčena jakákoli jiná práva, která může mít, toto nesplnění řešit žalobou k příslušnému soudu.