



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 19.12.2007
KOM(2007) 856 v konečném znění

2007/0297 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel

(předložený Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1) SOUVISLOSTI NÁVRHU

- Odůvodnění a cíle návrhu

Vnitřní trh zahrnuje oblast bez vnitřních hranic, v níž je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu.

Rámcová úmluva Organizace spojených národů o změně klimatu, která byla jménem Evropského společenství schválena rozhodnutím Rady 94/69/ES ze dne 15. prosince 1993 o uzavření Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu¹, vyžaduje, aby všechny strany vypracovaly a prováděly vnitrostátní a případně regionální programy obsahující opatření na zmírnění změn klimatu. Komise v tomto smyslu v lednu 2007 navrhla, aby EU v rámci mezinárodních jednání sledovala cíl, že rozvinuté země do roku 2020 sníží emise skleníkových plynů o 30 % (oproti úrovni v roce 1990) a že by EU již nyní měla přijmout pevný nezávislý závazek, že do roku 2020 dosáhne alespoň 20% snížení emisí skleníkových plynů (oproti úrovni v roce 1990)². Tento cíl byl potvrzen Radou a Evropským parlamentem.

Jedním z důsledků těchto závazků je, že všechny členské státy musí podstatně snížit emise z osobních automobilů. Automobily jsou důležitou součástí každodenního života velké části Evropanů a automobilový průmysl představuje významný zdroj zaměstnanosti a růstu v mnoha regionech EU. Používání automobilů má však výrazný dopad na změnu klimatu. Používání osobních automobilů má na svědomí asi 12 % celkových emisí oxidu uhličitého (CO₂), hlavního skleníkového plynu. Zlepšování technologií automobilových motorů, zejména u účinnosti paliv, vedlo ke zvýšení účinnosti paliv o 12,4 % mezi lety 1995 a 2004. Zvýšení účinnosti paliv je však vyrovnáno hlavně růstem poptávky po dopravě a velikosti vozidel. Zatímco EU jako celek snížila své emise skleníkových plynů v období 1990–2004 o přibližně 5 % a emise v odvětvích, které nesouvisí s dopravou, klesají, emise CO₂ ze silniční dopravy se zvýšily o 26 %. Přes významný pokrok ve zlepšování technologií automobilových motorů, zejména u účinnosti paliv, který také znamená nižší emise CO₂, se poptávka po dopravě a velikost vozidel zvýšily a pokrok byl s ohledem na cíl Společenství průměrných emisí u nového vozového parku ve výši 120 g CO₂/km příliš pomalý.

Cílem tohoto návrhu je zajistit řádné fungování vnitřního trhu s osobními automobily tím, že se stanoví harmonizovaná pravidla pro omezení průměrných emisí CO₂ u nového vozového parku ve Společenství do roku 2012 na 130 g CO₂/km. Bez této harmonizace existuje vysoké riziko, že by byl vnitřní trh narušen tím, že by se členské státy snažily přijmout jednostranná opatření, aby zlepšily účinnost paliv osobních automobilů a snížily emise CO₂. Cíl je součástí integrovaného přístupu a bude doplněn o opatření poskytující dodatečných 10 g CO₂/km, aby se splnil cíl Společenství ve výši 120 g CO₂/km, jak stanoví sdělení KOM(2007) 19.

Přijetí cílů Společenství pro nové osobní automobily je nezbytné, aby se zabránilo roztržetosti vnitřního trhu v důsledku přijetí různých opatření na úrovni členských

¹ Úř. věst. L 33, 7.2.1994, s. 11.

² KOM(2007) 2.

států. Cíle Společenství poskytnou výrobcům více jistoty při plánování a více flexibility při plnění požadavků na snížení emisí CO₂ než oddělené vnitrostátní cíle snížení. Při stanovení emisních norem je důležité vzít v úvahu důsledky pro trhy a konkurenceschopnost výrobců, podporu inovací a snížení spotřeby energie. Při stanovení těchto norem je důležité poskytnout výrobcům vozidel bezpečnost při plánování po celé Evropě.

Cílem tohoto nařízení je vytvořit pobídky pro automobilový průmysl, aby investoval do nových technologií. Nařízení aktivně podporuje ekologické inovace a bere v úvahu budoucí technologický vývoj. Takto se posiluje konkurenceschopnost evropského průmyslu a vytváří více vysoce kvalifikovaných pracovních míst.

- Obecné souvislosti

Nejdříve přijala Komise v roce 1995 strategii Společenství na snižování emisí CO₂ z automobilů. Tato strategie byla založena na třech pilířích: dobrovolných závazcích automobilového průmyslu snížit emise, zlepšení v rámci informací pro spotřebitele a podpoře automobilů s vysokou účinností paliva prostřednictvím daňových opatření. V roce 1998 přijala Evropská asociace výrobců automobilů závazek snížit průměrné emise z nově prodávaných automobilů do roku 2008 na 140 g CO₂/km a v roce 1999 Japonská a Korejská asociace výrobců automobilů přijaly podobný závazek snížit průměrné emise z nově prodávaných automobilů na 140 g CO₂/km do roku 2009.

Dne 7. února 2007 přijala Komise dvě související sdělení: sdělení o výsledcích přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel a sdělení o rámci právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století (dále jen „sdělení“). Sdělení zdůraznila, že zatímco byl učiněn pokrok směrem k dosažení cíle 140 g CO₂/km do roku 2008/9, cíl Společenství týkající se průměrných emisí u nového vozového parku ve výši 120 g CO₂/km by do roku 2012 nebyl splněn bez dodatečných opatření. Ve sděleních bylo tedy navrženo přijetí integrovaného přístupu pro splnění cíle Společenství a oznámeno, že Komise navrhne legislativní rámec pro dosažení cíle Společenství, přičemž se zaměří na závazné snížení emisí CO₂ za účelem dosažení cíle 130 g CO₂/km u průměrného nového vozového parku prostřednictvím pokroku v oblasti technologií vozidel, a na další snížení ve výši 10 g CO₂/km, nebo jejím ekvivalentu, pokud by to bylo z technického hlediska nutné, na základě jiných technických zlepšení a zvýšeného používání biopaliv.

Sdělení zdůraznila, že legislativní rámec k provedení cíle průměrných emisí pro nový vozový park by měl zajistit, aby byly cíle snižování zcela neutrální z hlediska konkurenceschopnosti a sociálně spravedlivé a udržitelné, aby byly nestranné vůči všem evropským výrobcům automobilů a bránily jakémukoli neoprávněnému narušování hospodářské soutěže mezi výrobcí automobilů. Legislativní rámec by měl být slučitelný s celkovým cílem dosažení Kjótských cílů EU.

V květnu 2007 podpořila Rada ve složení pro konkurenceschopnost „Komisí navrhovaný integrovaný přístup ke snižování emisí CO₂ z motorových vozidel“ a zdůraznila, „že ke snížení emisí, které škodí klimatu, musí přispět všechny zúčastněné strany“ a že „možnost regulačního rámce, který je nákladově efektivní, zajišťuje dostupnou mobilitu a přispívá k zachování konkurenceschopnosti automobilového průmyslu v celosvětovém měřítku“. V červnu 2007 Rada ve složení pro životní

prostředí „naléhavě vyzvala Evropskou komisi, aby co nejdříve, a nejpozději do konce roku 2007, předložila legislativní rámec pro snižování emisí CO₂ z automobilů (...)“.

Tyto dvě Rady, jakož i Rada ve složení pro dopravu v červnu 2007 vyzvaly „Komisi, aby plánovaný rámec pro dosažení cíle průměrných emisí CO₂ z vozového parku nových automobilů prodávaných v EU vytvořila na základě důkladného posouzení dopadů způsobem, který je co možná nejvíce neutrální z hlediska hospodářské soutěže a který je sociálně spravedlivý a udržitelný. Koncepce rámce by měla zajistit, že všichni výrobci zvýší úsilí, aby nákladově efektivním způsobem zlepšili šetrnost celé výroby k životnímu prostředí.“

Ve svém usnesení ze dne 24. října 2007 přivítal Evropský parlament plán Komise navrhnout příslušné právní předpisy a navrhl, aby závazné cíle pro emise byly prováděny od roku 2011, aby se zajistilo, že technickými zlepšeními u samotných automobilů dosáhne průměrný nový vozový park v roce 2015 hodnoty 125 g CO₂/km. Parlament doporučil, aby cíle snížení byly definovány prostřednictvím limitní hodnoty stopy automobilu (rozchod kol vynásobený rozvorem náprav). Parlament také trval na druhém kroku, který je třeba učinit s ohledem na dlouhodobý cíl: průměrný nový vozový park by měl do roku 2025 dosáhnout 95 g CO₂/km a možná 70 g CO₂/km do roku 2025, pokud tyto hodnoty Komise potvrdí nebo přezkoumá nejpozději v roce 2016.

Spotřebitelské chování má vliv na celkové emise z osobních automobilů. Spotřebitelé by měli být vybaveni informacemi, zda nové osobní automobily splňují cíle v oblasti emisí. Komise přijme pozměňující návrh na zlepšení účinnosti směrnice 1999/94/ES o štítcích s údaji o účinnosti. Zdanění vozidla je také významným nástrojem k ovlivnění spotřebitelů při rozhodování o nákupu. Odstupňování daní tak, aby bylo podporováno zavedení automobilů vypouštějících nízké emise CO₂ a s hospodárnou spotřebou paliva na trh by mohlo pomoci dosáhnout cíle Společenství. Komise předložila návrh směrnice Rady o daních v oblasti osobních vozidel (KOM(2005)261), který toto umožňuje tím, že požaduje, aby byla daň rozlišena na základě emisí CO₂ z každého automobilu s podílem daňových příjmů spjatých s CO₂ od 25 do 50 procent.

Střednědobý přezkum bílé knihy o společné dopravní politice (KOM(2006) 314) znovu potvrdil cíle chránit životní prostředí a zajistit energetickou bezpečnost, přičemž zdůrazňuje emise CO₂ jako jednu z výzev.

- Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

Doporučení Komise 1999/125/ES ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů
<http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/en.pdf>.

Doporučení Komise 2000/303/ES ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů (KAMA) <http://ec.europa.eu/environment/co2/00303/en.pdf>.

Doporučení Komise 2000/304/ES ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů (JAMA) <http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/en.pdf>.

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady 1753/2000/ES, kterým se zřizuje systém

monitorování průměrných specifických emisí CO₂ z nových osobních vozidel
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/cs/dd/15/05/32000D1753CS.pdf>

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Návrh je v souladu se třemi pilíři Lisabonské strategie, jelikož přísnější požadavky na emise CO₂ a účinnost paliv by měla podpořit rozvoj a použití nových technologií v oblasti životního prostředí, a ty pak by mohly podnítit vývoz technologií s vysokou přidanou hodnotou a vozidel na nově vznikající trhy, kde se nedostává ropy, a podpořit vysoce kvalifikovaná pracovní místa v Evropě.

Návrh také tím, že napomáhá udržitelnější mobilitě, přispívá k obnovené strategii udržitelného rozvoje přijaté Evropskou radou v červnu 2006. Doprava, která by se stala udržitelnější, by usnadnila dosažení jiných cílů v oblasti udržitelného rozvoje. Tento vztah je obzvláště silný mezi dopravou, změnou klimatu, veřejným zdravím, zachováním přírodních zdrojů a spotřebou energie.

2) KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Konzultace zúčastněných stran**

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Komise provedla v letech 2005–2006 na podporu dřívějších sdělení prostřednictvím internetové konzultace první kolo veřejných konzultací. Konzultace byla doplněna pracovní skupinou zřízenou za tímto účelem v rámci Evropského programu pro změnu klimatu. Skupina zúčastněných stran CARS 21 navíc přezkoumala roli politiky v oblasti životního prostředí a emisí CO₂, jakožto součásti tvorby zastřešujícího integrovaného rámce politiky pro automobilové odvětví.

Na základě této práce byly provedeny další konzultace a externí studie zaměřená na identifikaci možných přístupů k právní úpravě snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel:

- Mezi dny 5. května a 15. července 2007 proběhla na internetu veřejná konzultace, která měla za cíl získat názory všech zúčastněných subjektů a veřejnosti ohledně provádění revidované strategie týkající se CO₂ a automobilů;
- Jako doplněk této internetové konzultace zorganizovala Komise dne 11. července 2007 veřejné slyšení, na kterém měly zúčastněné subjekty přímo dotčené novou právní úpravou (automobilový průmysl, dodavatelé, neziskové organizace z oblasti životního prostředí, sociální partneři, spotřebitelé) příležitost vyjádřit svá stanoviska.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

Informace shromážděné během konzultací zúčastněných stran byly při vypracovávání navrhovaného režimu brány do úvahy. Podrobnosti o způsobu zohlednění jsou uvedeny ve zprávě o posouzení dopadů, která je přiložena k návrhu.

Na internetovou konzultaci, která proběhla mezi květnem a červencem 2007, obdržela

Komise 2390 odpovědí. Výsledky konzultace jsou dostupné na internetové stránce http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm a spolu s úplnou zprávou z veřejného slyšení jsou shrnuty v příloze k posouzení dopadů, která je připojena k návrhu.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Dotčená vědecká/odborná odvětví

1) Odborné znalosti z automobilového průmyslu, včetně výrobců, a 2) odborné znalosti z oblasti simulace poskytnuté externími konzultanty (viz příloha I posouzení dopadů, které je připojeno k tomuto návrhu, pokud jde o detaily referenčních dokumentů a úvah pro systém simulace).

Použitá metodika

Simulace za použití formálních matematických modelů a výpočtů založených na statistických údajích.

Hlavní konzultované organizace / odborníci

Veřejné orgány, průmyslové svazy, obchodní organizace, organizace na ochranu životního prostředí, spotřebitelské svazy a externí konzultanti.

Shrnutí obdržených a použitých stanovisek

Rady poskytnuté externími konzultanty byly použity k hodnocení důsledků různých možností politik pro dosažení cílů návrhu. Tyto možnosti a jejich důsledky jsou popsány v posouzení dopadů, které je přiloženo k tomuto návrhu.

Prostředky zveřejnění odborných stanovisek

Studie provedená na podporu posouzení dopadů spolu s předchozími souvisejícími pracemi bude zpřístupněna na těchto internetových stránkách: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů přezkoumalo tři možnosti:

První zvažovanou možností bylo stanovit stejná omezení průměrných emisí CO₂ pro nový vozový park osobních automobilů pro každého výrobce od roku 2012. Cíl průměrných emisí by byl stanoven ve výši 130g CO₂/km.

Druhou zvažovanou možností bylo definovat lineární křivku hodnot CO₂, kterých má daný automobil dosáhnout v závislosti na své „užitkovosti“ (hmotnost nebo stopa) tak, aby nové osobní automobily dosahovaly v roce 2012 průměrného cíle ve výši 130 g CO₂/km.

Třetí a poslední možností bylo požadovat na výrobcích, aby v roce 2012 dosáhli oproti

roku 2006 procentuálního snížení, které by odpovídalo snížení potřebnému k dosažení cíle ve výši 130 g CO₂/km.

U všech tří možností byly zvažovány mechanismy flexibility zahrnující průměrování vozového parku, sdružování a obchodování mezi výrobci. Rovněž byly zkoumány různé mechanismy k zajištění souladu. Podrobně byly zváženy možné hospodářské a sociální dopady a dopady na životní prostředí.

Podrobné hodnocení možností je obsaženo v posouzení dopadů, které doprovází daný návrh, a je dostupné na těchto internetových stránkách: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm and http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- **Shrnutí navrhovaných opatření**

Cílem návrhu je zajistit řádné fungování vnitřního trhu s osobními automobily tím, že se zajistí, aby průměrné specifické emise CO₂ z nových osobních automobilů ve Společenství nepřekročily počínaje rokem 2012 hodnotu 130 g CO₂/km.

Hlavní aspekty návrhu jsou tyto:

- Návrh se použije na vozidla kategorie M1 (osobní automobily).
- Návrh stanoví cíle pro specifické emise CO₂ z nových osobních automobilů ve Společenství v závislosti na jejich hmotnosti.
- Návrh stanoví povinné cíle pro specifické emise CO₂ z osobních automobilů od roku 2012. Cíle se použijí na průměrné specifické emise CO₂ v g/km u nových osobních automobilů pro každého výrobce, který je zaregistrován v EU v každém kalendářním roce. Výrobci mohou být sdruženi za účelem splnění svých cílů. Pokud dva nebo více výrobců vytvoří sdružení, bude toto sdružení považováno za jednoho výrobce pro účely určení souladu s cíli.
- Členské státy budou povinny sbírat údaje o nových automobilech registrovaných na svém území a posílat tyto údaje Komisi pro účely zhodnocení souladu s cíli.
- Pokud výrobce nesplní cíl, bude se po něm požadovat zaplacení poplatku za překročení emisí za každý kalendářní rok počínaje rokem 2012. Poplatek se vypočte násobením počtu g CO₂/km, o které výrobce překročil svůj cíl, počtem nově registrovaných automobilů a sankcí za překročení emisí na rok. Sance za překročení emisí bude 20 EUR za emise v roce 2012, 35 EUR za emise v roce 2013, 60 EUR za emise v roce 2014 a 95 EUR za emise v roce 2015 a v každém následujícím roce.
- Cíle podle nařízení jsou stanoveny na základě nejlepších v současnosti dostupných znalostí, zejména s ohledem na pravděpodobný vývoj vozového parku v období od současnosti do roku 2012 s ohledem na samostatné zvýšení váhy.

- **Právní základ**

Článek 95 Smlouvy o ES je vhodným právním základem, vzhledem k nutnosti zajistit rovné podmínky pro všechny hospodářské subjekty na vnitřním trhu a zároveň zajistit

vysokou úroveň ochrany zdraví a životního prostředí.

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se použije, nespadá-li návrh do výlučné pravomoci Společenství.

Členské státy nemohou dostatečným způsobem dosáhnout cílů návrhu z následujících důvodů:

Potřeba zabránit vzniku překážek jednotného trhu, přeshraniční charakter změn klimatu a významné rozdíly vnitrostátních průměrů specifických emisí CO₂ pro nové osobní automobily: sledování průměrných emisí CO₂ u nových automobilů ukazuje, že vnitrostátní emise nového vozového parku se mezi jednotlivými členskými státy liší (v roce 2006 činily průměrné emise nového vozu prodaného v Portugalsku 144 g CO₂/km oproti 187 g CO₂/km ve Švédsku), a proto by členské státy nebyly schopny provést vnitrostátní opatření, která by umožnila dosažení průměru EU ve výši 130 g CO₂/km.

Cílů návrhu může být lépe dosaženo opatřeními Společenství z těchto důvodů:

Harmonizovaných opatření na snížení dopadů osobních automobilů na změnu klimatu lze nejlépe dosáhnout přijetím právních předpisů na úrovni Společenství. Přijetí cílů pro emise CO₂ z automobilů na úrovni Společenství zabrání roztržičnosti vnitřního trhu a poskytne výrobcům spíše více flexibility při provádění požadovaných snížení emisí CO₂ u celého nového vozového parku ve Společenství než specifické strategie pro specifické cíle vnitrostátního snížení.

Společenství má dlouhodobý cíl snížit průměrné emise CO₂ z nových automobilů ve Společenství a Rada a Evropský parlament vyzvaly Komisi, aby navrhla právní předpisy v této oblasti.

Oblast působnosti návrhu je omezena na definici cílů výrobců vzhledem k dosažení průměrných emisí nového vozového parku ve výši 130 g CO₂/km, aniž by se stanovila doplňková opatření (požadavky na reklamu, daňové pobídky), která by členské státy mohly přijmout a která by mohla přispět k celkovému cíli snížení CO₂ z automobilů, ačkoli by sama o sobě nebyla dostatečná k zajištění cíle 130 g CO₂/km.

Návrh je tedy v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

Návrh nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení sledovaných cílů, tedy zajištění řádného fungování vnitřního trhu a zároveň poskytnutí vysoké úrovně ochrany životního prostředí.

Návrh je přiměřený celkovému cíli EU, který spočívá v dosažení Kjótských cílů EU, a stanoví cíle snižování, jež jsou neutrální z hlediska konkurenceschopnosti, sociálně spravedlivé, udržitelné a nestranné vůči všem evropským výrobcům automobilů a brání jakémukoli neoprávněnému narušování hospodářské soutěže mezi výrobcí automobilů.

Návrh staví na již existujícím monitorovacím systému, jenž byl zřízen dříve za účelem sledování provádění strategie týkající se CO₂ a automobilů.

- **Volba nástrojů**

Navrhovaný nástroj: nařízení.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z těchto důvodů:

Nařízení bylo zvoleno poté, co byly dobrovolné závazky přijaté průmyslem shledány jako nevhodné pro účely zajištění dalšího pokroku v rámci revidované strategie týkající se CO₂ a automobilů (rámec právních předpisů provádějící integrovaný přístup).

Použití nařízení se považuje za vhodný právní nástroj, protože poskytuje požadované zajištění souladu, aniž by bylo potřebné provedení do právních předpisů členských států. Cíl Společenství se použije na Společenství jako celek. Je proto nezbytné zajistit, aby byl použit jednotný přístup ve všech členských státech. Harmonizovaný přístup se dále vyžaduje, aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže, které by mohlo mít důsledky pro vnitřní trh.

4) ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Provádění návrhu, jakmile bude přijat, bude vyžadovat zdroje na úrovni Společenství, za účelem přiměřeného sledování toho, jak výrobci plní cíle snížení CO₂ a v případě nutnosti správy poplatků za překročení emisí stanovených právními předpisy, jež budou začleněny do souhrnného rozpočtu EU.

5) DALŠÍ INFORMACE

- **Zrušení platných právních předpisů**

Přijetí návrhu povede ke zrušení platných právních předpisů.

- **Přezkum/revize/doložka o časovém omezení**

Návrh zahrnuje ustanovení o přezkumu.

- **Evropský hospodářský prostor**

Navržený právní akt se týká záležitostí EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 95 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise³,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁴,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁵,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁶,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Cílem tohoto nařízení je stanovit výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily registrované ve Společenství, které zajišťuje řádné fungování vnitřního trhu a je součástí integrovaného přístupu ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel.
- (2) Vnitřní trh zahrnuje oblast bez vnitřních hranic, v níž je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Společenství zavedlo dobře fungující vnitřní trh v automobilovém odvětví, který vytvořil pevný základ pro nepřerušovaný obchod s automobilovými výrobky uvnitř Společenství. Cíle pro CO₂ by měly být harmonizovány, aby se zabránilo rozdílným požadavkům mezi členskými státy, uchovaly výdobytky vnitřního trhu a zajistil volný pohyb osobních automobilů v rámci Společenství, přičemž se zajistí vysoká úroveň ochrany životního prostředí.
- (3) Rámcová úmluva Organizace spojených národů o změně klimatu, která byla jménem Evropského společenství schválena rozhodnutím Rady 94/69/ES ze dne 15. prosince 1993 o uzavření Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu⁷,

3 Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

4 Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

5 Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

6 Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

7 Úř. věst. L 33, 7.2.1994, s. 11.

vyžaduje, aby všechny strany vypracovaly a prováděly vnitrostátní a případně regionální programy obsahující opatření na zmírnění změn klimatu. Komise v tomto smyslu v lednu 2007 navrhla, aby EU v rámci mezinárodních jednání sledovala cíl, že rozvinuté země do roku 2020 sníží emise skleníkových plynů o 30 % (oproti úrovni v roce 1990) a že by EU již nyní měla přijmout pevný nezávislý závazek, že do roku 2020 dosáhne alespoň 20% snížení emisí skleníkových plynů (oproti úrovni v roce 1990)⁸. Tento cíl byl potvrzen Radou a Evropským parlamentem.

- (4) Jedním z důsledků těchto závazků je, že všechny členské státy musí podstatně snížit emise z osobních automobilů. Aby se dosáhlo nutného podstatného snížení emisí, je třeba politiky a opatření provádět na úrovni členských států a na úrovni Společenství ve všech odvětvích hospodářství Společenství, a ne pouze v odvětvích průmyslu a energetiky. Silniční doprava je druhým největším odvětvím EU produkujícím emise skleníkových plynů a emise, které z ní pocházejí, se dále zvyšují. Pokud by se dopady silniční dopravy na změnu klimatu nadále zvětšovaly, značně by to oslabilo snížení, kterého v boji se změnou klimatu dosáhla jiná odvětví.
- (5) Přijetí cílů Společenství pro nové osobní automobily je nezbytné, aby se zabránilo roztržitému vnitřnímu trhu v důsledku přijetí různých opatření na úrovni členských států. Cíle Společenství poskytnou výrobcům více jistoty při plánování a více flexibility při plnění požadavků na snížení emisí CO₂ než oddělené vnitrostátní cíle snížení. Při stanovení emisních norem je důležité vzít v úvahu důsledky pro trhy a konkurenceschopnost výrobců, přímé a nepřímé náklady uložené podnikům a výhody, které vznikají v podobě podpory inovace a snížení spotřeby energie.
- (6) Základem tohoto nařízení je dobře zavedený systém měření a sledování emisí CO₂ výrobců vozidel na evropské úrovni v souladu s rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady 1753/2000/ES ze dne 22. června 2000, kterým se zřizuje systém monitorování průměrných specifických emisí CO₂ z nových osobních vozidel⁹, a je důležité, aby stanovení požadavků na snížení CO₂ i nadále poskytovalo v celém Společenství výrobcům vozidel předvídatelnost a jistotu při plánování jejich nového vozového parku ve Společenství.
- (7) Komise přijala v roce 1995 strategii Společenství na snižování emisí CO₂ z automobilů¹⁰. Tato strategie byla založena na třech pilířích: dobrovolných závazcích automobilového průmyslu snížit emise, zlepšení v rámci informací pro spotřebitele a podpoře automobilů s vysokou účinností paliva prostřednictvím daňových opatření.
- (8) V roce 1998 přijala Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA) závazek snížit průměrné emise z nových prodáváných automobilů do roku 2008 na 140 g CO₂/km a v roce 1999 Japonská asociace výrobců automobilů (JAMA) a Korejská asociace výrobců automobilů (KAMA) přijaly závazek snížit průměrné emise z nových prodáváných automobilů na 140 g CO₂/km do roku 2009. Tyto závazky byly uznány doporučením Komise 1999/125/ES ze dne 5. února 1999 ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů¹¹ (ACEA); doporučením Komise 2000/303/ES ze dne 13. dubna

8 KOM(2007) 2.

9 Úř. věst. L 202, 10.8.2000, s. 1.

10 KOM(95) 689 v konečném znění.

11 K(1999) 107, Úř. věst. L 40, 13.2.1999, s. 49.

2000 ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů (KAMA)¹² a doporučením Komise 2000/303/ES ze dne 13. dubna 2000 ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů (JAMA)¹³.

- (9) Dne 7. února 2007 přijala Komise dvě související sdělení: sdělení o výsledcích přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel¹⁴ a sdělení o rámci právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století CARS 21¹⁵. Sdělení zdůraznila, že byl učiněn pokrok směrem k dosažení cíle 140 g CO₂/km do roku 2008/2009, ale cíl Společenství 120 g CO₂/km by do roku 2012 nebyl splněn bez dodatečných opatření.
- (10) Ve sděleních byl navržen integrovaný přístup s ohledem na dosažení cíle Společenství ve výši 120 g CO₂/km do roku 2012 a oznámeno, že Komise navrhne legislativní rámec pro dosažení cíle Společenství, přičemž se zaměří na závazné snížení emisí CO₂ za účelem dosažení cíle 130 g CO₂/km u průměrného nového vozového parku zlepšováním technologií automobilových motorů. V souladu s přístupem v rámci dobrovolných závazků přijatých výrobcí, to pokrývá ty prvky, které jsou zohledněny v měření emisí CO₂ z nových osobních automobilů v souladu s nařízením 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 vozidla¹⁶. Dalšího snížení ve výši 10 g CO₂/km, nebo jejího ekvivalentu se docílí, bude-li to z technického hlediska možné, jinými technickými zlepšeními a zvýšeným používáním biopaliv. Spotřebitelské chování má navíc vliv na celkové emise z osobních automobilů, a proto by spotřebitelé měli být vybaveni informacemi, zda nové osobní automobily splňují cíle v oblasti emisí stanovené tímto nařízením.
- (11) Legislativní rámec k provedení cíle průměrných emisí pro nový vozový park by měl zajistit, aby byly cíle snižování zcela neutrální z hlediska konkurenceschopnosti a sociálně spravedlivé a udržitelné, aby byly nestranné vůči všem evropským výrobcům automobilů a bránily jakémukoli neoprávněnému narušování hospodářské soutěže mezi výrobcí automobilů. Legislativní rámec by měl být slučitelný s celkovým cílem dosažení Kjótských cílů EU a měly by ho doplňovat další nástroje, které více souvisejí s používáním, jako např. rozlišení daně z automobilu a energie.
- (12) S cílem zachovat rozmanitost na trhu s automobily a jeho schopnost uspokojovat různé potřeby spotřebitelů by měly být cíle CO₂ pro osobní automobily stanoveny lineárně v závislosti na užitkovosti automobilů. Pro vyjádření této užitkovosti je nejvhodnějším parametrem hmotnost, protože umožňuje dostatečnou korelaci se stávajícími emisemi a poskytla by tedy realističtější a z hlediska konkurenceschopnosti neutrální cíle a protože údaje o hmotnosti jsou snadno dostupné. Nicméně údaje o alternativním parametru užitkovosti, stopě (rozchod kol krát rozvor), by mohly být rovněž shromažďovány s cílem usnadnit dlouhodobější hodnocení přístupu založeného na užitkovosti. Při stanovování cílů by měl být zohledněn plánovaný vývoj hmotnosti

12 K(2000) 803, Úř. věst. L 100, 20.4.2000, s. 55.

13 K(2000) 801, Úř. věst. L 100, 20.4.2000, s. 57.

14 KOM(2007) 19 v konečném znění.

15 KOM(2007) 22 v konečném znění.

16 Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

nových automobilů až do roku 2012 a vyloučeny možné pobídky ke zvyšování hmotnosti vozidel pouze s cílem získat výhodu z následného zvýšení cíle snížení CO₂. Proto by při stanovování cílů pro rok 2012 měl být zohledněn možný budoucí vývoj autonomního přírůstku hmotnosti vozidel vyráběných výrobcí a prodávaných na trhu EU. Rozlišení cílů by mělo podpořit snižování emisí u všech kategorií automobilů, přičemž se uznává, že u vozidel s vyšší hmotností je možno dosáhnout vyššího snížení emisí.

- (13) Cílem tohoto nařízení je vytvořit pobídky pro automobilový průmysl, aby investoval do nových technologií. Nařízení aktivně podporuje ekologické inovace a bere v úvahu budoucí technologický vývoj. Takto se posiluje konkurenceschopnost evropského průmyslu a vytváří více vysoce kvalifikovaných pracovních míst.
- (14) S cílem zajistit soulad s přístupem přijatým v rámci strategie Komise pro CO₂ a automobily, zejména s ohledem na dobrovolné závazky přijaté sdruženími výrobců, by se cíl měl uplatňovat na nové osobní automobily, které jsou v rámci Společenství registrovány poprvé a které, pouze s výjimkou omezeného období k vyloučení zneužití, nebyly předtím registrovány mimo Společenství.
- (15) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla¹⁷, zřizuje harmonizovaný rámec obsahující správní ustanovení a všeobecné technické požadavky ke schválení všech nových vozidel v rámci její oblasti působnosti. Orgán odpovědný za soulad s tímto nařízením by měl být zároveň orgánem odpovědným za všechny aspekty postupu schvalování typu v souladu s uvedeným nařízením a za zajištění shodnosti výroby.
- (16) Vozidla pro speciální účely, na které se použijí zvláštní požadavky pro účely schvalování typu, včetně vozidel speciálně konstruovaných pro komerční účely tak, aby bylo možné používat uvnitř vozidla vozík pro invalidy v souladu s politikou Společenství pomáhat postiženým osobám, by měla být vyloučena z oblasti působnosti tohoto nařízení.
- (17) Výrobci by měli mít možnost rozhodnout se, jak svých cílů podle tohoto nařízení dosáhnout, a mělo by jim být umožněno spíše průměrovat dané emise u jejich nového vozového parku než dodržovat cíle CO₂ pro každý jednotlivý automobil. Na výrobcích by se proto mělo požadovat, aby zajistili, že průměrné specifické emise pro všechny nové automobily registrované ve Společenství, za které zodpovídají, nepřesahují průměr emisních cílů pro tyto automobily.
- (18) Aby se výrobcům umožnila pružnost, mohou se výrobci dohodnout na vytvoření sdružení na otevřeném, transparentním a nediskriminačním základě za účelem splnění svých cílů podle tohoto návrhu. Platnost dohody o vytvoření sdružení by neměla přesáhnout pět let, ale může být obnovena. Pokud výrobci vytvoří sdružení, mělo by se mít za to, že splnili své cíle podle tohoto nařízení, pokud průměrné emise sdružení jako celku nepřesahují cíle pro emise sdružení.

17 Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

- (19) Aby bylo zajištěno plnění cílů podle tohoto nařízení, je zapotřebí důkladný mechanismus k zajištění souladu.
- (20) Specifické emise oxidu uhličitého z nových osobních automobilů jsou ve Společenství měřeny harmonizovaným způsobem podle metodiky stanovené nařízením (ES) č. 715/2007. Za účelem co nejmenšího administrativního zatížení daným systémem by soulad s tímto systémem měl být měřen pomocí údajů o registracích nových automobilů ve Společenství shromažďovaných členskými státy a hlášených Komisi. S cílem zajistit soudržnost údajů určených k posouzení souladu by měla být pravidla pro shromažďování a vykazování těchto údajů co nejvíce harmonizována.
- (21) Směrnice 2007/46/ES stanoví, že výrobci vydávají prohlášení o shodě, jímž musí být opatřeno každé nové osobní vozidlo a že členský stát může dovolit registraci a uvedení do provozu nového osobního vozidla, pouze pokud je opatřeno platným prohlášením o shodě. Údaje shromažďované členskými státy by měly být v souladu s prohlášením o shodě vydaným výrobcem osobního automobilu.
- (22) Dosahování souladu s cíli podle tohoto nařízení ze strany výrobců by mělo být hodnoceno na úrovni Společenství. Výrobci, jejichž průměrné specifické emise CO₂ přesahují emise povolené v rámci tohoto nařízení, by měli uhradit poplatek za překročení emisí za každý kalendářní rok počínaje rokem 2012. Poplatek by měl být stanoven podle toho, v jakém rozsahu výrobci nesplnili svůj cíl. Měl by se postupem času zvyšovat. S cílem poskytnout dostatečný podnět k přijetí opatření na snížení specifických emisí CO₂ z osobních automobilů, by poplatek měl zohlednit technické náklady. Částky poplatků za překročení emisí by měly být považovány za příjem pro rozpočet Evropské unie.
- (23) Tímto nařízením by nemělo být dotčeno úplné používání pravidel Společenství o hospodářské soutěži.
- (24) Vzhledem k prioritě, která je snižování emisí CO₂ přikládána, by provádění tohoto nařízení na úrovni Společenství měl podpořit stávající finanční nástroj Společenství pro životní prostředí (LIFE+) v souladu s pravidly a podmínkami, které se použijí na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 614/2007 ze dne 23. května 2007 o finančním nástroji pro životní prostředí (LIFE+)¹⁸.
- (25) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi¹⁹.
- (26) Zejména by Komisi měla být svěřena pravomoc ke změně požadavků na sledování a hlášení s ohledem na zkušenosti s používáním tohoto nařízení, ke stanovení způsobů vybírání poplatků za překročení emisí a k přijetí prováděcích pravidel ke zlepšení speciální výjimky pro některé nezávislé výrobce malých sérií. Vzhledem k tomu, že se jedná o opatření obecného významu, jejichž předmětem je změna jiných než podstatných prvků tohoto nařízení a doplnění tohoto nařízení o nové jiné než podstatné

18 Úř. věst. L 149, 9.6.2007, s. 1.

19 Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

prvky, měla by být přijata v souladu s regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

- (27) Rozhodnutí 1753/2000/ES by mělo být zrušeno z důvodu zjednodušení a právní jasnosti.
- (28) Vzhledem k tomu, že cílů navrhované akce nemůže být dosaženo na úrovni jednotlivých členských států, a proto, z důvodu rozsahu a účinků navrhovaného opatření, jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1 **Předmět a cíle**

Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO₂ pro nové osobní automobily s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu a dosáhnout celkového cíle EU, tj. dosažení průměrných emisí CO₂ ve výši 120 g CO₂/km u nového vozového parku. Nařízení stanoví průměrné emise CO₂ pro nové osobní automobily ve výši 130 g CO₂/km pomocí zlepšení technologií automobilových motorů, jak jsou změřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a jeho prováděcími opatřeními. Toto nařízení bude doplněno o dodatečná opatření odpovídající 10 g/km v rámci integrovaného přístupu Společenství.

Článek 2 **Oblast působnosti**

- 1. Toto nařízení se použije na motorová vozidla kategorie M₁ definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES o referenční hmotnosti nepřesahující 2 610 kg a vozidla, na něž bylo schválení typu rozšířeno v souladu s čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 („osobní automobily“), která jsou ve Společenství registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Společenství („nové osobní automobily“).
- 2. Předchozí registrace mimo Společenství před méně než třemi měsíci před registrací ve Společenství se nezohledňuje.
- 3. Nařízení se nepoužije na vozidla zvláštního určení definovaná v bodě 5 přílohy II směrnice 2007/46/ES.

Článek 3 **Definice**

- 1. Pro účely tohoto nařízení se:
 - (a) „průměrnými specifickými emisemi CO₂“ rozumí ve vztahu k výrobci průměr specifických emisí CO₂ ze všech nových osobních automobilů, pro které je výrobcem;

- (b) „prohlášením o shodě“ rozumí prohlášení podle článku 18 směrnice 2007/46/ES²⁰;
 - (c) „výrobcem“ rozumí osoba nebo subjekt, který schvalovacímu orgánu odpovídá za všechna hlediska postupu ES schvalování typu v souladu se směrnicí 2007/46/ES a za zajištění shodnosti výroby;
 - (d) „hmotností“ rozumí hmotnost automobilu s karoserií v provozním stavu, jak je uvedena v prohlášení o shodě a definována v bodu 2.6 přílohy I směrnice 2007/46/ES;
 - (e) „specifickými emisemi CO₂“ rozumí emise osobního automobilu měřené v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a určené jako hmotnostní emise CO₂ (kombinace) v prohlášení o shodě;
 - (f) „cílem pro specifické emise“ rozumí ve vztahu k výrobci průměr specifických emisí CO₂ povolený v souladu s přílohou I ve vztahu ke každému novému osobnímu automobilu, pro které je výrobcem, nebo pokud je výrobcem udělena výjimka podle článku 9, specifické emise CO₂ povolené v souladu s uvedenou odchylkou.
2. Pro účely tohoto nařízení se výrobci považují za spojené, pokud jsou spojenými podniky. „Spojenými podniky“ se rozumí:
- (a) podniky, v nichž jedna strana dohody mezi jedním nebo více podniky, přímo či nepřímo:
 - i) má pravomoc vykonávat více než polovinu hlasovacích práv; nebo
 - ii) má pravomoc jmenovat více než polovinu členů dozorčího orgánu, správní rady nebo orgánů právně zastupujících podnik; nebo
 - iii) má právo řídit záležitosti podniku;
 - (b) podniky, které mají přímo či nepřímo ve vztahu k jedné strany této dohody práva nebo pravomoce uvedené v písmenu a);
 - (c) podniky, v nichž podnik uvedený v písmenu b) má přímo či nepřímo práva nebo pravomoce uvedené v písmenu a);
 - (d) podniky, v nichž jedna strana této dohody spolu s jedním nebo více podniky uvedenými v písmenu a), b) nebo c), nebo v nichž dva nebo více posledně zmíněných podniků, mají společně práva nebo pravomoce uvedené v písmenu a);
 - (e) podniky, v nichž práva a pravomoce uvedené v písmenu a) mají společně:
 - i) strany této dohody nebo jejich příslušné spojené podniky uvedené v písmenech a) až d); nebo

²⁰

Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

- ii) jedna nebo více stran této dohody nebo jeden či více jejich spojených podniků uvedených v písmenech a) až d) a jedna nebo více třetích stran.

Článek 4

Cíle pro specifické emise

Na kalendářní rok začínající dnem 1. ledna 2012 a každý následující kalendářní rok zajistí každý výrobce osobních automobilů, aby jeho průměrné specifické emise CO₂ nepřekročily jeho cíl pro specifické emise určený v souladu s přílohou I, nebo pokud je výrobci udělena výjimka podle článku 9, cíl určený v souladu s uvedenou odchylkou.

Článek 5

Sdružování

1. Výrobci kromě výrobců, kterým byla udělena výjimka podle článku 9, mohou za účelem splnění svých povinností podle článku 4 vytvořit sdružení.
2. Dohoda o utvoření sdružení se může vztahovat na jeden či více kalendářních roků, pokud celková doba trvání každé dohody nepřekračuje pět kalendářních let, a musí být uzavřena nejpozději do 31. prosince prvního kalendářního roku, ve kterém by emise měly být sdíleny. Výrobci, kteří tvoří sdružení, podají Komisi informace:
 - (a) s upřesněním výrobce, kteří jsou členy sdružení;
 - (b) o jmenování jednoho z výrobců správcem sdružení; ten pak bude kontaktní osobou sdružení a bude zodpovědný za úhradu případných poplatků za překročení emisí uložených sdružení v souladu s článkem 7; a
 - (c) dokládající, že správce sdružení bude schopen splnit povinnosti stanovené v písmenu b).
3. Pokud navrhovaný správce sdružení nesplňuje požadavky odst. 2 písm. c), oznámí to Komise výrobcům.
4. Výrobci, kteří jsou členy sdružení, oznámí Komisi společně veškeré změny týkající se správce sdružení, jeho finančního stavu, pokud to může ovlivnit jeho schopnost splňovat požadavky odst. 2 písm. c), změny v členství sdružení anebo zrušení sdružení.
5. Výrobci mohou uzavřít dohody o vstupu do sdružení, za předpokladu, že jejich dohody jsou v souladu s články 81 a 82 Smlouvy a že umožňují za obchodně přiměřených podmínek otevřenou, transparentní a nediskriminační účast všech výrobců, kteří požádají o to stát se členem sdružení. Aniž je omezena všeobecná použitelnost pravidel EU o hospodářské soutěži na tato sdružení, všichni členové sdružení zajistí zejména, aby v souvislosti s jejich dohodou o sdružení nedocházelo ke sdílení údajů ani výměně informací, s výjimkou těchto:
 - i) průměrné specifické emise CO₂;
 - ii) cíle pro specifické emise;

iii) celkový počet registrovaných vozidel.

6. Odstavec 5 se nepoužije, pokud všichni výrobci ve sdružení jsou spojenými podniky.
7. S výjimkou případu, kdy je učiněno oznámení podle odstavce 3, výrobci ve sdružení, o němž byly podány informace Komisi, jsou považováni pro účely tohoto nařízení za jednoho výrobce.

Článek 6

Sledování a hlášení průměrných emisí

1. Za rok začínající dnem 1. ledna 2010 a každý následující rok zaznamená každý členský stát u každého nového osobního automobilu registrovaného na jeho území informace v souladu s částí A přílohy II.
2. Do dne 28. února 2011 a každého následujícího roku členský stát určí a předloží Komisi informace uvedené v části B přílohy II týkající se předchozího kalendářního roku. Údaje se předávají ve formátu podle části C přílohy II.
3. Na žádost Komise předá členský stát také úplný soubor údajů shromážděných podle odstavce 1.
4. Komise provede centrální registr údajů hlášených členskými státy podle tohoto článku a do 30. června 2011 a každého následujícího roku předběžně vypočítá pro každého výrobce:
 - (a) průměrné specifické emise CO₂ za předchozí kalendářní rok ve Společenství;
 - (b) cíle pro specifické emise v předchozím kalendářním roce; a
 - (c) rozdíl mezi jeho průměrnými specifickými emisemi CO₂ v předchozím kalendářním roce a jeho cílem pro specifické emise v daném roce.

Komise oznámí každému výrobcí svůj předběžný výpočet pro daného výrobce. Oznámení obsahuje pro každý členský stát údaje ohledně počtu registrovaných nových osobních automobilů a jejich specifických emisí CO₂.

Registr je dostupný veřejnosti.

5. Výrobci mohou do dvou měsíců ode dne, kdy jim byl oznámen předběžný výpočet podle odstavce 4, oznámit Komisi případné chyby v údajích, přičemž upřesní v jakém členském státě mělo k chybě dojít.

Komise posoudí veškerá oznámení výrobců a do 30. září předběžné výpočty podle odstavce 4 buď potvrdí, anebo pozmění.

6. Pokud se bude Komisi na základě výpočtů podle odstavce 5 týkajících se kalendářního roku 2010 anebo 2011 jevit, že průměrné specifické emise CO₂ výrobce v daném roce překračují jeho cíl pro specifické emise pro daný rok, oznámí danou skutečnost výrobcí.

7. Členské státy určí orgán odpovědný za shromažďování a sdělování údajů za účelem sledování v souladu s tímto nařízením a informují o něm Komisi nejpozději 6 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost.
8. Komise může přijmout prováděcí pravidla pro sledování a hlášení údajů podle tohoto článku a o použití přílohy II postupem podle čl. 12 odst. 2.

Komise může změnit přílohu II s ohledem na zkušenosti s používáním tohoto nařízení. Uvedená opatření, jejichž předmětem je změna jiných než podstatných prvků tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 3.

Článek 7

Poplatek za překročení emisí

1. Za každý kalendářní rok počínaje rokem 2012, v němž průměrné specifické emise CO₂ výrobce překročí jeho cíl pro specifické emise v daném roce, uloží Komise výrobcí, anebo v případě sdružení správci sdružení, poplatek za překročení emisí.
2. Poplatek za překročení emisí podle odstavce 1 se vypočítá pomocí tohoto vzorce:

Překročení emisí x počet nových osobních automobilů x poplatek za překročení emisí stanovený v odstavci 3.

kde:

„překročením emisí“ se rozumí kladný počet gramů na kilometr, o které průměrné specifické emise výrobce překročily jeho cíl pro specifické emise v daném kalendářním roce, zaokrouhlené na tři desetinná místa; a

„počtem nových osobních automobilů“ se rozumí počet nových osobních automobilů, jehož je výrobcem a jenž byl zaregistrován v daném roce.

3. Poplatek za překročení emisí je:
 - (a) ve vztahu k překročení emisí za kalendářní rok 2012: 20 EUR;
 - (b) ve vztahu k překročení emisí za kalendářní rok 2013: 35 EUR;
 - (c) ve vztahu k překročení emisí za kalendářní rok 2014: 60 EUR; a
 - (d) ve vztahu k překročení emisí za kalendářní rok 2015 a následující kalendářní roky: 95 EUR.
4. Komise stanoví způsoby vybírání poplatků za překročení emisí podle odstavce 1.

Uvedená opatření, jejichž předmětem je změna jiných než podstatných prvků tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 3.
5. Částky poplatku za překročení emisí se považují za příjem pro rozpočet Evropské unie.

Článek 8
Zveřejnění výkonnosti výrobců

1. Do dne 31. října 2011 a každého následujícího roku Komise zveřejní seznam, ve kterém se u každého výrobce uvedou:
 - (a) jeho cíle pro specifické emise za předchozí kalendářní rok;
 - (b) jeho průměrné specifické emise CO₂ v předchozím kalendářním roce;
 - (c) rozdíl mezi jeho průměrnými specifickými emisemi CO₂ v předchozím kalendářním roce a jeho cílem pro specifické emise v daném roce; a
 - (d) průměrné specifické emise CO₂ pro všechny nové osobní automobily ve Společenství v předchozím kalendářním roce.
2. Ode dne 31. října 2013 seznam zveřejňovaný podle odstavce 1 rovněž uvede, zda výrobce splnil pro předchozí kalendářní rok požadavky uvedené v článku 4.

Článek 9
Speciální výjimka pro nezávislé výrobce malých sérií

1. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočteného v souladu s přílohou I může podat výrobce, který:
 - (a) je odpovědný za méně než 10 000 nových osobních automobilů registrovaných ve Společenství za kalendářní rok; a
 - (b) není spojen s dalším výrobcem.
2. Žádost o výjimku podle odstavce 1 se může týkat maximálně pěti kalendářních let. Žádost se podává Komisi a obsahuje:
 - (a) název a kontaktní osobu výrobce;
 - (b) důkaz, že výrobce je způsobilý pro výjimku podle odstavce 1;
 - (c) údaje o osobních automobilech, které vyrábí, včetně hmotnosti a specifických emisí CO₂ z uvedených osobních automobilů; a
 - (d) cíl pro specifické emise v souladu s jeho potenciálem snížení emisí, včetně technologického potenciálu ke snížení jeho specifických emisí CO₂.
3. Pokud se Komise domnívá, že je výrobce způsobilý pro výjimku podle odstavce 1 a že cíl pro průměrné specifické emise navržený výrobcem je v souladu s jeho potenciálem snížení emisí, včetně technologického potenciálu ke snížení specifických emisí CO₂, udělí tomuto výrobcovi výjimku. Výjimka se použije ode dne 1. ledna roku následujícího po žádosti.
4. Výrobce, na nějž se vztahuje výjimka v souladu s tímto článkem, bezodkladně oznámí Komisi jakoukoli změnu, která ovlivňuje nebo může ovlivnit jeho způsobilost k výjimce.

5. Pokud se Komise domnívá, ať už na základě oznámení podle odstavce 4 nebo jiném základě, že výrobce již není způsobilý k výjimce, zruší výjimku ode dne 1. ledna v následujícím kalendářním roce a oznámí to výrobcí.
6. Pokud se Komise domnívá, že výrobce neprosazuje program na snížení emisí stanovený v jeho žádosti, může výjimku zrušit.
7. Komise může přijmout prováděcí pravidla k odstavcům 1 až 6, včetně výkladu kritérií způsobilosti k výjimce, obsahu žádostí a obsahu a posouzení programů na snižování specifických emisí CO₂.

Uvedená opatření, jejichž předmětem je změna jiných než podstatných prvků tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 3.

Článek 10

Přezkum a zpráva

1. V roce 2010 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o přezkumu pokroku v provádění integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel.
2. V roce 2010 Komise zhodnotí na základě údajů hlášených podle rozhodnutí 1753/2000/ES, zda mezi lety 2006 a 2009 došlo ke změnám hmotnosti nových osobních automobilů větší nebo menší než 0.

Pokud se v hmotnosti nových osobních automobilů vyskytne změna, změní se hodnota autonomního přírůstku hmotnosti v příloze I tak, aby vyjadřovala průměr ročních změn v hmotnosti mezi kalendářními lety 2006 až 2009.

Uvedená opatření, jejichž předmětem je změna jiných než podstatných prvků tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 3.

3. Komise přezkoumá technologický vývoj s cílem změnit v případě potřeby ustanovení nařízení (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel.

Článek 11

Informace pro spotřebitele

Výrobci ode dne 1. ledna 2010 zajistí, aby štítky, plakáty nebo propagační literatura a materiály uvedené v člancích 3, 5 a 6 směrnice 1999/94/ES uváděly, do jaké míry se specifické emise CO₂ z osobního automobilu nabízeného k prodeji liší od cíle pro specifické emise pro daný osobní automobil podle přílohy I.

Článek 12

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 8 rozhodnutí 93/389/EHS.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 13

Financování Společenství

Provádění tohoto nařízení na úrovni Společenství podpoří stávající finanční nástroj Společenství pro životní prostředí (LIFE+) v souladu s pravidly a podmínkami, které se použijí na nařízení (ES) č. 614/2007.

Článek 14

Zrušení

Ode dne 1. ledna 2010 se zrušuje rozhodnutí 1753/2000/ES.

Články 4, 9 a 10 uvedeného rozhodnutí však zůstávají v platnosti do doby, než Komise předloží Evropskému parlamentu zprávu s údaji ze sledování za kalendářní rok 2009.

Článek 15

Vstup v platnost

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

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

V Bruselu dne [...].

Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně
[...]

Za Radu
předseda / předsedkyně
[...]

PŘÍLOHA I
CÍLE PRO SPECIFICKÉ EMISE CO₂

1. Pro každý nový osobní automobil se povolené specifické emise CO₂, měřené v gramech na kilometr, určí v souladu s tímto vzorcem:

$$\text{Povolené specifické emise CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

autonomní přírůstek hmotnosti (AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

2. Cíl pro specifické emise pro výrobce v kalendářním roce vypočítá jako průměr povolených specifických emisí každého nového osobního automobilu, pro nějž je v uvedeném kalendářním roce výrobcem.

PŘÍLOHA II
SLEDOVÁNÍ A HLÁŠENÍ EMISÍ

ČÁST A – Sběr údajů o nových osobních automobilech a stanovení údajů o sledování emisí
CO₂

1. Za rok začínající dnem 1. ledna 2010 a každý následující rok zaznamenají členské státy u každého nového osobního automobilu registrovaného na jeho území tyto údaje:
 - (a) výrobce;
 - (b) typ, varianta a verze;
 - (c) specifické emise CO₂ (g/km);
 - (d) hmotnost (kg);
 - (e) rozvor náprav (mm) a
 - (f) rozchod kol (mm).
2. Údaje uvedené v bodě 1 se zjistí z prohlášení o shodě příslušného osobního automobilu. Pokud prohlášení o shodě uvádí minimální i maximální hmotnost osobního automobilu, použijí členské státy pro účely tohoto nařízení pouze maximální hodnotu.
3. Za rok začínající dnem 1. ledna 2010 a každý následující rok určí členské státy v souladu s metodami popsanými v části B pro každého výrobce:
 - (a) celkový počet nových osobních automobilů registrovaných na jejich území;
 - (b) průměrné specifické emise CO₂ jak jsou uvedeny v části B bodě 7 této přílohy;
 - (c) průměrná hmotnost, jak je uvedena v části B bodě 8 této přílohy;
 - (d) pro každou variantu každé verze každého typu nového osobního automobilu:
 - i) celkový počet nových osobních automobilů registrovaných na jejich území, jak je uveden v části B bodě 7 této přílohy;
 - ii) specifické emise CO₂;
 - iii) hmotnost;
 - iv) stopu automobilu, jak je uvedena v části B bodě 9 této přílohy.

ČÁST B – Metoda pro stanovení údajů o sledování emisí CO₂ u nových osobních vozidel

1. Údaje o sledování, které mají členské státy stanovit v souladu s bodem 3 části A, se určí v souladu s metodou popsanou v této části.

Počet nových registrovaných osobních automobilů (N).

2. Členské státy stanoví počet nových osobních automobilů registrovaných na jejich území v příslušném roce sledování (N).

Průměrné specifické emise CO₂ z nových osobních automobilů (S_{ave})

3. Průměrné specifické emise CO₂ ze všech nových osobních automobilů nově registrovaných na území členských států v roce sledování (S_{ave}) se vypočte tak, že se součet specifických emisí CO₂ z každého jednotlivého osobního automobilu (S) vydělí počtem nových osobních automobilů (N).

$$S_{ave} = (1/ N) \times \Sigma S$$

Průměrná hmotnost nových osobních automobilů

Průměrná hmotnost všech nových osobních automobilů registrovaných na území členských států v roce sledování (M_{ave}) se vypočte tak, že se součet hmotností každého jednotlivého osobního automobilu (M) vydělí počtem nových osobních automobilů (N).

$$M_{ave} = (1/ N) \times \Sigma M$$

Rozdělení podle varianty nových osobních automobilů

4. Pro každou variantu každé verze každého typu nového osobního automobilu se zaznamená počet nově registrovaných osobních automobilů, hmotnosti vozidel, specifické emise CO₂ a stopa automobilu.

Stopa

Stopa automobilu se vypočte tak, že se rozvor náprav automobilu vynásobí jeho rozchodem kol.

ČÁST C – Formát pro předávání údajů

1. U každého výrobce za každý rok ohlásí členské státy údaje popsané v části A bodě 3 v tomto formátu:

– *Souhrnné údaje:*

Rok:			
Výrobce	Počet nových registrovaných osobních automobilů	Průměrné specifické emise CO ₂ (g/km)	Průměrná hmotnost (kg) Průměrná stopa (m ²)
(Výrobce 1)	...	...	...
(Výrobce 2)	...	...	...
...	...	...	...
Všichni výrobci celkem	...	...	...

– *Podrobné údaje na úrovni výrobce:*

Rok	Výrobce	Typ automobilu	Verze	Varianta	Značka	Obchodní název	Nové registrace celkem	Specifické emise CO ₂ (g/km)	Hmotnost (kg)	Stopa (m ²)
Rok 1	(Název výrobce 1)	(Název typu 1)	(Název verze 1)	(Název varianty 1)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Název výrobce 1)	(Název typu 1)	(Název verze 1)	(Název varianty 2)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Název výrobce 1)	(Název typu 1)	(Název verze 2)	(Název varianty 1)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Název výrobce 1)	(Název typu 1)	(Název verze 2)	(Název varianty 2)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Název výrobce 1)	(Název typu 2)	(Název verze 1)	(Název varianty 1)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Název výrobce 1)	(Název typu 2)	(Název verze 1)	(Název varianty 2)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Název výrobce 1)	(Název typu 2)	(Název verze 2)	(Název varianty 1)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Název výrobce 1)	(Název typu 2)	(Název verze 2)	(Název varianty 2)	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Název výrobce 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Název výrobce 1)		...	...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(Název výrobce 1)		...	...	...	...	...	...	...	...

Ro k 1	(Název výrobce 1)			...	...	...	...	...	...	...
Ro k 1	(Název výrobce 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. NÁZEV NÁVRHU:

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady ke snížení emisí CO₂ z osobních automobilů

2. RÁMEC ABM / ABB:

Oblast politiky a související aktivity, kterých se návrh týká:

0703 – Provádění politiky životního prostředí

3. ROZPOČTOVÉ LINIE

3.1. Rozpočtové linie (provozní linie a související linie na technickou a administrativní pomoc) (ex – linie BA) včetně okruhů:

07 01 04 01: LIFE+ (finanční nástroj pro životní prostředí — 2007–2013) — Výdaje na správu a řízení – okruh 2

07 03 07: LIFE+ (finanční nástroj pro životní prostředí — 2007–2013) – okruh 2

3.2. Doba trvání akce a finančního dopadu:

Akce (návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady ke snížení emisí CO₂ z osobních automobilů) má vstoupit v platnost v roce 2010. V období 2010 – 2013 budou provozní výdaje hrazeny z finančního nástroje LIFE+ .

3.3. Rozpočtové charakteristiky:

Rozpočtová linie	Druh výdajů		Nové	Příspěvek ESVO	Příspěvky od kandidátských zemí	Okruh ve finančním výhledu
07 01 04 01	Nepov.	Nerozl. ²¹	NE	NE	ANO	č. 2
07 03 07	Nepov.	Rozl./	NE	NE	ANO	č. 2

²¹ Nerozlišené položky, dále jen „NP“.

4. SHRUTÍ ZDROJŮ

4.1. Finanční zdroje

4.1.1. Shrnutí položek závazků (PZ) a položek plateb (PP)

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Druh výdajů	oddíl č.		2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.	Celkem
-------------	----------	--	------	------	------	------	------	--------------------	--------

Provozní výdaje²²

Položky závazků (PZ)	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Položky plateb (PP)		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Administrativní výdaje jako součást referenční částky²³

Technická a administrativní pomoc (NP)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
--	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

CELKOVÁ REFERENČNÍ ČÁSTKA

Položky závazků		a+c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Položky plateb		b+c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky²⁴

Lidské zdroje a související výdaje (NP)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Administrativní náklady, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů, nezahrnuté do referenční částky (NP)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Celkové orientační finanční náklady zásahu

PZ CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		a+c +d+ e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
PP CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		b+c +d+ e	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997

²² Výdaje, které nespadají pod kapitolu xx 01 příslušné hlavy xx.

²³ Výdaje v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

²⁴ Výdaje v rámci kapitoly xx 01 kromě článků xx 01 04 nebo xx 01 05.

Spoluúčast

Pokud financování návrhu předpokládá spoluúčast členského státu či jiných subjektů (uved'te, o které se jedná), je třeba v níže uvedené tabulce vyplnit odhadovanou výši finanční spoluúčasti (pokud se předpokládá finanční spoluúčast jiných subjektů, lze doplnit další řádky):

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Spolufinancující subjekt		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a násl.	Celkem
.....	f							
PZ CELKEM včetně spolufinancování	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Soulad s finančním plánem

- ☒ Návrh je v souladu se stávajícím finančním plánem do roku 2013.
- ☐ Návrh si vyžádá změnu plánu a úpravu příslušného okruhu finančního výhledu.
- ☐ Návrh může vyžadovat použití ustanovení interinstitucionální dohody²⁵ (tj. nástroje pro flexibilitu nebo revizi finančního výhledu).

4.1.3. Finanční dopady na straně příjmů

- ☒ Návrh nemá žádné finanční dopady na příjmy
- ☐ Návrh má finanční dopady na příjmy s následujícím účinkem:

v milionech EUR (zaokrouhлено na 1 desetinné místo)

		Před akcí (Rok n- 1)	Situace po akci					
Rozpočtová linie	Příjem		Rok n	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 26
	a) Příjmy v absolutním vyjádření							
	b) Změna v příjmech	Δ						

Nařízení je koncipováno tak, aby zajistilo maximální soulad u všech výrobců a v důsledku se neočekává, že poplatky za překročení emisí stanovené v článku 7 přinesou příjmy. V případě, že jsou však prováděním ustanovení tohoto článku příjmy získány, budou začleněny do

²⁵ Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

²⁶ V případě potřeby, např. potrvá-li akce déle než 6 let, je třeba doplnit další sloupce.

souhrnného rozpočtu EU. Posouzení dopadů, které je připojeno k návrhu, stanoví různou výši případných poplatků za překročení emisí, které je třeba v případě nesouladu uhradit.

4.2. Lidské zdroje – pracovníci na plný úvazek (včetně úředníků, dočasných zaměstnanců a externích pracovníků) – viz podrobnosti v bodě 8.2.1.

Roční potřeba	2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.
Celkový objem lidských zdrojů	3	3	3	5	5	5

5. CHARAKTERISTIKY A CÍLE

5.1. Potřeba, která má být uspokojena v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu

Celkovým cílem tohoto nařízení je omezit do roku 2012 průměrné emise z průměrného nového vozového parku na 130 g CO₂/km. Cíl je součástí integrovaného přístupu a bude doplněn o opatření poskytující dodatečných 10 g CO₂/km, aby se splnil cíl Společenství ve výši 120 g CO₂/km, jak stanoví sdělení Komise o revidované strategii týkající se CO₂ a automobilů ze dne 7. února 2007 (KOM(2007) 19).

5.2. Přidaná hodnota zásahu ze strany Společenství, provázanost návrhu s dalšími finančními nástroji a možná synergie

Společenství má dlouhodobý cíl snížit průměrné emise CO₂ z nových automobilů ve Společenství a Rada a Evropský parlament vyzvaly Komisi, aby navrhla právní předpisy v této oblasti. Členské státy nemohou uspokojivě dosáhnout cílů návrhu vzhledem k potřebě zabránit vzniku překážek jednotného trhu, přeshraničnímu charakteru změn klimatu a významným rozdílům stávajících vnitrostátních průměrů specifických emisí CO₂ pro nové osobní automobily. Kromě toho přijetí cílů pro emise CO₂ z automobilů na úrovni Společenství poskytne výrobcům spíše více flexibility při provádění požadovaných snížení emisí CO₂ u celého nového vozového parku ve Společenství než specifické strategie pro specifické cíle vnitrostátního snížení.

5.3. Cíle, očekávané výsledky a související ukazatele návrhu v kontextu rámce ABM

Návrh se zaměřuje na tyto všeobecné politické cíle:

- poskytnout vysokou úroveň ochrany životního prostředí v Evropské unii a přispět k dosažení kjótských cílů EU,
- zlepšit bezpečnost dodávek energie v EU,
- podpořit konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu a výzkum technologií týkajících se účinnosti paliv.

Specifickým cílem návrhu je snížit dopady změn klimatu a zlepšit účinnost paliv osobních automobilů dosažením cíle průměrné hodnoty emisí ve výši 130 g CO₂/km u nově prodávaných automobilů. Tato průměrná hodnota emisí bude ukazatelem, na základě něhož se bude sledovat provádění návrhu.

5.4. Způsob provádění (orientační)

☒ **Centralizované řízení**

☒ přímo ze strany Komise

☐ nepřímo na základě pověření pro:

☐ výkonné agentury

☐ subjekty, které Společenství zřídila, uvedené v článku 185 finančního nařízení

☐ vnitrostátní veřejné subjekty / subjekty pověřené veřejnou službou

☐ **Sdílené nebo decentralizované řízení**

☐ spolu s členskými státy

☐ spolu se třetími zeměmi

☐ **Společné řízení s mezinárodními organizacemi (uved'te s kterými)**

Příslušné poznámky:

6. MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

6.1. Monitorovací systém

Návrh staví na již existujícím monitorovacím systému, jenž byl zřízen dříve za účelem sledování provádění strategie týkající se CO₂ a automobilů. Je založen na údajích o registraci nových automobilů a o jejich charakteristikách, včetně specifických emisí CO₂, hlášených Komisi členskými státy.

Smlouvy podepsané Společenstvím za účelem provádění směrnice stanoví, že Komise (nebo jí pověřený zástupce) provádí dohled a finanční kontrolu a Účetní dvůr provádí audity, je-li to nezbytné, na místě.

6.2. Hodnocení

6.2.1. Hodnocení předem (ex-ante)

Viz posouzení dopadů přiložené k tomuto návrhu coby pracovní dokument útvarů Komise. Dopady všech navržených opatření byly posouzeny z ekonomického, sociálního a environmentálního hlediska.

6.2.2. *Opatření přijatá po průběžném / následném hodnocení (ex post) (na základě podobných zkušeností z minulosti)*

6.2.3. *Podmínky a periodicitu budoucího hodnocení*

Opatření bude přezkoumáno v souladu s článkem 10.

7. OPATŘENÍ PROTI PODVODŮM

Úplné použití norem vnitřních kontrol č. 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21 a rovněž zásad nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002, kterým se stanoví finanční nařízení o souhrnném rozpočtu Evropských společenství.

V případě provádění akcí financovaných podle tohoto návrhu musí Komise zajistit ochranu finančních zájmů Společenství, a to uplatňováním preventivních opatření proti podvodům, korupci a jakýmkoliv jiným protiprávním činnostem a účinnými kontrolami a zpětným získáváním neoprávněně vyplacených částek, v případě zjištění nesrovnalostí také v ukládání účinných, přiměřených a odrazujících sankcí v souladu s nařízením Rady (ES, Euratom) č. 2988/95 a (Euratom, ES) č. 2185/96 a nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999.

Aby se zabránilo podvodu při provádění článku 7, je v článku 6 a související příloze II stanoven důkladný systém sledování a hlášení. Ustanovení čl. 6 odst. 8 dále stanoví, že Komise může přijmout pokyny týkající se sledování a hlášení, které členské státy budou muset dodržet.

8. PODROBNOSTI O ZDROJÍCH

8.1. Cíle návrhu z hlediska jejich finanční náročnosti

Položky závazků v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

(Je třeba uvést cílové okruhy, akce a výstupy)	Druh výstupu	Prů m. nákl.	Rok 2010		Rok 2011		Rok 2012		Rok 2013		Rok 2014		Rok 2015 a násl.		CELKEM	
			Počet výstupů	Nákla dy celke m	Počet výstupů	Nákla dy celke m	Počet výstupů	Nákla dy celke m	Počet výstupů	Nákla dy celke m	Počet výstupů	Nákla dy celke m	Počet výstupů	Nákla dy celke m	Počet výstupů	Nákla dy celke m
OPERATIVNÍ CÍL Č. 1 – provádění systému sledování a hlášení																
Akce 1 – sběr a analýza údajů																
Přezkum změn hmotnosti nových osobních automobilů (článek 10)	Studie	0,20	1	0,200											1	0,20
Sběr a analýza obdržených údajů – centrální registr údajů	Servis a výpočetní systém	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
NÁKLADY CELKEM				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

8.2. Administrativní výdaje

8.2.1. Počet a druh lidských zdrojů

Pracovní místa		Zaměstnanci využití k řízení akce ze stávajících a/nebo dodatečných zdrojů (počet pracovních míst/plných pracovních úvazků)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Zaměstnanci financování ²⁸ podle čl. XX 01 02							
Ostatní zaměstnanci ²⁹ financování podle čl. XX 01 04/05							
CELKEM		3	3	3	5	5	5

8.2.2. Popis úkolů, které vyplývají z akce

V prvních letech (2010-2012) budou hlavní úkoly, které vyplývají z akce, spojeny s konsolidací režimu sledování poskytnutím pokynů členským státům, a to na základě dřívějších sledovacích činností členských států, které stanovilo rozhodnutí 1753/2000/ES (které má být zrušeno tímto nařízením). Kromě pokynů ke sledování bude mít Komise povinnost vést centrální registr hlášených údajů, oznamovat výrobcům automobilů údaje, které se jich týkají a byly nahlášeny členskými státy, zpřístupnit tyto údaje veřejnosti a od roku 2011 dále zveřejňovat roční zprávu o sledování. Od roku 2013 bude muset navíc v případě nesouladu být zajištěno vybírání poplatků za překročení emisí.

8.2.3. Původ lidských zdrojů (statutární pracovní místa)

- ☐ Pracovní místa vyčleněná v současnosti na řízení programu, který má být nahrazen nebo prodloužen.
- ☐ Pracovní místa předběžně vyčleněná v rámci procesu RSP / PNR na rok n
- ☐ Pracovní místa, o něž je třeba požádat v příštím procesu RSP / PNR

²⁷ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

²⁸ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

²⁹ Tyto náklady jsou zahrnuty do referenční částky.

- ☒ Pracovní místa, jež mají být obsazena převedením stávajících zdrojů v rámci řídicího útvaru (interní přeobsazování)
- ☐ Pracovní místa požadovaná pro rok n, avšak neplánovaná v procesu RSP / PNR dotyčného roku

8.2.4. *Další administrativní výdaje zahrnuté v referenční částce (XX 01 04/05 – Výdaje na správu a řízení)*

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Rozpočtová linie (číslo a okruh)	Rok 2010	Rok 2011	Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015 a násl.	CELKE M
1 Technická a administrativní pomoc (včetně souvisejících personálních nákladů)							
Výkonné agentury ³⁰							
Další technická a administrativní pomoc							
- interní (intra muros)							
- externí (extra muros)							
Technická a administrativní pomoc celkem	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Finanční náklady na lidské zdroje a související náklady nezahrnuté v referenční částce*

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Druh lidských zdrojů	2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci (XX 01 01)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
Zaměstnanci financovaní podle čl. XX 01 02 (pomocní pracovníci, přidělení národní odborníci, smluvní zaměstnanci atd.) (upřesněte rozpočtovou linii)						
Náklady na lidské zdroje a související náklady celkem (<u>NEZAHNRNUTÉ</u> do referenční částky)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585

³⁰

Měl by být uveden odkaz na konkrétní legislativní finanční výkaz dotyčných výkonných agentur.

Výpočet – *Úředníci a dočasní zaměstnanci*

Případně by měl být uveden odkaz na bod 8.2.1

Standardní plat pro 1 úředníka nebo dočasného zaměstnance, jak stanoví bod 8.2.1, je 0,117 mil. EUR.

Výpočet – *Zaměstnanci financovaní podle článku XX 01 02*

Případně by měl být uveden odkaz na bod 8.2.1

8.2.6. Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 a násl.	2010 - 2015
XX 01 02 11 01 – Služební cesty	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02 – Schůze a konference	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 – Výbory ³¹	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04 – Studie a konzultace							
XX 01 02 11 05 - Informační systémy							
2 Ostatní výdaje na řízení celkem (XX 01 02 11)							
3 Ostatní výdaje administrativního charakteru (upřesněte i s odkazem na rozpočtovou linii)							
Administrativní výdaje celkem, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů (NEZAHNUTÉ do referenční částky)	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

³¹ Uveďte přesně druh výboru a skupinu, do níž náleží.

Výpočet - ***Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky***

Od roku 2010 do roku 2012: 5 služebních cest za rok s náklady ve výši 1 000 EUR na služební cestu. Od roku 2013 8 služebních cest za rok.

Zasedání regulativního výboru zřízeného podle tohoto nařízení (jednotkový náklad: 30 000 EUR na zasedání) jsou stanovena každoročně dvakrát na první dva roky a poté jednou za rok.

Zasedání odborníků o specifických otázkách k provádění nařízení (jednotkový náklad: 30 000 EUR na zasedání) jsou stanovena dvakrát v roce 2010 a poté jednou za rok.

Potřeby lidských a administrativních zdrojů budou pokryty v rámci přidělů, které lze poskytnout řídicímu generálnímu ředitelství v rámci postupu pro roční přiděly v důsledku omezení rozpočtu.