Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►B

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 510/2011

ze dne 11. května 2011,

kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO_2 z lehkých vozidel

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►M1	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 205/2012 ze dne 6. ledna 2012	L 72	2	10.3.2012

▼B

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 510/2011

ze dne 11. května 2011,

kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO_2 z lehkých vozidel

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

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

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ([2]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Cílem Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu, která byla jménem Evropského společenství schválena rozhodnutím Rady 94/69/ES ([3]), je stabilizovat koncentrace skleníkových plynů v atmosféře na úrovni, která by zamezila nebezpečným důsledkům působení lidstva na klimatický systém. Aby byl splněn tento cíl, neměl by být nárůst celkové průměrné roční teploty při zemském povrchu vyšší než 2 °C ve srovnání s úrovní před industrializací. Čtvrtá hodnotící zpráva Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC) ukazuje, že pro dosažení tohoto cíle musí celosvětové emise skleníkových plynů dosáhnout vrcholu do roku 2020. Na zasedání ve dnech 8. a 9. března 2007 přijala Evropská rada pevný závazek snížit do roku 2020 celkové emise skleníkových plynů ve Společenství o nejméně 20 % ve srovnání s rokem 1990 a o 30 % za předpokladu, že se ostatní vyspělé země rovněž zaváží ke srovnatelným snížením emisí a hospodářsky vyspělejší rozvojové země přispějí podle svých povinností a schopností.

(2) Komise v roce 2009 dokončila přezkum strategie Unie pro udržitelný rozvoj, v němž se soustředila na nejnaléhavější problémy udržitelného rozvoje, jako jsou doprava, změna klimatu, veřejné zdraví a úspory energie.

(3) Aby se dosáhlo nezbytného snížení emisí, je třeba politiky a opatření provádět na úrovni členských států a na úrovni Unie ve všech odvětvích hospodářství Unie, a ne pouze v odvětvích

([1]) Úř. věst. C 44, 11.2.2011, s. 157.
([2]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 15. února 2011 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 31. března 2011.
([3]) Úř. věst. L 33, 7.2.1994, s. 11.

▼B

průmyslu a energetiky. Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 406/2009/ES ze dne 23. dubna 2009 o úsilí členských států snížit emise skleníkových plynů, aby byly splněny závazky Společenství v oblasti snížení emisí skleníkových plynů do roku 2020 ([1]), stanoví průměrné snížení o 10 % ve srovnání s úrovněmi v roce 2005 v odvětvích nezahrnutých do systému Unie pro obchodování s emisemi vytvořeného směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství ([2]), včetně silniční dopravy. Silniční doprava je druhým největším odvětvím Unie produkujícím emise skleníkových plynů a emise, které z ní pocházejí, včetně emisí z lehkých užitkových vozidel, se dále zvyšují. Pokud se budou emise ze silniční dopravy nadále zvyšovat, značně to znehodnotí úsilí vynaložené v boji se změnou klimatu v jiných odvětvích.

(4) Cíle Unie pro nová silniční vozidla poskytnou výrobcům více jistoty při plánování a více pružnosti při plnění požadavků na snížení emisí CO_2 než samostatné cíle snížení stanovené jednotlivými členskými státy. Při stanovení výkonnostních emisních norem je důležité vzít v úvahu důsledky pro trhy a konkurenceschopnost výrobců, přímé a nepřímé náklady vznikající podnikům a výhody, které vznikají v podobě podpory inovace a snížení spotřeby energie a nákladů na pohonné hmoty.

(5) Ke zvýšení konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu je třeba využít systémů pobídek, jako je započtení ekologických inovací a udělování superkreditů.

(6) Komise ve svých sděleních ze dne 7. února 2007 nazvaných „Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO_2 z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel“ a „Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století (CARS 21)“ zdůraznila, že cíl Společenství týkající se průměrných emisí u nového vozového parku ve výši 120 g CO_2/km do roku 2012 nebude splněn bez dodatečných opatření.

(7) V uvedených sděleních byl navržen integrovaný přístup zaměřený na dosažení cíle Společenství týkajícího se průměrných emisí u nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel registrovaných ve Společenství ve výši 120 g CO_2/km do roku 2012, se zaměřením na závazné snížení emisí CO_2 za účelem dosažení cíle 130 g CO_2/km u průměrného nového vozového parku zlepšováním technologií automobilových motorů a na další snížení o 10 g CO_2/km, nebo bude-li to z technického hlediska nutné, jeho ekvivalent jinými technickými zlepšeními, včetně růstu účinnosti paliv u lehkých užitkových vozidel.

([1]) Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 136.
([2]) Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32.

▼B

(8) Ustanovení provádějící cíl týkající se emisí z lehkých užitkových vozidel musí být v souladu s legislativním rámcem pro provádění cílů týkajících se emisí z nových osobních automobilů uvedených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO_2 z lehkých vozidel ([1]).

(9) Legislativní rámec k dosažení cíle průměrných emisí pro vozový park nových lehkých užitkových vozidel by měl zajistit, aby cíle snižování byly nestranné z hlediska hospodářské soutěže a sociálně spravedlivé a udržitelné, aby přihlédly k různorodosti evropských výrobců automobilů a aby bránily jakémukoli neodůvodněnému narušování hospodářské soutěže mezi nimi. Legislativní rámec by měl být slučitelný s celkovým cílem Unie týkajícím se snižování emisí a měly by ho doplňovat další nástroje, které více souvisejí s používáním, jako například rozdílné daně z motorových vozidel a z energie nebo opatření pro omezení rychlosti lehkých užitkových vozidel.

(10) S cílem zachovat rozmanitost na trhu s lehkými užitkovými vozidly a jeho schopnost uspokojovat různé potřeby spotřebitelů by měly být cíle emisí CO_2 pro lehká užitková vozidla stanoveny lineárně v závislosti na užitkovosti vozidel. Pro vyjádření této užitkovosti je vhodným parametrem hmotnost, která umožňuje korelaci se stávajícími emisemi, a poskytuje tedy realističtější a z hlediska hospodářské soutěže nestranné cíle. Údaje o hmotnosti jsou navíc snadno dostupné. Údaje o alternativních parametrech užitkovosti, jako jsou například stopa (průměrný rozchod kol násobený rozvorem náprav) a užitečné zatížení, by měly být sbírány s cílem usnadnit dlouhodobější hodnocení přístupu založeného na užitkovosti.

(11) Toto nařízení aktivně podporuje ekologické inovace a bere v úvahu budoucí technologický vývoj, který může zvýšit dlouhodobou konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu a vytvořit více vysoce kvalifikovaných pracovních míst. Jako prostředek systematického posuzování zlepšování emisí prostřednictvím ekologických inovací by měla Komise zvážit možnost začlenit opatření týkající se ekologických inovací do přezkumu zkušebních postupů podle čl. 14 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla ([2]) a zohlednit přitom technické a hospodářské dopady tohoto začlenění.

([1]) Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.
([2]) Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

▼B

(12) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES ze dne 13. prosince 1999 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO_2 při prodeji nových osobních automobilů ([1]) již požaduje, aby propagační literatura pro vozidla poskytovala koncovým uživatelům oficiální údaje o emisích CO_2 a o spotřebě paliva daného vozidla. Komise to ve svém doporučení 2003/217/ES ze dne 26. března 2003 o uplatňování ustanovení směrnice 1999/94/ES, která se týkají propagační literatury, na jiné sdělovací prostředky ([2]) výkladem vztáhla také na reklamu. Působnost směrnice 1999/94/ES by se proto měla rozšířit i na lehká užitková vozidla tak, aby reklama na každé takové vozidlo musela poskytovat nejpozději od roku 2014 koncovým uživatelům oficiální údaje o emisích CO_2 a o spotřebě paliva daného vozidla, pokud se uvádějí informace o spotřebě energie nebo ceně vozidla.

(13) Vzhledem k velmi vysokým nákladům na výzkum a vývoj a velmi vysokým jednotkovým výrobním nákladům úvodních generací technologií vozidel s velmi nízkými emisemi uhlíku, které mají být uvedeny na trh po vstupu tohoto nařízení v platnost, usiluje toto nařízení o přechodné zrychlení a usnadnění uvádění vozidel s mimořádně nízkými emisemi uhlíku na trh Unie v počátečních fázích jejich prodeje.

(14) Používání určitých alternativních paliv může přinést významné snížení emisí CO_2 z hlediska celého jejich životního cyklu. Toto nařízení proto obsahuje zvláštní ustanovení zaměřená na další zavádění vozidel využívajících určitá alternativní paliva na trh Unie.

(15) S cílem zlepšit sběr údajů o spotřebě paliva a měření této spotřeby by Komise měla do 1. ledna 2012 posoudit, zda je třeba změnit příslušné právní předpisy a začlenit do nich povinnost výrobců žádajících o schválení typu vozidla kategorie N_1 definovaného v příloze II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla ([3]), vybavit každé vozidlo měřičem spotřeby paliva.

(16) S cílem zajistit soulad s nařízením (ES) č. 443/2009 a zabránit zneužívání by se uvedený cíl měl uplatňovat na nová lehká užitková vozidla, která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii, s výjimkou omezeného období.

([1]) Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16.
([2]) Úř. věst. L 82, 29.3.2003, s. 33.
([3]) Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

▼B

(17) Směrnice 2007/46/ES zřizuje harmonizovaný rámec obsahující správní ustanovení a všeobecné technické požadavky týkající se schvalování všech nových vozidel v její oblasti působnosti. Subjekt odpovědný za soulad s tímto nařízením by měl být totožný se subjektem, který odpovídá za všechny aspekty postupu schvalování typu v souladu se směrnicí 2007/46/ES a za zajištění shodnosti výroby.

(18) Výrobci by měli mít možnost rozhodnout, jak svých cílů podle tohoto nařízení dosáhnout, a mělo by jim být umožněno spíše počítat průměrné emise svého nového vozového parku než dodržovat cíle CO_2 pro každé jednotlivé vozidlo. Od výrobců by se proto mělo požadovat, aby zajistili, že průměrné specifické emise všech nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii, za která zodpovídají, nepřesahují průměr emisních cílů pro tato vozidla. Aby bylo zavádění tohoto požadavku usnadněno, mělo by být provedeno postupně mezi roky 2014 a 2017. To odpovídá lhůtám a délce zaváděcího období stanoveným v nařízení (ES) č. 443/2009.

(19) Aby bylo zajištěno, že cíle stanovené pro malovýrobce a specializované výrobce odrážejí zvláštnosti těchto výrobců a jsou v souladu s potenciálem výrobců ke snížení emisí, měly by se pro tyto výrobce v oblasti snižování emisí stanovit alternativní cíle, které odpovídají technologickému potenciálu vozidel příslušného výrobce ke snížení specifických emisí CO_2 a charakteristikám daného segmentu trhu. Tato výjimka by měla být zahrnuta do přezkumu cílů pro specifické emise stanovených v příloze I, který má být dokončen do začátku roku 2013.

(20) Strategie Unie na snižování emisí CO_2 z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zavedla integrovaný přístup na dosažení cíle Unie ve výši 120 g CO_2/km do roku 2012 a rovněž představuje dlouhodobou vizi dalšího snižování emisí. Nařízení (ES) č. 443/2009 potvrzuje tento dlouhodobý výhled stanovením cíle průměrných emisí ve výši 95 g CO_2/km pro nový vozový park. S cílem zajistit soulad s tímto přístupem a poskytnout průmyslu jistotu při plánování by měl být stanoven dlouhodobý cíl na rok 2020 pro specifické emise CO_2 u lehkých užitkových vozidel.

(21) Aby se výrobcům umožnila pružnost při plnění jejich emisních cílů podle tohoto nařízení, mohou se dohodnout na vytvoření sdružení na otevřeném, transparentním a nediskriminačním základě. Pokud výrobci vytvoří sdružení, cíle jednotlivých výrobců by se měly nahradit společným cílem sdružení, který by měl být společně dosažen členy sdružení.

(22) Specifické emise CO_2 dokončených vozidel by měly být připsány výrobci základního vozidla.

▼B

(23) Aby se zajistilo, že hodnoty emisí CO_2 a účinnosti paliva u dokončených vozidel jsou reprezentativní, měla by Komise navrhnout konkrétní postup a zvážit případnou revizi právní úpravy schvalování typu.

(24) Aby bylo zajištěno plnění cílů podle tohoto nařízení, je zapotřebí důkladný mechanismus k zajištění souladu.

(25) Specifické emise CO_2 z nových lehkých užitkových vozidel jsou v Unii měřeny harmonizovaným způsobem podle metodiky stanovené nařízením (ES) č. 715/2007. Aby byla administrativní zátěž vyplývající z tohoto systému co nejmenší, měl by být soulad měřen pomocí údajů o registracích nových vozidel v Unii sbíraných členskými státy a hlášených Komisi. S cílem zajistit soudržnost údajů určených k posouzení souladu by měla být pravidla pro sběr a vykazování těchto údajů co nejvíce harmonizována.

(26) Směrnice 2007/46/ES vyžaduje, aby výrobci vydávali prohlášení o shodě, jímž musí být opatřeno každé nové lehké užitkové vozidlo, a aby členský stát dovolil registraci nového lehkého užitkového vozidla a jeho uvedení do provozu, pouze pokud je opatřeno platným prohlášením o shodě. Údaje sbírané členskými státy by měly být v souladu s prohlášením o shodě vydaným výrobcem lehkého užitkového vozidla a měly by se zakládat pouze na tomto dokumentu. Pro údaje získané na základě prohlášení o shodě by měla existovat databáze podle norem Unie. Ta by měla sloužit jako jediný referenční zdroj, který členským státům umožní jednodušším způsobem uchovávat registrační údaje v případě nové registrace vozidel.

(27) Plnění cílů podle tohoto nařízení výrobci by mělo být hodnoceno na úrovni Unie. Výrobci, jejichž průměrné specifické emise CO_2 přesahují emise povolené v rámci tohoto nařízení, by měli uhradit poplatek za překročení emisí za každý kalendářní rok počínaje 1. lednem 2014. Poplatek by měl být stanoven v závislosti na rozsahu, v němž výrobci nesplnili svůj cíl. Má-li být zajištěn soulad, měl by být mechanismus poplatků podobný mechanismu stanovenému nařízením (ES) č. 443/2009. Částky poplatků za překročení emisí by měly být považovány za příjem souhrnného rozpočtu Evropské unie.

(28) Žádná vnitrostátní opatření, která mohou členské státy zachovávat nebo zavádět v souladu s článkem 193 Smlouvy o fungování Evropské unie, by neměla vzhledem k účelu tohoto nařízení a postupům jím zavedeným ukládat výrobcům dodatečné nebo přísnější sankce za to, že nesplní cíle stanovené v tomto nařízení.

▼B

(29) Tímto nařízením by nemělo být dotčeno plné uplatňování pravidel Unie o hospodářské soutěži.

(30) Měly by být zváženy nové způsoby dosažení dlouhodobého cíle, zejména v souvislosti se sklonem křivky, parametrem užitkovosti a systémem poplatků za překročení emisí.

(31) Na spotřebu paliva a emise CO_2 má velký vliv rychlost silničních vozidel. Navíc při neexistujícím omezení rychlosti pro lehká užitková vozidla je možné, že existuje určitá hospodářská soutěž, pokud jde o maximální rychlost, což by mohlo vést k nadměrně dimenzovaným hnacím ústrojím a s nimi spojené nízké účinností v podmínkách pomalejšího provozu. Proto je vhodné přezkoumat proveditelnost rozšíření oblasti působnosti směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství ([1]) se záměrem zahrnout lehká užitková vozidla, na která se vztahuje toto nařízení.

(32) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení, zejména pro přijetí podrobných pravidel o sledování a hlášení průměrných emisí, totiž shromažďování, registraci, prezentaci, předávání, výpočet a zveřejňování údajů o průměrných emisích, a o uplatňování požadavků stanovených v příloze II, jakož i pro přijetí prováděcích pravidel pro výběr poplatků za překročení emisí a podrobných ustanovení o postupu schvalování inovativních technologií, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí ([2]).

(33) Komise by měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu požadavků na sledování a hlášení stanovených v příloze II s ohledem na zkušenosti s používáním tohoto nařízení, o úpravu hodnoty M_0 uvedené v příloze I tak, aby vyjadřovala průměrnou hmotnost nových lehkých užitkových vozidel za předchozí tři kalendářní roky, o stanovení pravidel pro výklad kritérií způsobilosti k výjimkám, obsah žádostí o udělení výjimky a obsah a posouzení programů na snižování specifických emisí CO_2 a o úpravu vzorců stanovených v příloze I s cílem zohlednit změny v regulačním zkušebním postupu pro měření specifických emisí CO_2. Je zvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni.

([1]) Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27.
([2]) Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

▼B

(34) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovení výkonnostních požadavků na emise CO_2 pro nová lehká užitková vozidla, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a cíle

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO_2 pro nová lehká užitková vozidla. Toto nařízení stanoví průměrné emise CO_2 z nových lehkých užitkových vozidel ve výši 175 g CO_2/km pomocí zlepšení technologií vozidel, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a prováděcími opatřeními k němu, a pomocí inovativních technologií.

2. Toto nařízení stanoví pro dobu od roku 2020 cíl 147 g CO_2/km pro průměrné emise nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii, a to po potvrzení proveditelnosti, jak je uvedeno v čl. 13 odst. 1.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla kategorie N_1 definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg a na vozidla kategorie N_1, na něž je schválení typu rozšířeno podle čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 (dále jen „lehká užitková vozidla“), která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii (dále jen „nová lehká užitková vozidla“).

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

3. Toto nařízení se nevztahuje na vozidla zvláštního určení definovaná v bodě 5 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.

Článek 3

Definice

1. Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

a) „průměrnými specifickými emisemi CO_2“ ve vztahu k výrobci průměr specifických emisí CO_2 ze všech nových lehkých užitkových vozidel, jichž je výrobcem;

▼B

b) „prohlášením o shodě“ prohlášení podle článku 18 směrnice 2007/46/ES;

c) „dokončeným vozidlem“ vozidlo, jehož schválení typu je uděleno po dokončení procesu vícestupňového schvalování typu podle směrnice 2007/46/ES;

d) „úplným vozidlem“ vozidlo, jež nemusí být pro splnění příslušných technických požadavků směrnice 2007/46/ES dokončeno;

e) „základním vozidlem“ vozidlo, jež se využívá v počáteční fázi vícestupňového schválení typu;

f) „výrobcem“ 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;

g) „hmotností“ hmotnost vozidla s karoserií v provozním stavu, jak je uvedena v prohlášení o shodě a definována v bodě 2.6 přílohy I směrnice 2007/46/ES;

h) „specifickými emisemi CO_2“ emise z lehkého užitkového vozidla měřené v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a určené jako hmotnostní emise CO_2 (kombinace) v prohlášení o shodě úplného nebo dokončeného vozidla;

i) „cílem pro specifické emise“ ve vztahu k výrobci průměr směrných specifických emisí CO_2 určený podle přílohy I ve vztahu ke každému novému lehkému užitkovému vozidlu, kterého je výrobcem, nebo pokud je výrobci udělena výjimka podle článku 11, cíl pro specifické emise určený v souladu s uvedenou výjimkou;

j) „stopou“ průměrný rozchod kol vynásobený rozvorem náprav, jak jsou uvedeny v prohlášení o shodě a definovány v bodech 2.1 a 2.3 přílohy I směrnice 2007/46/ES;

k) „užitečným zatížením“ rozdíl mezi technicky přípustnou maximální hmotností naloženého vozidla podle přílohy II směrnice 2007/46/ES a hmotností vozidla.

2. Pro účely tohoto nařízení se „skupinou spojených výrobců“ rozumí výrobce a jeho spojené podniky. V souvislosti s výrobcem se „spojenými podniky“ rozumějí:

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

i) pravomoc vykonávat více než polovinu hlasovacích práv nebo

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

iii) právo řídit záležitosti podniku;

▼B

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

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

d) podniky, v nichž výrobce 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 pravomoci uvedené v písmenu a);

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

Článek 4

Cíle pro specifické emise

Na kalendářní rok začínající dnem 1. ledna 2014 a každý následující kalendářní rok zajistí každý výrobce lehkých užitkových vozidel, aby jeho průměrné specifické emise CO_2 nepřekročily jeho cíl pro specifické emise určený v souladu s přílohou I, nebo pokud je výrobci udělena výjimka podle článku 11, cíl určený v souladu s uvedenou výjimkou.

Nejsou-li k dispozici specifické emise dokončeného vozidla, použije výrobce základního vozidla pro stanovení průměrných specifických emisí CO_2 specifické emise základního vozidla.

Pro účely určení průměrných specifických emisí CO_2 každého výrobce se přihlíží k těmto procentním podílům nových lehkých užitkových vozidel každého výrobce registrovaných v příslušném roce:

— 70 % v roce 2014,

— 75 % v roce 2015,

— 80 % v roce 2016,

— 100 % od roku 2017.

Článek 5

Superkredity

Při výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 se každé nové lehké užitkové vozidlo se specifickými emisemi CO_2 nižšími než 50 g CO_2/km započte jako:

— 3,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2014,

— 3,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2015,

— 2,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2016,

— 1,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2017,

— 1 lehké užitkové vozidlo od roku 2018.

▼B

Po dobu uplatňování systémů udělování superkreditů nesmí maximální počet nových lehkých užitkových vozidel se specifickými emisemi CO_2 nižšími než 50g CO_2/km, které jsou zohledněny při využití multiplikátorů uvedených v prvním pododstavci, překročit 25 000 na jednoho výrobce.

Článek 6

Cíl pro specifické emise z lehkých užitkových vozidel poháněných alternativním palivem

S cílem určit, zda výrobce plní svůj cíl pro specifické emise CO_2 uvedený v článku 4, se specifické emise CO_2 pro každé lehké užitkové vozidlo navržené tak, aby mohlo používat směs benzínu s 85 % bioetanolu („E85“), které splňuje příslušné právní předpisy Unie nebo evropské technické normy, snižují o 5 % do 31. prosince 2015 vzhledem k většímu potenciálu vozidel poháněných biopalivy, pokud jde o technologické inovace a snižování emisí. Toto snížení se uplatní pouze v případě, že alespoň 30 % čerpacích stanic v členském státě, v němž je dané lehké užitkové vozidlo registrováno, zajišťuje tento druh alternativního paliva splňujícího kritéria udržitelnosti pro biopaliva stanovená v příslušných právních předpisech Unie.

Článek 7

Sdružování

1. Výrobci nových lehkých užitkových vozidel jiní než ti, kterým byla udělena výjimka podle článku 11, 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 do 31. prosince prvního kalendářního roku, ve kterém mají být emise sdíleny. Výrobci, kteří tvoří sdružení, sdělí Komisi tyto informace:

a) výrobce, kteří jsou členy sdružení;

b) výrobce, který je jmenován správcem sdružení, je kontaktní osobou sdružení a zodpovídá za úhradu případných poplatků za překročení emisí uložených sdružení v souladu s článkem 9;

c) doklad o tom, že správce sdružení bude schopen splnit povinnosti stanovené v písmenu b).

3. Pokud navrhovaný správce sdružení nesplní požadavek uhradit případné poplatky za překročení emisí uložené sdružení v souladu s článkem 9, oznámí to Komise výrobcům.

4. Výrobci, kteří jsou členy sdružení, oznámí Komisi společně veškeré změny týkající se správce sdružení, jeho finančního stavu,

▼B

pokud to může ovlivnit jeho schopnost plnit požadavek uhradit případné poplatky za překročení emisí uložené sdružení v souladu s článkem 9, a změny v členství sdružení nebo zrušení sdružení.

5. Výrobci mohou uzavřít dohody o sdružení za předpokladu, že tyto dohody jsou v souladu s články 101 a 102 Smlouvy o fungování Evropské unie a že umožňují za obchodně přiměřených podmínek otevřenou, transparentní a nediskriminační účast všech výrobců, kteří požádají o členství ve sdružení. Aniž je dotčena všeobecná použitelnost pravidel Unie 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:

a) průměrných specifických emisí CO_2;

b) cíle pro specifické emise;

c) celkového počtu registrovaných vozidel.

6. Odstavec 5 se nepoužije, pokud jsou všichni výrobci ve sdružení součástí stejné skupiny spojených výrobců.

7. S výjimkou případu, kdy je učiněno oznámení podle odstavce 3, jsou výrobci ve sdružení, o němž byly podány informace Komisi, považováni pro účely plnění svých závazků podle článku 4 za jednoho výrobce. Informace ze sledování a hlášení týkající se jednotlivých výrobců a případných sdružení jsou zaznamenávány, hlášeny a zpřístupňovány v centrálním registru uvedeném v čl. 8 odst. 4.

Článek 8

Sledování a hlášení průměrných emisí

1. Za kalendářní rok začínající dnem 1. ledna 2012 a každý následující kalendářní rok zaznamená každý členský stát u každého nového lehkého užitkového vozidla registrovaného na jeho území informace v souladu s částí A přílohy II. Tyto informace zpřístupní výrobcům a jejich určeným dovozcům nebo zástupcům v každém členském státě. Členské státy vyvinou maximální úsilí k zajištění transparentní činnosti subjektů předávajících tyto informace.

2. Do 28. února každého roku, počínaje rokem 2013, každý členský stát zjistí a předá 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 sebraných podle odstavce 1.

4. Komise vede centrální registr údajů hlášených členskými státy podle tohoto článku a tento registr veřejně zpřístupní. Do 30. června 2013 a každý následující rok Komise pro každého výrobce předběžně vypočítá:

a) průměrné specifické emise CO_2 za předchozí kalendářní rok;

▼B

b) cíl pro specifické emise v předchozím kalendářním roce;

c) rozdíl mezi jeho průměrnými specifickými emisemi CO_2 v předchozím kalendářním roce a jeho cílem pro specifické emise v témž roce.

Komise oznámí každému výrobci svůj předběžný výpočet pro daného výrobce. Oznámení obsahuje údaje o počtu registrovaných nových lehkých užitkových vozidel a o jejich specifických emisích CO_2 za každý členský stát.

5. Výrobci mohou do tří měsíců ode dne, kdy jim byl oznámen předběžný výpočet podle odstavce 4, oznámit Komisi případné chyby v údajích s uvedením, ve kterém členském státě podle nich k chybě došlo.

6. Komise posoudí veškerá oznámení výrobců a do 31. října předběžné výpočty podle odstavce 4 buď potvrdí, anebo pozmění.

7. Pokud Komise na základě výpočtů podle odstavce 5 týkajících se kalendářních let 2012 a 2013 dojde k závěru, že průměrné specifické emise CO_2 výrobce překračují jeho cíl pro specifické emise, oznámí to výrobci.

8. Pro sběr a sdělování údajů ze sledování v souladu s tímto nařízením je v každém členském státě příslušný orgán, který byl určen podle čl. 8 odst. 7 nařízení (ES) č. 443/2009.

9. Komise přijme prováděcí pravidla pro sledování a hlášení údajů podle tohoto článku a pro použití přílohy II. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

S cílem zohlednit zkušenosti získané při uplatňování tohoto nařízení může Komise změnit přílohu II prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15 a za podmínek stanovených v článcích 16 a 17.

10. Členské státy také v souladu s tímto článkem shromažďují a hlásí údaje o registracích vozidel kategorií M_2 a N_2 podle přílohy II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg a vozidel, na něž je schválení typu rozšířeno v souladu s čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007.

Článek 9

Poplatek za překročení emisí

1. Za období od 1. ledna do 31. prosince 2014 a každý následující kalendářní rok, v němž průměrné specifické emise CO_2 výrobce překročí jeho cíl pro specifické emise, uloží Komise výrobci nebo správci sdružení poplatek za překročení emisí.

▼B

2. Poplatek za překročení emisí podle odstavce 1 se vypočítá pomocí těchto vzorců:

a) Od roku 2014 do roku 2018:

i) Za překročení emisí o více než 3 g CO_2/km:

((překročení emisí – 3 g CO_2/km) × 95 EUR + 45 EUR) × počet nových lehkých užitkových vozidel.

ii) Za překročení emisí o více než 2 g CO_2/km, avšak nejvýše 3 g CO_2/km:

((překročení emisí – 2 g CO_2/km) × 25 EUR + 20 EUR) × počet nových lehkých užitkových vozidel.

iii) Za překročení emisí o více než 1 g CO_2/km, avšak nejvýše 2 g CO_2/km:

((překročení emisí – 1 g CO_2/km) × 15 EUR + 5 EUR) × počet nových lehkých užitkových vozidel.

iv) Za překročení emisí o nejvýše 1 g CO_2/km:

(překročení emisí × 5 EUR) × počet nových lehkých užitkových vozidel.

b) Od roku 2019:

(překročení emisí × 95 EUR) × počet nových lehkých užitkových vozidel.

Pro účely tohoto článku se rozumí:

— „překročením emisí“ kladný počet gramů na kilometr, o které průměrné specifické emise CO_2 výrobce – s ohledem na snížení emisí CO_2 v důsledku inovativních technologií schválených podle článku 12 – překročily jeho cíl pro specifické emise v daném kalendářním roce nebo jeho části, na které se vztahuje povinnost podle článku 4, zaokrouhlený na tři desetinná místa, a

— „počtem nových lehkých užitkových vozidel“ počet nových lehkých užitkových vozidel, jichž je výrobcem a jež byly zaregistrovány v daném období podle zaváděcích kritérií stanovených v článku 4.

3. Komise přijme prováděcí pravidla pro vybírání poplatků za překročení emisí podle odstavce 1. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

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

Článek 10

Zveřejnění výkonnosti výrobců

1. Do 31. října 2013 a do 31. října každého následujícího roku zveřejní Komise seznam, ve kterém u každého výrobce uvede:

a) jeho cíl pro specifické emise za předchozí kalendářní rok;

▼B

b) jeho průměrné specifické emise CO_2 v předchozím kalendářním roce;

c) rozdíl mezi jeho průměrnými specifickými emisemi CO_2 v předchozím kalendářním roce a jeho cílem pro specifické emise v daném roce;

d) průměrné specifické emise CO_2 pro všechna nová lehká užitková vozidla registrovaná v Unii v předchozím kalendářním roce a

e) průměrnou hmotnost všech nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce.

2. Od 31. října 2015 seznam zveřejňovaný podle odstavce 1 rovněž uvede, zda výrobce splnil pro předchozí kalendářní rok požadavky uvedené v článku 4.

Článek 11

Výjimky pro určité výrobce

1. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočteného v souladu s přílohou I může podat výrobce méně než 22 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii za kalendářní rok, který:

a) není součástí skupiny spojených výrobců, nebo

b) je součástí skupiny spojených výrobců, která celkově odpovídá za méně než 22 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii za kalendářní rok, nebo

c) je součástí skupiny spojených výrobců, ale provozuje svá vlastní výrobní zařízení a konstrukční středisko.

2. Výjimku, o niž je požádáno podle odstavce 1, lze udělit nejvýše na dobu pěti kalendářních let. Žádost se podává Komisi a musí obsahovat:

a) jméno a kontaktní osobu výrobce;

b) důkaz, že výrobce je způsobilý pro výjimku podle odstavce 1;

c) údaje o lehkých užitkových vozidlech, která vyrábí, včetně hmotnosti a specifických emisí CO_2 z uvedených lehkých užitkových vozidel, a

d) cíl pro specifické emise v souladu s jeho potenciálem snížení emisí, včetně hospodářského a technologického potenciálu ke snížení jeho specifických emisí CO_2, zohledňující charakteristiky trhu pro vyráběný typ lehkého užitkového vozidla.

3. Pokud se Komise domnívá, že je výrobce způsobilý pro výjimku, o niž požádal podle odstavce 1, a usoudí, že cíl pro specifické emise navržený výrobcem je v souladu s jeho potenciálem snížení emisí,

▼B

včetně hospodářského a technologického potenciálu ke snížení specifických emisí CO_2, s přihlédnutím k charakteristikám trhu pro vyráběný typ lehkého užitkového vozidla, udělí tomuto výrobci výjimku. Výjimka se použije od 1. ledna roku následujícího po dni udělení výjimky.

4. Výrobce, na něhož se vztahuje výjimka v souladu s tímto článkem, bezodkladně oznámí Komisi každou 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 s účinkem od 1. ledna následujícího kalendářního roku a oznámí to výrobci.

6. Pokud výrobce nedosahuje svého cíle pro specifické emise, uloží mu Komise poplatek za překročení emisí podle článku 9.

7. Komise přijme pravidla k doplnění odstavců 1 až 6 tohoto článku, mimo jiné o výkladu kritérií způsobilosti k výjimce, obsahu žádostí a obsahu a posouzení programů na snižování specifických emisí CO_2, prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15 a za podmínek stanovených v článcích 16 a 17.

8. Žádosti o výjimku obsahující podpůrné informace, oznámení podle odstavce 4, zrušení výjimky podle odstavce 5, uložení poplatku za překročení emisí podle odstavce 6 výrobci a akty přijaté podle odstavce 7 se zpřístupňují veřejnosti v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise ([1]).

Článek 12

Ekologická inovace

1. Na žádost dodavatele nebo výrobce se zohlední snížení emisí CO_2 dosažené použitím inovativních technologií. Celkový příspěvek těchto technologií ke snížení cíle pro průměrné specifické emise každého výrobce činí nejvýše 7 g CO_2/km.

2. Komise přijme podrobná pravidla o postupu schvalování těchto inovativních technologií do 31. prosince 2012. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2 tohoto nařízení. Tato prováděcí pravidla musí být v souladu s pravidly přijatými podle čl. 12 odst. 2 nařízení (ES) č. 443/2009 a vycházet z těchto kritérií pro inovativní technologie:

a) snížení emisí CO_2 dosažené použitím daných inovativních technologií musí být možné přičíst dodavateli či výrobci;

b) inovativní technologie musí mít ověřitelný přínos ke snížení emisí CO_2;

([1]) Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43.

▼B

c) inovativní technologie nesmějí být zahrnuty v měření CO_2 v rámci standardního zkušebního cyklu ani v závazných ustanoveních na základě doplňkových dodatečných opatření pro dodržení snížení o 10 g CO_2/km uvedeného v článku 1 nařízení (ES) č. 443/2009, ani nesmějí být povinné podle jiných právních předpisů Unie.

3. Dodavatel nebo výrobce, který žádá o schválení určitého opatření jako inovativní technologie, předloží Komisi zprávu, která musí obsahovat i zprávu o ověření provedeném nezávislým a autorizovaným subjektem. V případě možného vzájemného působení mezi daným opatřením a jinou, již schválenou inovativní technologií uvede zpráva toto vzájemné působení a ve zprávě o ověření se vyhodnotí, do jaké míry toto vzájemné působení ovlivňuje snížení dosažené prostřednictvím každého opatření.

4. Komise potvrzuje dosažené snížení na základě kritérií stanovených v odstavci 2.

Článek 13

Přezkum a zpráva

1. Do 1. ledna 2013 dokončí Komise přezkum cílů pro specifické emise uvedených v příloze I a výjimek uvedených v článku 11 s cílem stanovit:

— způsoby, jak do roku 2020 nákladově efektivním způsobem dosáhnout dlouhodobého cíle 147 g CO_2/km, a to pod podmínkou potvrzení jeho proveditelnosti na základě aktualizovaných výsledků posouzení dopadů, a

— aspekty plnění uvedeného cíle, včetně poplatku za překročení emisí.

Komise předloží podle potřeby na základě tohoto přezkumu a svého posouzení dopadu, které zahrne celkové posouzení dopadu na automobilový průmysl a na něm závislá odvětví, návrh na změnu tohoto nařízení řádným legislativním postupem a způsobem, který bude v co nejvyšší míře nestranný z hlediska hospodářské soutěže, sociálně spravedlivý a udržitelný.

2. Komise s ohledem na splnění dlouhodobého cíle od roku 2020 předloží podle potřeby Evropskému parlamentu a Radě do roku 2014 návrh na zahrnutí vozidel kategorií N_2 a M_2 definovaných v příloze II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg a vozidel, na něž je schválení typu rozšířeno v souladu s čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007, do oblasti působnosti tohoto nařízení.

3. Do roku 2014 Komise v návaznosti na posouzení dopadů zveřejní zprávu o dostupnosti údajů o stopě a užitečném zatížení a jejich užití jako parametrů užitkovosti pro určení cílů pro specifické emise a případně předloží Evropskému parlamentu a Radě řádným legislativním postupem návrh na změnu přílohy I.

▼B

4. Do 31. prosince 2011 Komise stanoví postup pro získávání reprezentativních hodnot emisí CO_2, účinnosti paliv a hmotnosti dokončených vozidel, přičemž zajistí, aby výrobce základního vozidla měl včasný přístup k hmotnosti a specifickým emisím CO_2 dokončeného vozidla.

5. Do 31. října 2016 a poté každé tři roky Komise změní prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci, v souladu s článkem 15 a za podmínek stanovených v článcích 16 a 17 přílohu I s cílem upravit hodnotu M_0 tak, aby vyjadřovala průměrnou hmotnost nových lehkých užitkových vozidel za předchozí tři kalendářní roky.

Tyto změny nabudou účinku poprvé dne 1. ledna 2018 a poté každé tři roky.

6. Komise zahrne lehká užitková vozidla do přezkumu postupů pro měření emisí CO_2 podle čl. 13 odst. 3 nařízení (ES) č. 443/2009.

Ode dne použitelnosti revidovaného postupu pro měření emisí CO_2 nejsou inovativní technologie nadále schvalovány postupem stanoveným v článku 12.

Komise zahrne lehká užitková vozidla do přezkumu směrnice 2007/46/ES v souladu s čl. 13 odst. 4 nařízení (ES) č. 443/2009.

Komise upraví vzorce stanovené v příloze I prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15 a za podmínek stanovených v článcích 16 a 17, aby byly zohledněny veškeré změny v regulačním zkušebním postupu pro měření specifických emisí CO_2.

Článek 14

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro změnu klimatu zřízený článkem 9 rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 280/2004/ES ze dne 11. února 2004 o mechanismu monitorování emisí skleníkových plynů ve Společenství a provádění Kjótského protokolu ([1]). Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 15

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 8 odst. 9 druhém pododstavci, čl. 11 odst. 7 a čl. 13 odst. 5 a čl. 13 odst. 6 čtvrtém pododstavci je svěřena Komisi na dobu pěti let od 3. června 2011. Komise předloží zprávu o přenesené pravomoci nejpozději šest měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud je Evropský parlament nebo Rada nezruší v souladu s článkem 16.

([1]) Úř. věst. L 49, 19.2.2004, s. 1.

▼B

2. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

3. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v článcích 16 a 17.

Článek 16

Zrušení přenesení pravomoci

1. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 8 odst. 9 druhém pododstavci, čl. 11 odst. 7 a čl. 13 odst. 5 a čl. 13 odst. 6 čtvrtém pododstavci kdykoli zrušit.

2. Orgán, který zahájil vnitřní postup s cílem rozhodnout, zda zrušit přenesení pravomoci, uvědomí v přiměřené lhůtě před přijetím konečného rozhodnutí druhý orgán a Komisi a uvede pravomoci, jejichž přenesení by mohlo být zrušeno, a možné důvody tohoto zrušení.

3. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku okamžitě nebo k pozdějšímu dni, který v něm je upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci. Bude zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 17

Námitky proti aktům v přenesené pravomoci

1. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne oznámení.

Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

2. Pokud Evropský parlament ani Rada ve lhůtě uvedené v odstavci 1 námitky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví, akt se zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* a vstupuje v platnost dnem v něm stanoveným.

Akt v přenesené pravomoci může být zveřejněn v *Úředním věstníku Evropské unie* a vstoupit v platnost před uplynutím této lhůty, pokud Evropský parlament i Rada uvědomí Komisi o svém úmyslu námitky nevyslovit.

3. Akt v přenesené pravomoci nevstoupí v platnost, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada ve lhůtě uvedené v odstavci 1 vysloví námitky. Orgán, který vyslovuje námitky proti aktu v přenesené pravomoci, je odůvodní.

Článek 18

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.

▼B

PŘÍLOHA I

CÍLE PRO SPECIFICKÉ EMISE CO_2

1. Směrné specifické emise CO_2 pro každé nové lehké užitkové vozidlo, měřené v gramech na kilometr, se určují v souladu s těmito vzorci:

   a) Od roku 2014 do roku 2017:

   Směrné specifické emise $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$,

   kde:

   M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093.

   b) Od roku 2018:

   Směrné specifické emise $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$,

   kde:

   M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

   M_0 = hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 5

   a = 0,093.

2. Cíl pro specifické emise pro výrobce v kalendářním roce se vypočítá jako průměr směrných specifických emisí CO_2 každého nového lehkého užitkového vozidla registrovaného v uvedeném kalendářním roce, jehož je výrobcem.

▼B

PŘÍLOHA II

SLEDOVÁNÍ A HLÁŠENÍ EMISÍ

A. Sběr údajů o nových lehkých užitkových vozidlech a zjištění údajů ze sledování emisí CO_2

1. Za kalendářní rok začínající dnem 1. ledna 2012 a každý následující kalendářní rok zaznamenají členské státy u každého nového lehkého užitkového vozidla registrovaného na jejich území tyto údaje:

   a) výrobce;

   b) typ, variantu a verzi;

   c) specifické emise CO_2 (g/km);

   d) hmotnost (kg);

   e) rozvor náprav (mm);

   f) rozchody kol u řízené nápravy (mm) a další nápravy (mm);

   g) technicky přípustnou maximální hmotnost naloženého vozidla (kg) podle přílohy III směrnice 2007/46/ES.

2. ►M1 Údaje uvedené v bodu 1 se zjišťují z prohlášení o shodě nebo musí být v souladu s prohlášením o shodě vydaným výrobcem příslušného lehkého užitkového vozidla. Pokud se prohlášení o shodě nepoužije, zavedou členské státy opatření nutná k zajištění odpovídající přesnosti při sledování. ◄ Pokud prohlášení o shodě uvádí minimální i maximální hmotnost lehkého užitkového vozidla, použijí členské státy pro účely tohoto nařízení pouze maximální hodnotu. V případě vozidel na dvojí palivo (benzin/plyn), jejichž prohlášení o shodě obsahují konkrétní údaje o specifických emisích CO_2 pro oba druhy paliva, použijí členské státy pouze hodnotu naměřenou pro plyn.

3. Za kalendářní rok začínající dnem 1. ledna 2012 a každý následující kalendářní rok zjišťuje každý členský stát metodami stanovenými v části B této přílohy pro každého výrobce tyto údaje:

   a) celkový počet nových lehkých užitkových vozidel registrovaných na jeho území;

▼M1

   b) počet nových lehkých užitkových vozidel s hodnotami pro každý z těchto parametrů:

      i) emise CO_2;

      ii) hmotnost;

      iii) rozvor náprav;

      iv) rozchody kol u řízené nápravy;

      v) rozchody kol u další nápravy;

▼B

   d) pro každou verzi každého variantu každého typu nového lehkého užitkového vozidla:

      i) celkový počet nových lehkých užitkových vozidel registrovaných na jeho území, jak je uvedeno v bodě 4 části B této přílohy,

      ii) specifické emise CO_2,

      iii) hmotnost,

▼M1

iv) maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla,

v) rozvor náprav,

vi) rozchody kol u řízené nápravy,

vii) rozchody kol u další nápravy.

▼B

B. Metoda zjišťování údajů ze sledování emisí CO_2 z nových lehkých užitkových vozidel

Údaje ze sledování, které mají členské státy zjistit v souladu s bodem 3 části A této přílohy, se zjišťují metodou popsanou v této části.

1. Počet nových registrovaných lehkých užitkových vozidel (N)

Členské státy zjistí počet nových lehkých užitkových vozidel registrovaných na jejich území v příslušném roce sledování (N).

▼M1

_____

▼B

4. Rozdělení nových lehkých užitkových vozidel podle verze

Pro každou verzi každé varianty každého typu nového lehkého užitkového vozidla se zaznamenává počet nově registrovaných vozidel, hmotnosti vozidel, specifické emise CO_2, rozvor náprav, rozchody kol a technicky přípustná maximální hmotnost naloženého vozidla.

▼M1

_____

▼B

7. Dokončená vozidla

V případě vozidel vyráběných ve více fázích jsou specifické emise CO_2 dokončených vozidel připsány výrobci základního vozidla.

S cílem zajistit, aby byly hodnoty emisí CO_2, účinnosti paliva a hmotnosti dokončených vozidel reprezentativní, aniž by byl nepřiměřeně zatížen výrobce základního vozidla, Komise navrhne zvláštní postup monitorování, provede nejpozději do 31. prosince 2011 revizi příslušných právních předpisů týkajících se schvalování typu a učiní jejich nezbytné změny.

Při definování tohoto postupu Komise případně stanoví, jakým způsobem se monitorují hodnoty CO_2 a hodnoty hmotnosti, zda na základě tabulky hodnot CO_2 odpovídajících různým kategoriím konečné setrvačné hmotnosti nebo na základě jediné hodnoty CO_2 odvozené od hmotnosti základního vozidla zvýšené o standardní přidanou hmotnost odlišenou podle třídy N_1. V druhém případě by se tato hmotnost použila i v části C této přílohy.

Komise také zajistí, aby měl výrobce základního vozidla včas přístup k údajům o hmotnosti a specifických emisích CO_2 dokončeného vozidla.

C. Formát pro předávání údajů

Za každý rok ohlásí členské státy údaje popsané v bodě 3 části A této přílohy pro každého výrobce v tomto formátu:

▼B

Část 1 – Souhrnné údaje ze sledování

Členský stát ([1]):	
Rok:	
Zdroj údajů:	

Výrobce	Celkový počet nových registrovaných lehkých užitkových vozidel	Počet nových lehkých užitkových vozidel s hodnotou emisí	Počet nových lehkých užitkových vozidel s hodnotou hmotnosti	Počet nových lehkých užitkových vozidel s hodnotou rozvoru náprav	Počet nových lehkých užitkových vozidel s hodnotou rozchodu kol u řízené nápravy	Počet nových lehkých užitkových vozidel s hodnotou rozchodu kol u další nápravy
(Výrobce 1)	…	…	…	…	…	…
(Výrobce 2)	…	…	…	…	…	…
…	…	…	…	…	…	…
Všichni výrobci celkem	…	…	…	…	…	…

([1]) ISO 3166 alfa-2 kódy s výjimkou Řecka a Spojeného království, pro které se používají kódy „EL“ a „UK“.

▼M1

Část 2 – podrobné údaje ze sledování

Název výrobce – standardní označení EU	Název výrobce – označení výrobce	Název výrobce – označení v národním registru	Číslo schválení typu a jeho rozšíření	Typ	Varianta	Verze	Značka	Kategorie schváleného typu vozidla	Kategorie registrovaného vozidla	Celkový počet nových registrací	Specifické emise CO_2 (g/km)	Hmotnost (kg)	Technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla (kg)	Rozvor náprav (mm)	Rozchody kol u řízené nápravy (mm)	Rozchody kol u další nápravy (mm)	Druh paliva	Režim paliva	Kapacita (cm^3)	Spotřeba elektrické energie (Wh/km)	Kód inovativní technologie nebo skupiny inovativních technologií	Snížení emisí pomocí inovativních technologií
Výr. 1	Výr. 1	Výr. 1	Číslo 1	Typ 1	Varianta 1	Verze 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Výr. 1	Výr. 1	Výr. 1	Číslo 1	Typ 1	Varianta 1	Verze 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Výr. 1	Výr. 1	Výr. 1	Číslo 1	Typ 1	Varianta 2	Verze 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Výr. 1	Výr. 1	Výr. 1	Číslo 1	Typ 1	Varianta 2	Verze 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Výr. 1	Výr. 1	Výr. 1	Číslo 2	Typ 2	Varianta 1	Verze 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Výr. 1	Výr. 1	Výr. 1	Číslo 2	Typ 2	Varianta 1	Verze 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Výr. 1	Výr. 1	Výr. 1	Číslo 2	Typ 2	Varianta 2	Verze 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…

▼M1

Název výrobce – standardní označení EU	Název výrobce – označení výrobce	Název výrobce – označení v národním registru	Číslo schválení typu a jeho rozšíření	Typ	Varianta	Verze	Značka	Kategorie schváleného typu vozidla	Kategorie registrovaného vozidla	Celkový počet nových registrací	Specifické emise CO_2 (g/km)	Hmotnost (kg)	Technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla (kg)	Rozvor náprav (mm)	Rozchody kol u řízené nápravy (mm)	Rozchody kol u další nápravy (mm)	Druh paliva	Režim paliva	Kapacita (cm^3)	Spotřeba elektrické energie (Wh/km)	Kód inovativní technologie nebo skupiny inovativních technologií	Snížení emisí pomocí inovativních technologií
Výr. 1	Výr. 1	Výr. 1	Číslo 2	Typ 2	Varianta 2	Verze 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Výr. 2	Výr. 2	Výr. 2	Číslo 1	Typ 1	Varianta 1	Verze 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Výr. 2	Výr. 2	Výr. 2	Číslo 1	Typ 1	Varianta 1	Verze 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Výr. 2	Výr. 2	Výr. 2	Číslo 1	Typ 1	Varianta 2	Verze 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Výr. 2	Výr. 2	Výr. 2	Číslo 1	Typ 1	Varianta 2	Verze 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…