

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

► **B** **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 ► **C1** snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel ◄

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► M1	Nařízení Komise (EU) č. 397/2013 ze dne 30. dubna 2013	L 120	4	1.5.2013
► M2	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 333/2014 ze dne 11. března 2014	L 103	15	5.4.2014
► M3	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/6 ze dne 31. října 2014	L 3	1	7.1.2015

Opraveno:

► **C1** Oprava, Úř. věst. L 234, 3.9.2013, s. 27 (443/2009)



**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

►C1 snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel ◄

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 175 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

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

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Cílem tohoto nařízení je stanovit výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily registrované ve Společenství, což je součástí integrovaného přístupu Společenství ke ►C1 snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel ◄ za současného zajištění řádného fungování vnitřního trhu.
- (2) Rámcová úmluva Organizace spojených národů o změně klimatu, která byla jménem Evropského společenství schválena rozhodnutím Rady 94/69/ES ⁽³⁾, 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 Evropská unie v rámci mezinárodních jednání sledovala cíl, že rozvinuté země do roku 2020 sníží emise skleníkových plynů o 30 % (oproti úrovni v roce 1990), aby Unie sama již nyní přijala pevný nezávislý závazek, že do roku 2020 dosáhne alespoň 20 % snížení emisí skleníkových plynů (oproti úrovni v roce 1990) nezávisle na snížení, kterých dosáhnou ostatní rozvinuté země. Tento cíl byl potvrzen Evropským parlamentem a Radou.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 77, 31.3.2009, s. 1.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 17. prosince 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 6. dubna 2009.

⁽³⁾ Úř. věst. L 33, 7.2.1994, s. 11.

▼B

- (3) Jedním z důsledků těchto závazků je, že všechny členské státy budou muset podstatně snížit emise z osobních automobilů. Aby se dosáhlo nutného podstatného snížení emisí, je třeba provádět politiky a opatření 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 Unie produkujícím emise skleníkových plynů a emise, které z ní pocházejí, se dále zvyšují. Pokud se budou dopady silniční dopravy na změnu klimatu nadále zvětšovat, značně to oslabí snížení dosažené v boji se změnou klimatu v jiných odvětvích.
- (4) Cíle Společenství pro nové osobní automobily poskytnou výrobcům více jistoty při plánování a více pružnosti při plnění požadavků na snížení emisí CO₂ 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.
- (5) Základem tohoto nařízení je dobře zavedený systém měření a sledování emisí CO₂ z vozidel registrovaných ve Společenství v souladu s rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1753/2000/ES ze dne 22. června 2000, kterým se zřizuje systém monitorování průměrných specifických emisí CO₂ z nových osobních vozidel⁽¹⁾. Je důležité, aby stanovení požadavků na snížení emisí CO₂ i nadále poskytovalo v celém Společenství výrobcům vozidel předvídatelnost a jistotu při plánování jejich nového vozového parku ve Společenství.
- (6) Komise přijala 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 oblasti informovanosti spotřebitelů a podpoře palivově hospodárných automobilů prostřednictvím daňových opatření.
- (7) 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 přijaly Japonská asociace výrobců automobilů (JAMA) a Korejská asociace výrobců automobilů (KAMA) 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 automobilů⁽²⁾ (ACEA), doporučením Komise 2000/303/ES ze dne 13. dubna 2000 ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů (KAMA)⁽³⁾ a doporučením Komise 2000/304/ES ze dne 13. dubna 2000 ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů (JAMA)⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 202, 10.8.2000, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 40, 13.2.1999, s. 49.

⁽³⁾ Úř. věst. L 100, 20.4.2000, s. 55.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 100, 20.4.2000, s. 57.

▼B

- (8) 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 (CARS21). 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.
- (9) Ve sděleních byl navržen integrovaný přístup zaměřený na dosažení cíle Společenství ve výši 120 g CO₂/km do roku 2012 a bylo 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 pokrývá tento rámec ty prvky, které jsou zohledněny v měření emisí CO₂ z 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 vozidla⁽¹⁾. Dalšího snížení ve výši 10 g CO₂/km, nebo, je-li to z technických důvodů nutné, jeho ekvivalentu se docílí jinými technickými zlepšeními a zvýšeným používáním udržitelných biopaliv.
- (10) Legislativní rámec k uskutečnění cíle průměrných emisí pro nový vozový park 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 dosažení kjótských cílů Společenství a měly by ho doplňovat další nástroje, které více souvisejí s používáním, jako například rozdílné daně z motorových vozidel a z energie.
- (11) V souhrnném rozpočtu Evropské unie by měl být vyčleněn dostatečný objem finančních prostředků na podporu vývoje technologií zaměřených na výrazné snížení emisí CO₂ ze silničních vozidel.
- (12) S cílem zachovat rozmanitost 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 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 je například

⁽¹⁾ Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

▼B

stopa (rozchod kol násobený rozvorem), by měly být sbírány s cílem usnadnit dlouhodobější hodnocení přístupu založeného na užítkovosti. Komise by měla do roku 2014 prověřit dostupnost údajů a případně předložit Evropskému parlamentu a Radě návrh na úpravu parametru užítkovosti.

- (13) Cílem tohoto nařízení je vytvořit pobídky pro automobilový průmysl, aby investoval do nových technologií. Toto nařízení aktivně podporuje ekologické inovace a bere v úvahu budoucí technologický vývoj. Zejména by přitom měl být podporován vývoj inovačních technik pohonu, neboť automobily, které je využívají, uvolňují mnohem méně emisí než tradiční osobní automobily. Takto se podporuje dlouhodobá konkurenceschopnost evropského průmyslu a vytváří více vysoce kvalifikovaných pracovních míst. Komise by měla zvážit možnost začlenit opatření týkající se ekologických inovací do přezkumu zkušebních postupů podle čl. 14 odst. 3 nařízení (ES) č. 715/2007 a zohlednit přitom technické a hospodářské dopady tohoto začlenění.
- (14) Vzhledem k velmi vysokým nákladům na výzkum a vývoj a velmi vysokým jednotkovým výrobním nákladům úvodních generací technologií na výrobu vozidel s velmi nízkými emisemi uhlíku, která mají být uvedena na trh po vstupu tohoto nařízení v platnost, usiluje toto nařízení o přechodné zrychlené a usnadněné uvádění vozidel s mimořádně nízkými emisemi uhlíku na trh Společenství v počáteční fázi jejich prodeje.
- (15) Používání určitých alternativních paliv může přinést významné snížení emisí CO₂ hlediska celého jejich životního cyklu. Toto nařízení proto zahrnuje zvláštní ustanovení zaměřená na další zavádění vozidel využívajících určitá alternativní paliva na trh Společenství.
- (16) 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 uvedený 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.
- (17) 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 ⁽¹⁾, zřizuje harmonizovaný rámec obsahující správní ustanovení a všeobecné technické požadavky týkající se schvalování všech nových vozidel v rámci její oblasti působnosti. Subjekt odpovědný za dodržování tohoto nařízení by měl být totožný se subjektem, který odpovídá za všechny aspekty postupu schvalování typu v souladu s uvedenou směrnicí a za zajištění shodnosti výroby.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

▼B

- (18) Pro účely schvalování typu se na vozidla zvláštního určení, definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES, vztahují zvláštní požadavky, a proto by tato vozidla měla být z oblasti působnosti tohoto nařízení vyloučena. V souladu s politikou Společenství pomáhat postiženým osobám by měla být z působnosti tohoto nařízení vyloučena rovněž vozidla, která byla zařazena do kategorie M_1 před vstupem tohoto nařízení v platnost, která jsou speciálně konstruována pro obchodní účely tak, aby uvnitř bylo možné používat vozík pro invalidy, a která odpovídají definici vozidel zvláštního určení podle přílohy II směrnice 2007/46/ES.
- (19) 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 každý jednotlivý automobil. Na výrobcích by se proto mělo požadovat, aby zajistili, že průměrné specifické emise všech nových automobilů registrovaných ve Společenství, za které zodpovídají, nepřesahují průměr emisních cílů pro tyto automobily. Pro usnadnění tohoto přechodu by se měl uvedený požadavek začít postupně uplatňovat v období mezi rokem 2012 a 2015.
- (20) Není vhodné, aby byla k určení cílů v oblasti snižování emisí používána táž metoda pro velkovýrobce i malovýrobce považované na základě kritérií uvedených v tomto nařízení za nezávislé. Malovýrobci by měly být v oblasti snižování emisí stanoveny alternativní cíle, které odpovídají technologickému potenciálu jejich vozidel ke snížení specifických emisí a charakteristikám daného segmentu trhu. Tato výjimka by měla být předmětem přezkumu cílů pro specifické emise stanovených v příloze I, který bude dokončen do začátku roku 2013.
- (21) Specializovaným výrobcům by mělo být povoleno využít alternativního cíle, který je o 25 % nižší než jejich průměrné specifické emise CO_2 v roce 2007. V případech, kdy informace o průměrných specifických emisích výrobce za rok 2007 nejsou k dispozici, by měl být stanoven ekvivalentní cíl. Tato výjimka by měla být předmětem přezkumu cílů pro specifické emise stanovených v příloze I, který bude dokončen do začátku roku 2013.

▼B

- (22) Při zjišťování průměrných specifických emisí CO₂ pro všechna nová vozidla registrovaná ve Společenství, za něž jsou výrobci odpovědní, by měla být vzata v úvahu všechna vozidla bez ohledu na hmotnost a jiné charakteristiky. Přestože se nařízení (ES) č. 715/2007 nevztahuje na osobní vozidla, jejichž referenční hmotnost přesahuje 2 610 kg a na něž není schválení typu ani rozšířeno podle čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007, měly by být emise z těchto vozidel měřeny stejnými postupy, jaké pro osobní vozidla stanoví nařízení (ES) č. 692/2008 ⁽¹⁾. Hodnoty emisí CO₂ získané na základě těchto měření by měly být uvedeny v prohlášení o shodě daného vozidla tak, aby bylo možné je zaneš do monitorovacího systému.
- (23) Aby se výrobcům umožnila pružnost při plnění jejich cílů podle tohoto nařízení, mohou se dohodnout na vytvoření sdružení na otevřeném, transparentním a nediskriminačním základě. 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 emisní cíle sdružení.
- (24) Aby bylo zajištěno plnění cílů podle tohoto nařízení, je zapotřebí důkladný mechanismus k zajištění souladu.
- (25) Specifické emise CO₂ z nových osobních automobilů jsou ve Společenství měřeny harmonizovaným způsobem podle metodiky stanovené nařízením (ES) č. 715/2007. Aby administrativní zatížení vyplývající z tohoto nařízení bylo co nejmenší, měl by být soulad měřen pomocí údajů o registracích nových automobilů ve Společenství 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 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 sbírané členskými státy by měly být v souladu s prohlášením o shodě vydaným výrobcem osobního automobilu a měly by se zakládat pouze na těchto údajích. Pokud by členské státy z oprávněných důvodů prohlášení o shodě

⁽¹⁾ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

▼B

k dokončení procesu registrace a uvedení nového osobního automobilu do provozu nepoužily, měly by zavést opatření nutná k zajištění odpovídající přesnosti při monitorování. Pro údaje získané na základě prohlášení o shodě by se měla zřídit standardní databáze Společenství. Ta by měla sloužit jako jediný referenční zdroj, který členskými státy umožní jednodušším způsobem uchovávat registrační údaje v případě nové registrace vozidel.

- (27) Plnění cílů podle tohoto nařízení výrobci 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 odpovídat míře, ve které výrobci nesplnili svůj cíl. Poplatek by se měl postupem času zvyšovat. S cílem poskytnout dostatečný podnět k přijetí opatření na snížení specifických emisí CO₂ z osobních automobilů by poplatek měl zohlednit technologické náklady. 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 176 Smlouvy, by neměla vzhledem k účelu a postupům zavedeným tímto nařízením ukládat výrobcům dodatečné nebo přísnější sankce za to, že nesplní cíle stanovené v tomto nařízení.
- (29) Tímto nařízením by nemělo být dotčeno plné uplatňování pravidel Společenství o hospodářské soutěži.
- (30) Komise by měla zvážit možnost nových způsobů dosažení dlouhodobého cíle, zejména v souvislosti se sklonem křivky, parametrem uživatelské užitkovosti a systémem poplatků za překročení emisí.
- (31) 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 Komisi ⁽¹⁾.
- (32) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke změně požadavků na sledování a hlášení s ohledem na zkušenosti s používáním tohoto nařízení, ke stanovení způsobů vybírání poplatků za překročení emisí, k přijetí prováděcích pravidel o výjimce pro některé výrobce a k přizpůsobování přílohy I vývoji hmotnosti nových osobních automobilů registrovaných ve Společenství a změnám v regulačním zkušebním postupu měření specifických emisí CO₂. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, včetně jeho doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

- (33) Rozhodnutí č. 1753/2000/ES by mělo být zrušeno z důvodu zjednodušení a právní jasnosti.
- (34) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovit výkonnostní požadavky na emise CO₂ pro nové osobní automobily tak, aby bylo zajištěno řádné fungování vnitřního trhu a dosažen celkový cíl Unie snížit emise skleníkových plynů, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu a účinků navrhovaného opatření 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 Společenství, tj. průměrných emisí 120 g CO₂/km u nového vozového parku. Toto nařízení stanoví průměrné emise CO₂ z nových osobních automobilů ve výši 130 g CO₂/km pomocí zlepšení technologií automobilových motorů, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a prováděcími opatřeními k němu, a pomocí inovativních technologií.

▼M2

S účinkem od roku 2020 stanoví toto nařízení cíl pro průměrné emise z nového vozového parku ve výši 95 g CO₂/km, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, přílohou XII nařízení (ES) č. 692/2008 a jeho prováděcími opatřeními a pomocí inovativních technologií.

▼B

Toto nařízení se doplní o dodatečná opatření odpovídající snížení o 10 g CO₂/km v rámci integrovaného přístupu Společenství.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla kategorie M₁ definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES („osobní automobily“), která jsou ve Společenství registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Společenství („nové osobní automobily“).

2. Předchozí registrace mimo Společenství provedená před méně než třemi měsíci před registrací ve Společenství se nezohledňuje.

▼B

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

▼M2

4. S účinkem od 1. ledna 2012 se článek 4, čl. 8 odst. 4 písm. b) a c), článek 9 a čl. 10 odst. 1 písm. a) a c) nevztahují na výrobce, který je spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědný za méně než 1 000 nových osobních automobilů registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce.

▼B*Článek 3***Definice**

1. Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) „průměrnými specifickými emisemi CO₂“ ve vztahu k výrobcí průměr specifických emisí CO₂ ze všech nových osobních automobilů, jichž je výrobcem;
- b) „prohlášením o shodě“ prohlášení podle článku 18 směrnice 2007/46/ES;
- c) „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;
- d) „hmotností“ hmotnost automobilu s karoserií v provozním stavu, jak je uvedena v prohlášení o shodě a definována v bodě 2.6 přílohy I směrnice 2007/46/ES;
- e) „stopou“ 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;
- f) „specifickými emisemi CO₂“ emise CO₂ z osobního automobilu měřené v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a určené jako hmotnostní emise CO₂ (kombinace) v prohlášení o shodě. V případě osobních automobilů, které nemají schválení typu v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, se „specifickými emisemi CO₂“ rozumějí emise CO₂ měřené stejným měřicím postupem, jaký pro osobní automobily stanoví nařízení (ES) č. 692/2008, nebo postupy, které přijala Komise za účelem stanovení emisí CO₂ pro takové osobní automobily;
- g) „cílem pro specifické emise“ ve vztahu k výrobcí průměr specifických emisí CO₂ povolený v souladu s přílohou I ve vztahu ke každému novému osobnímu automobilu, kterého je výrobcem, nebo pokud je výrobcí udělena výjimka podle článku 11, cíl pro specifické emise určený v souladu s uvedenou výjimkou.

▼B

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

▼M2

— pravomoc vykonávat více než polovinu hlasovacích práv, nebo

▼B

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

— právo řídit záležitosti podniku;

b) podniky, které mají přímo či nepřímo ve vztahu k výrobcí 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 písmenech 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 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 výrobcí udělena výjimka podle článku 11, cíl určený v souladu s uvedenou výjimkou.

▼M2

Pro účely určení průměrných specifických emisí CO₂ každého výrobce se přihlíží k těmto procentním podílům nových osobních automobilů každého výrobce registrovaných v daném roce:

— 65 % v roce 2012,

— 75 % v roce 2013,

— 80 % v roce 2014,

— 100 % od roku 2015 do roku 2019,

▼ M2

- 95 % v roce 2020,
- 100 % od roku 2020 dále.

▼ B*Článek 5***Superkredity**

Pro výpočet průměrných specifických emisí CO₂ se každý nový osobní automobil se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 50 g CO₂/km započte jako

- 3,5 automobilu v roce 2012,
- 3,5 automobilu v roce 2013,
- 2,5 automobilu v roce 2014,
- 1,5 automobilu v roce 2015,
- 1 automobil od roku 2016.

▼ M2*Článek 5a***Superkredity pro dosažení cíle 95 g CO₂/km**

Při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ se každý nový osobní automobil se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 50 g CO₂/km započítá jako:

- 2 osobní automobily v roce 2020,
- 1,67 osobního automobilu v roce 2021,
- 1,33 osobního automobilu v roce 2022,
- 1 osobní automobil po roce 2023,

za rok, ve kterém byl registrován v období od roku 2020 do roku 2022, přičemž platí horní hranice 7,5 g CO₂/km za toto období pro každého výrobce.

▼ B*Článek 6***Cíl pro specifické emise z vozidel poháněných alternativním palivem**

S cílem určit, zda výrobce osobních automobilů plní svůj cíl pro specifické emise uvedený v článku 4, se specifické emise CO₂ pro každé vozidlo navržené tak, aby mohlo používat směs benzínu s 85 % etanolu („E85“), které splňuje příslušné právní předpisy Společenství nebo evropské technické normy, snižují o 5 % do 31. prosince 2015, aby mohla být zohledněna jejich větší technologická schopnost snižovat emise při používání biopaliv. Toto snížení se uplatní pouze v případě, že alespoň 30 % čerpacích stanic v členském státě, v němž je vozidlo registrováno, zajišťuje tento druh alternativního paliva v souladu s kritérii udržitelnosti pro biopaliva stanovená v příslušných právních předpisech Společenství.

▼B*Článek 7***Sdružování**

1. Výrobci 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; ten pak je kontaktní osobou sdružení a zodpovídá za úhradu případných poplatků za překročení emisí uložených sdružení v souladu s článkem 9; a
- 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, 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 vstupu do sdružení za předpokladu, že tyto 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 dotčena všeobecná použitelnost pravidel Společenství 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 CO₂;
- b) cílů pro specifické emise;
- c) celkového počtu registrovaných vozidel.

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

▼B

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 2010 a každý následující kalendářní rok zaznamená každý členský stát u každého nového osobního automobilu 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. Každý členský stát zajistí, aby specifické emise CO₂ z osobních automobilů, které nemají schválení typu v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, byly měřeny a zaznamenávány v prohlášení o shodě.

2. Do dne 28. února každého roku, počínaje rokem 2011, 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 do 30. června každého roku, počínaje rokem 2011, předběžně vypočítá pro každého výrobce

- a) průměrné specifické emise CO₂ za předchozí kalendářní rok;
- 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 údaje o počtu registrovaných nových osobních automobilů a o jejich specifických emisích CO₂ za každý členský stát.

Registr je přístupný veřejnosti.

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.

▼B

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

6. Pokud Komise na základě výpočtů podle odstavce 5 týkajících se kalendářního roku 2010 anebo 2011 dojde k závěru, že průměrné specifické emise CO₂ výrobce v daném roce překročily jeho cíl pro specifické emise pro daný rok, oznámí to výrobcí.

7. Členské státy určí orgán příslušný pro sběr a sdělování údajů ze sledování v souladu s tímto nařízením a uvědomí o něm Komisi do 8. prosince 2009. Komise následně uvědomí Evropský parlament a Radu.

8. Za každý kalendářní rok, během něhož se použije článek 6, poskytnou členské státy Komisi informace o podílu čerpacích stanic a kritériích udržitelnosti týkajících se E85 uvedených ve zmíněném článku.

▼M2

9. Komise přijme prováděcí pravidla týkající se postupů monitorování a hlášení údajů podle tohoto článku a použití přílohy II prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a za účelem změny požadavků na údaje a parametrů údajů stanovených v příloze II.

▼B*Článek 9***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 správcí sdružení, poplatek za překročení emisí.

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

a) Od roku 2012 do roku 2018:

i) Pokud průměrné specifické emise CO₂ výrobce překračují cíl pro specifické emise o více než 3 g CO₂/km:

$$((\text{překročení emisí} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{počet nových osobních automobilů.}$$

ii) Pokud průměrné specifické emise CO₂ výrobce překračují cíl pro specifické emise o více než 2 g CO₂/km, avšak nejvýše o 3 g CO₂/km:

▼B

$((\text{překročení emisí } -2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{počet nových osobních automobilů.}$

- iii) Pokud průměrné specifické emise CO₂ výrobce překračují cíl pro specifické emise o více než 1 g CO₂/km, avšak nejvýše o 2 g CO₂/km:

$((\text{překročení emisí } -1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{počet nových osobních automobilů.}$

- iv) Pokud průměrné specifické emise CO₂ výrobce nepřekračují cíl pro specifické emise o více než 1 g CO₂/km:

$(\text{překročení emisí} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{počet nových osobních automobilů.}$

- b) Od roku 2019:

$(\text{překročení emisí} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{počet nových osobních automobilů.}$

Pro účely tohoto článku se „překročením emisí“ určeným podle článku 4 rozumí kladný počet gramů na kilometr, o které průměrné specifické emise výrobce – s ohledem na snížení emisí CO₂ v důsledku schválených inovativních technologií – překročily jeho cíl pro specifické emise v daném kalendářním roce, zaokrouhlený na tři desetinná místa; a „počet nových osobních automobilů“ se rozumí počet nových osobních automobilů, jichž je výrobcem a jež byly zaregistrovány v daném roce v souladu se zaváděcími kritérii stanovenými v článku 4.

▼M2

3. Komise určí způsob výběru poplatků za překročení emisí podle odstavce 1 prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

▼B

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

*Článek 10***Zveřejnění výkonnosti výrobců**

1. Do 31. října každého roku, počínaje rokem 2011, zveřejní Komise seznam, ve kterém u každého výrobce uvede

- 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;

▼B

- d) průměrné specifické emise CO₂ pro všechny nové osobní automobily ve Společenství v předchozím kalendářním roce a
 - e) průměrnou hmotnost všech nových osobních automobilů 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 11***Výjimky pro určité výrobce**

1. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočteného v souladu s přílohou I může podat výrobce, který je odpovědný za méně než 10 000 nových osobních automobilů registrovaných ve Společenství za kalendářní rok a který

- a) není součástí skupiny spojených výrobců nebo
- b) je součástí skupiny spojených výrobců, která celkově odpovídá za méně než 10 000 nových osobních automobilů registrovaných ve Společenství za kalendářní rok nebo
- c) je součástí skupiny spojených výrobců, ale provozuje svá vlastní výrobní zařízení a konstrukční středisko.

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

- 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 hospodářského a technologického potenciálu ke snížení jeho specifických emisí CO₂, zohledňující charakteristiky trhu pro vyráběný typ automobilu.

3. Pokud se Komise domnívá, že je výrobce způsobilý pro výjimku, o níž požádal podle odstavce 1, a usoudí, že cíl pro specifické emise navržený výrobcem je v souladu s jeho potenciálem snížení emisí, včetně hospodářského a technologického potenciálu ke snížení specifických emisí CO₂, s přihlédnutím k charakteristikám trhu pro vyráběný typ automobilu udělí tomuto výrobcovi výjimku. ► **M2** ————— ◀

4. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočítaného na základě přílohy I může podat výrobce, který je spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědný za 10 000 až 300 000 nových osobních automobilů registrovaných za kalendářní rok ve Společenství.

▼B

Tuto žádost může podat výrobce sám za sebe nebo za sebe a kterýkoli ze svých spojených podniků. Žádost se podává Komisi a musí obsahovat

- a) všechny informace uvedené v odst. 2 písm. a) a c), včetně případných informací o jakýchkoli spojených podnicích;

▼M2

b) v případě použití ve vztahu k příloze I bodu 1 písm. a) a b) cíl, kterým je 25 % snížení průměrných specifických emisí CO₂ naměřených v roce 2007, nebo podává-li více spojených podniků jednu žádost, 25 % snížení průměru průměrných specifických emisí CO₂ těchto spojených podniků v roce 2007;

c) v případě použití ve vztahu k příloze I bodu 1 písm. c) cíl, kterým je 45 % snížení průměrných specifických emisí CO₂ naměřených v roce 2007, nebo podává-li více spojených podniků jednu žádost, 45 % snížení průměru průměrných specifických emisí CO₂ těchto spojených podniků v roce 2007.

▼B

Pokud nejsou k dispozici informace o průměrných specifických emisích CO₂ výrobce za rok 2007, určí Komise ekvivalentní cíl snížení, jenž vychází z nejlepších dostupných technologií ke snížení emisí CO₂ používaných v osobních automobilech srovnatelné hmotnosti, a zohlední charakteristiky trhu pro vyráběný typ automobilu. Tento cíl použije žadatel k účelům uvedeným v písmenu b).

Komise výrobci výjimku udělí, pokud je prokázáno, že kritéria pro její udělení stanovená v tomto odstavci jsou splněna.

5. 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.

6. Pokud se Komise domnívá, ať už na základě oznámení podle odstavce 5 nebo jiném základě, že výrobce již není způsobilý k výjimce, zruší výjimku s účinkem od 1. ledna následujícího kalendářního roku a oznámí to výrobci.

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

▼M2

8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a, kterými stanoví pravidla pro doplnění odstavců 1 až 7 tohoto článku, pokud jde o výklad kritérií způsobilosti k výjimce, obsah žádostí a obsah a posouzení programů na snižování specifických emisí CO₂.

▼B

9. Žádosti o výjimku, obsahující podpůrné informace, oznámení podle odstavce 5, jakékoli zrušení výjimky podle odstavce 6, uložení poplatku za překročení emisí podle odstavce 7 výrobcí a opatření přijatá podle odstavce 8 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****▼M2**

1. Na žádost dodavatele nebo výrobce se zohlední snížení emisí CO₂ dosažené použitím inovativních technologií nebo kombinací inovativních technologií („inovativní technologické soubory“).

Tyto technologie budou zohledněny, pouze pokud metodika použitá k jejich posouzení dokáže přinést ověřitelné, opakovatelné a srovnatelné výsledky.

Celkový příspěvek těchto technologií ke snížení cíle pro specifické emise každého výrobce může činit nejvýše 7 g CO₂/km.

▼B

2. ►**M2** Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů prováděcí pravidla pro postup schvalování inovativních technologií nebo inovativních technologických souborů uvedených v odstavci 1. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2 tohoto nařízení. ◀ Tato prováděcí pravidla vycházejí z těchto kritérií pro inovativní technologie:

- a) snížení emisí CO₂ dosažené použitím daných inovativních technologií musí být možné přičíst dodavateli či výrobcí;
- b) inovativní technologie musí mít ověřitelný přínos ke snížení emisí CO₂;
- c) inovativní technologie nesmějí podléhat měřením CO₂ v rámci standardního zkušebního cyklu ani závazným ustanovením na základě doplňkových dodatečných opatření pro dodržení snížení o 10 g CO₂/km uvedeného v článku 1, ani nesmějí být povinné podle jiných právních předpisů Společenství.

▼M2

3. Dodavatel nebo výrobce, který žádá o schválení určitého opatření jako inovativní technologie nebo inovativního technologického souboru, 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 nebo jiným schváleným inovativním technologickým souborem uvede zpráva toto vzájemné působení a ve zprávě o ověření se vyhodnotí, do jaké míry toto vzájemné působení ovlivňuje snížení dosažené prostřednictvím každého opatření.

▼B

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

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

▼B*Článek 13***Přezkum a zpráva**

1. V roce 2010 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku v provádění integrovaného přístupu Společenství ke ►**C1** snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel ◄.

2. Do 31. října 2014 a poté každé tři roky se přijmou opatření, kterými se v příloze I hodnota M₀ upraví tak, aby vyjadřovala průměrnou hmotnost nových osobních automobilů za předchozí tři kalendářní roky.

Tato opatření vstoupí poprvé v platnost dne 1. ledna 2016 a poté každé tři roky.

▼M2

Komise tato opatření přijme prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a.

▼B

3. S cílem provést do roku 2014 v souladu s čl. 14 odst. 3 nařízení (ES) č. 715/2007 přezkum postupů pro měření emisí CO₂ stanovených uvedeným nařízením provádí Komise od roku 2012 posuzování dopadu. Komise zejména předloží vhodné návrhy na úpravu postupů tak, aby náležitě zohledňovaly skutečné emise CO₂ z automobilů, a zejména návrhy na začlenění schválených inovativních technologií definovaných v článku 12, které by mohly být zohledněny ve zkušebním cyklu. Komise zajistí, aby tyto postupy byly následně pravidelně přezkoumávány.

▼M2

▼B

4. Do roku 2010 provede Komise přezkum směrnice 2007/46/ES, aby každý typ, každá varianta či každá verze odpovídaly jedinečnému souboru inovativních technologií.

▼M2

5. Do 31. prosince 2015 přezkoumá Komise cíle pro specifické emise a způsoby jejich dosažení stanovené v tomto nařízení, jakož i další aspekty tohoto nařízení, včetně toho, zda trvá nutnost parametru užítkovosti a zda je udržitelnějším parametrem užítkovosti hmotnost nebo stopa, s cílem stanovit cíle emisí CO₂ u nových osobních automobilů pro období po roce 2020. V tomto ohledu musí být posouzení nezbytné míry snížení emisí v souladu s dlouhodobými cíli Unie v oblasti klimatu a se závěry vyplývajícími pro vývoj nákladově efektivní technologie pro snížení CO₂ u automobilů. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu. Tato zpráva obsahuje veškeré případné návrhy na změnu tohoto nařízení, včetně možného stanovení realistického a dosažitelného cíle, a to na základě souhrnného posouzení dopadu, v němž bude zohledněno zachování konkurenceschopnosti automobilového průmyslu a na něm závislých průmyslových odvětví. Komise při vypracování těchto návrhů zajistí, aby byly v co nejvyšší míře neutrální z hlediska hospodářské soutěže a zároveň byly sociálně spravedlivé a udržitelné.

▼B

6. Do roku 2014 zveřejní Komise v návaznosti na posouzení dopadu zprávu o dostupnosti údajů o stopě a jejím užití jako parametru užítivosti pro určení cílů pro specifické emise a případně předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh na změnu přílohy I.

▼M2

7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví nezbytné korelační parametry, aby byly zohledněny veškeré změny v regulačním zkušebním postupu pro měření specifických emisí CO₂ podle nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 692/2008. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2 tohoto nařízení.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a za účelem úpravy vzorců stanovených v příloze I, a to s použitím metodiky přijaté podle prvního pododstavce, přičemž zajistí, aby v rámci starých a nových zkušebních postupů byly požadavky na snížení emisí kladené na výrobce a vozidla pro různý užitek srovnatelně přísné.

*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 ⁽¹⁾. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽²⁾.

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

3. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhovaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

*Článek 14a***Výkon přenesené pravomoci**

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

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

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

▼M2

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 8 odst. 9 druhém pododstavci, čl. 11 odst. 8, čl. 13 odst. 2 třetím pododstavci a čl. 13 odst. 7 druhém pododstavci je svěřena Komisi na dobu pěti let od 8. dubna 2014. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 8 odst. 9 druhém pododstavci, čl. 11 odst. 8, čl. 13 odst. 2 třetím pododstavci a čl. 13 odst. 7 druhém pododstavci kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

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

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 8 odst. 9 druhého pododstavce, čl. 11 odst. 8, čl. 13 odst. 2 třetího pododstavce a čl. 13 odst. 7 druhého pododstavce vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

▼B*Článek 15***Zrušení**

Rozhodnutí č. 1753/2000/ES se zrušuje s účinkem ode dne 1. ledna 2010.

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

*Článek 16***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**

1. Specifické emise CO₂ pro každý nový osobní automobil, měřené v gramech na kilometr, se pro účely výpočtů v této příloze určují v souladu s těmito vzorci:

- a) Od roku 2012 do roku 2015:

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

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M₀ = 1 372,0

a = 0,0457

▼M3

- b) Od roku 2016:

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

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M₀ = 1 392,4

a = 0,0457

▼M2

- c) Od roku 2020:

$$\text{Specifické emise CO}_2 = 95 + a \times (M - M_0)$$

kde

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M₀ = hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 2

a = 0,0333

▼B

2. Cíl pro specifické emise pro výrobce v kalendářním roce se vypočítá jako průměr specifických emisí CO₂ každého nového osobního automobilu registrovaného v uvedeném kalendářním roce, jehož je výrobcem.

▼ **M1***PŘÍLOHA II***SLEDOVÁNÍ A HLÁŠENÍ EMISÍ****ČÁST A – Sběr údajů o nových osobních automobilech a uvádění údajů ze sledování emisí CO₂**

1. Členské státy zaznamenají za každý kalendářní rok u každého nového osobního automobilu registrovaného na svém území tyto podrobné údaje:

- a) výrobce;
- b) číslo schválení typu včetně dodatku;
- c) typ, variantu a verzi;
- d) značku a obchodní název;
- e) kategorii schváleného typu vozidla;
- f) celkový počet nových registrací;
- g) hmotnost;
- h) specifické emise CO₂;
- i) stopu: rozvor náprav, rozchod kol u řízené nápravy a rozchod kol u další nápravy;
- j) typ a režim paliva;
- k) zdvihový objem válců;
- l) spotřebu elektrické energie;
- m) kód inovativní technologie nebo skupiny inovativních technologií a snížení emisí CO₂ prostřednictvím této technologie;

▼ **M2**

- n) maximální čistý výkon.

▼ **M1**

2. Podrobné údaje uvedené v bodě 1 se zjišťují z prohlášení o shodě týkajícího se příslušného osobního automobilu nebo musí být s prohlášením o shodě vydaným výrobcem příslušného osobního automobilu v souladu. Pokud se prohlášení o shodě nepoužije, zavedou členské státy opatření nutná k zajištění odpovídající přesnosti při sledování. V případě, že je pro osobní automobil uvedena minimální i maximální hodnota pro hmotnost nebo stopu uvedenou v bodě 1 písm. i), použijí členské státy pro účely tohoto nařízení pouze maximální hodnotu. V případě vozidel na dvoji palivo (benzin/plyn), jejichž prohlášení o shodě obsahují konkrétní údaje o specifických emisích CO₂ pro oba druhy paliva, použijí členské státy pouze hodnotu naměřenou pro plyn.

3. Členské státy uvedou pro každý kalendářní rok:

- a) zdroje používané pro sběr podrobných údajů uvedených v bodě 1;
- b) celkový počet nových registrací nových osobních automobilů, které podléhají ES schválení typu;
- c) celkový počet nových registrací nových osobních automobilů schválených jednotlivě;

▼ M1

d) celkový počet nových registrací nových osobních automobilů schválených na vnitrostátní úrovni v malých sériích;

e) procentní podíl čerpacích stanic, které na jejich území nabízejí E85.

ČÁST B – Metodika uvádění údajů ze sledování emisí CO₂ z nových osobních automobilů

Údaje ze sledování, které mají členské státy uvést v souladu s částí A body 1 a 3, se uvádějí podle metodiky popsané v této části.

1. Počet nových registrovaných osobních automobilů

Členské státy uvedou počet nových osobních automobilů registrovaných na svém území v příslušném roce sledování, přičemž tyto automobily rozdělí na vozidla, na něž se vztahuje ES schválení typu, jednotlivé schválení a vnitrostátní schválení malých sérií.

2. Rozdělení nových osobních automobilů podle verze

Pro každou verzi každé varianty každého typu nového osobního automobilu se zaznamenává počet nově registrovaných osobních automobilů a podrobné údaje uvedené v části A bodě 1.

3. Čerpací stanice na jejich území, které nabízejí palivo E85, se uvádějí v souladu s článkem 6 nařízení Komise (EU) č. 1014/2010 ⁽¹⁾.

ČÁST C – Formát pro předávání údajů

Za každý rok ohlásí členské státy údaje popsané v části A bodech 1 a 3 v tomto formátu:

Souhrnné údaje, včetně obecných informací uvedených v části A bodě 3:

Členský stát ⁽¹⁾	
Rok	
Zdroj údajů	
Celkový počet nových registrací nových osobních automobilů, které podléhají ES schválení typu	
Celkový počet nových registrací nových osobních automobilů schválených jednotlivě	
Celkový počet nových registrací nových osobních automobilů schválených na vnitrostátní úrovni v malých sériích	
Procentní podíl všech čerpacích stanic nabízejících E85 v souladu s čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) č. 1014/2010	

⁽¹⁾ Úř. věst. L 293, 11.11.2010, s. 15.

▼M1

Celkový počet čerpacích stanic nabízejících E85, pokud jejich podíl na všech čerpacích stanicích přesahuje 30 %, v souladu s čl. 6 odst. 2 nařízení (EU) č. 1014/2010	
---	--

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

Podrobné údaje uvedené v části A bodě 1:

Rok	Název výrobce Standardní označení EU	Název výrobce Označení výrobce	Název výrobce Označení v národním registru	Číslo schválení typu a jeho dodatek	Typ	Varianta	Verze	Značka	Obchodní název	Kategorie schváleného typu vozidla	Celkový počet nových registrací	Hmotnost (kg)	Specifické emise CO ₂ (g/km)	Rozvor náprav (mm)	Rozchod kol u řízené nápravy (mm)	Rozchod kol u další nápravy (mm)	Druh paliva ⁽¹⁾	Režim paliva ⁽¹⁾	Zdvihový objem válců (cm ³)	Spotřeba elektrické energie (Wh/km)	Kód inovativní technologie nebo skupiny inovativních technologií ⁽²⁾	Snižování emisí prostřednictvím inovativních technologií (g/km) ⁽²⁾	► M2 Maximální čistý výkon (kW) ▼ ⁽²⁾
Rok 1	Výr. 1	Výr. 1	Výr. 1	TAN 1	Typ 1	Varianta 1	Verze 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	Výr. 1	Výr. 1	Výr. 1	TAN 1	Typ 1	Varianta 1	Verze 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	Výr. 1	Výr. 1	Výr. 1	TAN 1	Typ 1	Varianta 2	Verze 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	Výr. 1	Výr. 1	Výr. 1	TAN 1	Typ 1	Varianta 2	Verze 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

⁽¹⁾ V souladu s článkem 6.
⁽²⁾ V souladu s článkem 12.