



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 11.7.2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (ES) č. 443/2009 za účelem vymezení způsobů, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO₂ z nových osobních automobilů do roku 2020

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

- **Obecné souvislosti**

EU si stanovila cíl omezit celosvětovou změnu klimatu na zvýšení teploty o 2° C ve srovnání s úrovní před industrializací. K uskutečnění tohoto cíle musejí celosvětové emise dosáhnout vrcholu do roku 2020 a do roku 2050 být v celosvětovém měřítku sníženy o nejméně 50 % oproti úrovni z roku 1990. V rámci nezbytného snižování emisí ve vyspělých zemích jako celku Evropská rada znovu potvrdila cíl EU týkající se 80–95% snížení emisí do roku 2050 oproti úrovni z roku 1990.

Provádění současných politik by do roku 2050 vedlo pouze k přibližně 40% snížení emisí skleníkových plynů. „*Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050*“¹, který vypracovala Komise, uvádí, jakým způsobem lze do roku 2050 splnit cíl snížení domácích emisí o 80 % nákladově co nejefektivnějším způsobem. Plán ukazuje, že k dosažení tohoto cíle musí přispět každé hospodářské odvětví a že v závislosti na daném scénáři se emise z dopravy musejí do roku 2030 pohybovat mezi +20 a –9 % v porovnání se stavem v roce 1990, přičemž do roku 2050 se musejí snížit o 54–67 %².

Zatímco emise z jiných odvětví obecně klesají, silniční doprava je jedním z několika málo odvětví, v nichž emise rychle vzrostly. Mezi lety 1990 a 2008 se emise ze silniční dopravy zvýšily o 26 %. V roce 2008 pocházelo ze silniční dopravy zhruba 70 % emisí CO₂³. V důsledku toho je silniční doprava druhým největším zdrojem emisí skleníkových plynů v EU a podílí se na celkových emisích CO₂ v EU přibližně jednou pětinou.

Komise přijala v březnu 2011 „*Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*“. Plán stanoví dopravní strategii v rámci dosažení 60% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy do roku 2050.

- **Nařízení**

Nařízení (ES) č. 443/2009 stanoví rámec pro snížení emisí CO₂ pro nový vozový park do roku 2020. Nařízení počítá s prováděním ve dvou fázích. V prvním období do roku 2015 byly stanoveny způsoby, jakými lze cíle dosáhnout. Pro druhé období do roku 2020 platí, že cíl nemůže být realizován, aniž by byly provedeny způsoby potřebné k jeho dosažení, které musí být určeny v rámci přezkumu. Tento cíl byl stanoven v procesu spolurozhodování a není v rámci přezkumu znovu posuzován.

Kdyby způsoby k dosažení cíle nebyly určeny nebo provedeny, mělo by to nepříznivý účinek na výrobce vozidel a dodavatele součástek, kteří potřebují jistotu, pokud jde o technologie a vozidla, které budou nezbytné pro splnění cíle.

¹ KOM/2011/112 v konečném znění.

² S výjimkou emisí z mezinárodní námořní dopravy.

³ *Doprava EU v číslech*, 2011, Evropská komise.

Způsoby dosažení cíle jsou aspekty provádění, které mají vliv na to, jakým způsobem se cílových emisí dosáhne. Hlavní způsoby dosažení cíle uvedené v tomto nařízení zahrnují křivku limitních hodnot, která je definována parametrem užítkovosti, a funkci popisující vztah mezi parametrem užítkovosti a emisemi CO₂ (stanovení tvaru a sklonu křivky). Ostatní způsoby zahrnují systém poplatků za překročení emisí, ekologické inovace, výjimky, sdružování, postupné zavádění cílů a poskytování superkreditů po omezené časové období.

2. KONZULTACE SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

Konzultace se zúčastněnými stranami

- Externí odborná konzultace

Externí studie: Hlavní analýzu, která je podkladem tohoto návrhu, obsahuje dokument „Podpora revize nařízení (ES) č. 443/2009 týkající se emisí CO₂ z osobních automobilů“⁴. Zahrnuje hodnocení různých způsobů dosažení cílů a hodnotí jejich náklady. K posouzení celkových dopadů cílů pro rok 2020 byl použit model PRIMES-TREMOVE.

- Konzultace se zúčastněnými stranami

Zúčastněné strany byly oficiálně konzultovány prostřednictvím internetového dotazníku a na setkání zúčastněných stran. Příspěvky od zúčastněných stran byly zohledněny při posuzování různých možností, jak emise CO₂ z osobních automobilů regulovat.

– Veřejná konzultace

Veřejná internetová konzultace se uskutečnila na podzim roku 2011. V souhrnu poskytly odpovědi všeobecně jasné poselství: regulace emisí z vozidel je důležitá, měla by se provádět v souladu s dlouhodobými cíli v oblasti skleníkových plynů, měla by vycházet z průměrných emisí nových vozidel a být technologicky neutrální. Názory na to, zda stávající právní předpisy fungují dobře, se značně rozcházejí. Hlavním důvodem je zřejmě to, že si mnozí respondenti myslí, že stávající právní předpisy nejsou dostatečně důrazné. Bez ohledu na další opatření, která mohou být provedena, je stanovení cílů po roce 2020 výrazně podporováno. Výsledky veřejné konzultace byly shrnuty a zveřejněny⁵.

– Setkání zúčastněných stran

Setkání zúčastněných stran se konalo dne 6. prosince 2011. Byla předložena dokončená studie a zveřejněna⁶ vystoupení z tohoto setkání spolu se shrnutím diskuze. K předložené analýze se účastníci nevyjádřili zásadně nesouhlasně. Vzhledem k nákladům, které jsou nižší, než se předpokládalo, zastávají nevládní organizace názor, že cíle by měly být zpřísněny.

Posouzení dopadů

Ke stávajícímu návrhu a ekvivalentnímu návrhu na změnu nařízení (EU) č. 510/2011 bylo vypracováno společné posouzení dopadů. K určení možností politik byla zvolena široká koncepce, která zahrnuje otázky, jež vyvstaly z právních předpisů, otázky související

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf

⁵ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

s prováděním a otázky posuzované v rámci studií analyzujících možné přístupy ke zlepšení účinnosti právních předpisů. Analyzovány byly tyto aspekty:

- a) žádné opatření;
- b) způsoby dosažení cíle u osobních automobilů;
- c) zjednodušení a snížení administrativní zátěže;
- d) přizpůsobení se novému zkušebnímu cyklu;
- e) forma a přísnost právních předpisů po roce 2020.

Na základě analýzy jejich hospodářských, environmentálních a sociálních dopadů dospělo posouzení dopadů k těmto závěrům:

- Parametrem užítkovosti osobních automobilů by měla být nadále hmotnost. Křivka limitních hodnot by měla zůstat lineární.
- Z faktů vyplývá, že sklon křivky by měl být stanoven na poměrně nízké úrovni, aby se snížilo narušení trhu.
- Poplatek za překročení emisí by se měl zachovat ve výši 95 EUR na g/km a vozidlo.
- Nařízení by mělo být aktualizováno, aby bylo uvedeno do souladu s Lisabonskou smlouvou.
- Postup pro udělení výjimky by měl být zjednodušen tím, že se zavede pravidlo *de minimis*, kterým budou nejmenší výrobci osvobozeni od povinnosti splnit cíl pro CO₂. Kromě toho by mělo být povoleno více flexibility, pokud jde o datum udělení výjimky pro malé objemy výroby.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

EU již v této oblasti vyvinula činnost přijetím nařízení (ES) č. 443/2009 na základě kapitoly Smlouvy týkající se životního prostředí. Důvody pro přijetí opatření na úrovni EU místo na úrovni členských států nabízí i jednotný trh: zajištění společných požadavků v rámci celé EU a z toho vyplývající minimalizace nákladů pro výrobce.

Přijetí návrhu nepovede ke zrušení platných právních předpisů.

Shrnutí navrhovaných opatření

Návrhem se mění nařízení s cílem provést způsoby splnění cíle 95 g CO₂/km u nových osobních automobilů, kterého má být dosaženo v roce 2020. Hlavní způsoby k jeho dosažení jsou tyto:

- Parametrem užítkovosti bude i nadále hmotnost vozidla v provozním stavu.
- Křivka limitních hodnot zůstává lineární se sklonem 60 % vzhledem k referenčnímu parku, který nadále odpovídá parku z roku 2006 v souladu s křivkou limitní hodnoty pro rok 2015.

- Pro osobní automobily, které vypouštějí méně emisí než 35 g CO₂/km, budou mezi lety 2020 a 2023 zavedeny superkredity s multiplikátorem 1,3, které budou během doby trvání tohoto režimu omezeny celkovým počtem 20 000 vozidel na výrobce.
- Aktualizuje se cíl v rámci výjimky pro specializované výrobce pro rok 2020.
- Výrobci, kteří jsou odpovědní za méně než 500 registrací nových osobních automobilů za rok, jsou vyňati z povinnosti splnit cíl pro CO₂.
- Povoluje se větší flexibilita při časovém rozvržení u rozhodnutí o poskytnutí výjimek pro malé objemy výroby.
- Ekologické inovace se ponechají, jakmile bude proveden revidovaný zkušební postup.
- Poplatek za překročení emisí se zachovává ve výši 95 EUR na g/km a vozidlo.
- Ustanovení o postupu projednávání ve výboru jsou aktualizována tak, aby byla slučitelná s Lisabonskou smlouvou.

Vzhledem k tomu, že pro odvětví jsou prospěšné informace o režimu regulace, který by platil po roce 2020, návrh obsahuje ustanovení o dalším přezkumu, jenž se má uskutečnit nejpozději do 31. prosince 2014.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nevyžaduje žádné dodatečné finanční zdroje.

5. NEPOVINNÉ PRVKY

- Přezkum / revize / ustanovení o skončení platnosti

Návrh obsahuje ustanovení o přezkumu.

- Evropský hospodářský prostor

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

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**kterým se mění nařízení (ES) č. 443/2009 za účelem vymezení způsobů, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO₂ z nových osobních automobilů do roku 2020**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁷,s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁸,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 13 odst. 5 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 CO₂ z lehkých užitkových vozidel⁹, má Komise přezkoumat způsoby, jak do roku 2020 nákladově efektivním způsobem dosáhnout cíle 95 g CO₂/km, zejména vzorec uvedený příloze I a výjimky podle článku 11. Návrh, který má změnit uvedené nařízení, musí být z hlediska hospodářské soutěže, sociální spravedlnosti a udržitelnosti v co nejvyšší míře neutrální.
- (2) Je vhodné upřesnit, že pro účely ověření dodržování cíle 95 g CO₂/km by měly být emise CO₂ i nadále měřeny 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 vozidla¹⁰ a jeho prováděcími předpisy i pomocí inovativních technologií.
- (3) S ohledem na vysoké náklady na výzkum a vývoj a náklady na jednotkovou výrobu prvních generací vozidel s výrazně nízkouhlíkovými technologiemi je vhodné dočasně

⁷ Úř. věst. C , , s. .

⁸ Úř. věst. C , , s. .

⁹ Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.

¹⁰ Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

a v omezeném rozsahu urychlit a zjednodušit proces jejich uvádění na trh Unie v počátečních fázích jejich komercializace.

- (4) Vzhledem k nepřiměřeným dopadům, které vyplývají pro nejmenší výrobce z dodržování cílů pro specifické emise vymezených na základě užítkovosti vozidel, vysoké administrativní zátěži spojené s postupem pro udělení výjimky a pouze okrajovému přínosu, pokud jde o nevypuštěné emise CO₂ z vozidel prodávaných těmito výrobci, jsou výrobci, kteří jsou odpovědní za méně než 500 nových osobních automobilů ročně, vyňati z působnosti cíle pro specifické emise a poplatku za překročení emisí.
- (5) Postup pro udělení výjimky pro malovýrobce by měl být zjednodušen tak, aby poskytl větší časovou pružnost výrobcům při podávání žádosti o výjimku a Komisi při rozhodování o jejím udělení.
- (6) Postup pro udělení výjimky specializovaným výrobcům by měl být zachován do roku 2020. Aby se však zajistilo, že úsilí o snížení emisí požadované od specializovaných výrobců odpovídá úsilí o snížení emisí velkovýrobce, měl by se od roku 2020 používat cíl o 45 % nižší než u průměrných specifických emisí specializovaných výrobců v roce 2007.
- (7) Aby automobilový průmysl mohl uskutečňovat dlouhodobé investice a inovace, je žádoucí poskytnout informace o tom, jak by toto nařízení mělo být změněno pro období po roce 2020. Tyto informace by měly vycházet z posouzení nezbytné míry snížení emisí v souladu s dlouhodobými cíli Unie v oblasti ochrany klimatu a z důsledků vývoje nákladově efektivní technologie pro snížení CO₂ u osobních automobilů. Je proto žádoucí, aby byly tyto aspekty přezkoumány, Komise vypracovala zprávu a případně i návrhy cílů po roce 2020.
- (8) Nařízení vyžaduje, aby Komise provedla posouzení dopadů za účelem přezkumu zkušebních postupů, jehož cílem je náležitě zohlednit skutečné emise CO₂ z osobních automobilů. Tato práce pokračuje vývojem světového zkušebního postupu pro lehká užitková vozidla v rámci Evropské hospodářské komise OSN, ale ještě není dokončena. S ohledem na tuto skutečnost stanoví příloha I nařízení (ES) č. 443/2009 emisní limity pro rok 2020, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a přílohou XII nařízení (ES) č. 692/2008. Jakmile se zkušební postupy změní, měly by být limity uvedené v příloze I upraveny tak, aby se zajistila srovnatelná přísnost pro výrobce a třídy vozidel.
- (9) Je vhodné upravit znění čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 443/2009, aby byl pojem spojené podniky uveden do souladu s ustanoveními nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků¹¹ i s čl. 3 odst. 2 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 v Unii ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel¹².
- (10) Nařízení (ES) č. 443/2009 svěřuje Komisi pravomoci k provádění některých ustanovení uvedeného nařízení v souladu s postupy stanovenými v rozhodnutí Rady

¹¹ Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

¹² Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1.

1999/468/ES ze dne 28. června 1999¹³. V důsledku vstupu Lisabonské smlouvy v platnost je třeba dané pravomoci uvést do souladu s články 290 a 291 Smlouvy o fungování Evropské unie.

- (11) Komisi by měly být uděleny prováděcí pravomoci, aby se zajistily jednotné podmínky provádění nařízení (ES) č. 443/2009. 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 pravomocí¹⁴.
- (12) Na Komisi by měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie za účelem doplnění pravidel o výjimkách z cílů pro specifické emise, změny požadavků na údaje pro účely monitorování emisí CO₂ a přizpůsobení vzorců pro výpočet specifických emisí CO₂ uvedených v příloze I změnám hodnoty hmotnosti vozidla a regulačního zkušební postupu měření specifických emisí CO₂ podle nařízení (ES) č. 715/2007. Je zvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Komise by při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci měla zajistit souběžné, včasné a vhodné předání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.
- (13) Je vhodné zachovat přístup ke stanovení cíle na základě lineárního vztahu mezi užítkovostí osobního automobilu a jeho cílovými hodnotami emisí CO₂ vyjádřeného vzorcem v příloze I, neboť to umožňuje zachovat rozmanitost trhu s osobními automobily a schopnost výrobců uspokojovat různé potřeby spotřebitelů, a zamezit tak jakémukoli neoprávněnému narušování trhu.
- (14) Komise posoudila dostupnost údajů o stopě a jejich použití jako parametru užítkovosti ve vzorcích uvedených v příloze I. Tyto údaje jsou k dispozici a jejich potenciální využití bylo hodnoceno v posouzení dopadů. Na základě uvedeného posouzení byl vyvozen závěr, že parametrem užítkovosti použitým ve vzorci pro rok 2020 by měla být hmotnost. V budoucím přezkumu by se však měly zvážit nižší náklady a výhody přechodu na stopu jako parametr užítkovosti.
- (15) Nařízení (ES) č. 443/2009 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 443/2009 se mění takto:

- 1) V článku 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„S účinkem od roku 2020 stanoví toto nařízení cíl pro průměrné emise z nového vozového parku cíl ve výši 95 g CO₂/km, jak jsou měřeny v souladu s nařízením

¹³ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

¹⁴ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

(ES) č. 715/2007, přílohou XII nařízení (ES) č. 692/2008 a jeho prováděcími opatřeními a pomocí inovativních technologií.“

2) V článku 2 se doplňuje nový odstavec 4, který zní:

„4. Článek 4, čl. 8 odst. 4 písm. b) a c), článek 9 a čl. 10 odst. 1 písm. a) a c) se nevztahují na výrobce, který je spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědný za méně než 500 nových osobních automobilů registrovaných v EU v předchozím kalendářním roce.“

3) V čl. 3 odst. 2 písm. a) se první odrážka nahrazuje tímto:

„– pravomoc vykonávat více než polovinu hlasovacích práv nebo“.

4) Za článek 5 se vkládá nový článek, který zní:

„*Článek 5a*

Superkredity pro dosažení cíle 95 g CO₂/km

1. Při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ se každý nový osobní automobil se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 35 g CO₂/km započítá v období 2020–2023 jako 1,3 osobního automobilu a v období po roce 2024 jako 1 osobní automobil.

2. Maximální počet nových osobních automobilů, které se pro období 2020–2023 zohlední při použití multiplikátorů uvedených v odstavci 1, nepřekročí celkový počet 20 000 nových registrací osobních automobilů na výrobce.“

5) V článku 8 se odstavec 9 nahrazuje tímto:

„9. Komise přijme prováděcí pravidla týkající se postupů sledování 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.

Komise může přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a za účelem změny přílohy II, pokud jde o požadavky na údaje a parametry údajů.“

6) V článku 9 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

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

7) Článek 11 se mění takto:

a) V odstavci 3 se zrušuje poslední věta.

b) V odst. 4 druhém pododstavci se písmeno b) nahrazuje tímto:

„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 odst. 4 druhém pododstavci se doplňuje nové písmeno c), které zní:

„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.“

8) b) Odstavec 8 se nahrazuje tímto:

„8. Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a, kterými stanoví pravidla pro doplnění odstavců 1 až 7 tohoto článku, pokud jde o kritéria způsobilosti k výjimce, obsah žádostí a obsah a posouzení programů na snižování specifických emisí CO₂.“

9) V čl. 12 odst. 2 se první věta nahrazuje tímto:

„Komise přijme prováděcí pravidla pro postup schvalování inovativních technologií uvedených v odstavci 1 prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2 tohoto nařízení.“

10) Článek 13 se mění takto:

a) V odstavci 2 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Tato opatření se přijímají prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a.“

b) V odstavci 3 se zrušuje druhý pododstavec.

c) Odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Do 31. prosince 2014 přezkoumá Komise cíle pro specifické emise, způsoby jejich dosažení a další aspekty tohoto nařízení s cílem stanovit cíle emisí CO₂ u nových osobních automobilů pro období po roce 2020.“

d) Odstavec 7 se nahrazuje tímto:

„7. Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a za účelem úpravy vzorců v příloze I, 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 a zároveň se zajistilo, že v rámci starých a nových zkušebních postupů jsou požadavky na snížení emisí kladené na výrobce a vozidla pro různý užitek srovnatelně přísné.“

11) Článek 14 se nahrazuje tímto:

1. Komisi je nápomocen Výbor pro změnu klimatu zřízený článkem 9 rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 280/2004/ES. 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.“

12) Vkládá se nový článek 14a, který zní:

„Článek 14a
Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
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 je svěřena Komisi na dobu neurčitou počínaje [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].
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 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 žádného z 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 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.

13) V příloze I bodě 1 se doplňuje nové písmeno c), které zní:

„c) Od roku 2020:

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

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M_0 = hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 2

$a = 0,0333.$ “

Článek 2

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

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

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*