



**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 CO₂ 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 nejnáléhavější 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 úrovní 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 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 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 CO₂ 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 CO₂/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 CO₂/km do roku 2012, se zaměřením na závazné snížení emisí CO₂ za účelem dosažení cíle 130 g CO₂/km u průměrného nového vozového parku zlepšováním technologií automobilových motorů a na další snížení o 10 g CO₂/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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ při prodeji nových osobních automobilů⁽¹⁾ již požaduje, aby propagační literatura pro vozidla poskytovala koncovým uživatelům oficiální údaje o emisích CO₂ 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 týká propagací 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 CO₂ 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 CO₂ 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 N₁ 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 měřicem 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zavedla integrovaný přístup na dosažení cíle Unie ve výši 120 g CO₂/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 CO₂/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 CO₂ 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 CO₂ dokončených vozidel by měly být připsány výrobcí základního vozidla.

▼B

- (23) Aby se zajistilo, že hodnoty emisí CO₂ 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 CO₂ 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 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 Unie. 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 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 užítkovosti a systémem poplatků za překročení emisí.
- (31) Na spotřebu paliva a emise CO₂ 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 účinnosti 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 M₀ 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 CO₂ a o úpravu vzorců stanovených v příloze I s cílem zohlednit změny v regulačním zkušebním postupu pro měření specifických emisí CO₂. 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 CO₂ 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 CO₂ pro nová lehká užitková vozidla. Toto nařízení stanoví průměrné emise CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel ve výši 175 g CO₂/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.

▼M2

2. S účinkem od roku 2020 stanoví toto nařízení cíl pro průměrné emise z nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii ve výši 147 g CO₂/km, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a jeho prováděcími opatřeními a pomocí inovativních technologií.

▼B

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla kategorie N₁ definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg a na vozidla kategorie N₁, 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.

▼ M2

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 společními podniky odpovědný za méně než 1 000 nových lehkých užitkových vozidel 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 výrobci průměr specifických emisí CO₂ ze všech nových lehkých užitkových vozidel, jichž je výrobcem;
 - 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 CO₂“ emise z lehkého užitkového vozidla měřené v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a určené jako hmotnostní emise CO₂ (kombinace) v prohlášení o shodě úplného nebo dokončeného vozidla;
 - i) „cílem pro specifické emise“ ve vztahu k výrobci průměr směrných specifických emisí CO₂ určený podle přílohy I ve vztahu ke každému novému lehkému užitkovému vozidlu, kterého je výrobcem, nebo pokud je výrobcem 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;

▼B

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) 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 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 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.

Nejsou-li k dispozici specifické emise dokončeného vozidla, použije výrobce základního vozidla pro stanovení průměrných specifických emisí CO₂ specifické emise základního vozidla.

▼B

Pro účely určení průměrných specifických emisí CO₂ 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 CO₂ se každé nové lehké užitkové vozidlo se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 50 g CO₂/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.

Po dobu uplatňování systémů udělování superkreditů nesmí maximální počet nových lehkých užitkových vozidel se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 50g CO₂/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 CO₂ uvedený v článku 4, se specifické emise CO₂ 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

▼B

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 Komisi 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 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

▼B

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 CO₂;
- 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 CO₂ za předchozí kalendářní rok;

▼B

- b) cíl pro specifické emise v předchozím kalendářním roce;
- c) rozdíl mezi jeho průměrnými specifickými emisemi CO₂ v předchozím kalendářním roce a jeho cílem pro specifické emise v témž roce.

Komise oznámí každému výrobcí svůj předběžný výpočet pro daného výrobce. Oznámení obsahuje údaje o počtu registrovaných nových lehkých užitkových vozidel a o jejich specifických emisích CO₂ 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 CO₂ výrobce překračují jeho cíl pro specifické emise, oznámí to výrobcí.

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 člancích 16 a 17.

10. Členské státy také v souladu s tímto článkem shromažďují a hlásí údaje o registracích vozidel kategorií M₂ a N₂ 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 CO₂ výrobce překročí jeho cíl pro specifické emise, uloží Komise výrobcí 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 CO₂/km:

$((\text{překročení emisí} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{počet nových lehkých užitkových vozidel.}$

ii) Za překročení emisí o více než 2 g CO₂/km, avšak nejvýše 3 g CO₂/km:

$((\text{překročení emisí} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{počet nových lehkých užitkových vozidel.}$

iii) Za překročení emisí o více než 1 g CO₂/km, avšak nejvýše 2 g CO₂/km:

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

iv) Za překročení emisí o nejvýše 1 g CO₂/km:

$(\text{překročení emisí} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{počet nových lehkých užitkových vozidel.}$

b) Od roku 2019:

$(\text{překročení emisí} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{počet nových lehkých užitkových vozidel.}$

Pro účely tohoto článku se rozumí:

— „překročením emisí“ kladný počet gramů na kilometr, o které průměrné specifické emise CO₂ výrobce – s ohledem na snížení emisí CO₂ 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 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;
 - d) průměrné specifické emise CO₂ 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 níž 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 hmotností a specifických emisí CO₂ 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 CO₂, zohledňující charakteristiky trhu pro vyráběný typ lehkého užitkového vozidla.
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,

▼ B

včetně hospodářského a technologického potenciálu ke snížení specifických emisí CO₂, s přihlédnutím k charakteristikám trhu pro vyráběný typ lehkého užitkového vozidla, udělí tomuto výrobcí výjimku.

► **M2** ————— ◀

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 výrobcí.

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 CO₂, prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15 a za podmínek stanovených v člancích 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 výrobcí 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

▼ M2

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

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

2. Komise přijme do 31. prosince 2012 prostřednictvím prováděcích aktů podrobná 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 podrobná 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:

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

▼B

- a) snížení emisí CO₂ dosažené použitím daných inovativních technologií musí být možné přičíst dodavateli či výrobci;
- b) inovativní technologie musí mít ověřitelný přínos ke snížení emisí CO₂;
- c) inovativní technologie nesmějí být zahrnuty v měření CO₂ v rámci standardního zkušební cyklu ani v závazných ustanoveních na základě doplňkových dodatečných opatření pro dodržení snížení o 10 g CO₂/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****▼M2**

1. Do 31. prosince 2015 přezkoumá Komise cíle pro specifické emise a způsoby jejich dosažení stanovené v tomto nařízení a další aspekty tohoto nařízení s cílem stanovit cíle emisí CO₂ u nových lehkých užitkových vozidel 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 s důsledky pro vývoj nákladově efektivní technologie pro snížení CO₂ u lehkých užitkových vozidel. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu. Tato zpráva obsahuje veškeré příslušné 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 průmyslu lehkých užitkových vozidel a na něm závislých průmyslových odvětví. Komise při vypracovávání těchto návrhů zajistí, aby byly co nejvíce neutrální z hlediska hospodářské soutěže a zároveň byly sociálně spravedlivé a udržitelné.

▼B

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 N₂ a M₂ 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.

▼ B

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 užítkovosti pro určení cílů pro specifické emise a případně předloží Evropskému parlamentu a Radě řádným legislativním postupem návrh na změnu přílohy I.

4. Do 31. prosince 2011 Komise stanoví postup pro získávání reprezentativních hodnot emisí CO₂, účinnosti paliv a hmotnosti dokončených vozidel, přičemž zajistí, aby výrobce základního vozidla měl včasný přístup k hmotnosti a specifickým emisím CO₂ 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 člancích 16 a 17 přílohu I s cílem upravit hodnotu M₀ 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 CO₂ podle čl. 13 odst. 3 nařízení (ES) č. 443/2009.

▼ M2**▼ B**

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

▼ M2

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 Komise (ES) č. 692/2008⁽¹⁾. 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 15 a za podmínek stanovených v člancích 16 a 17 za účelem úpravy vzorců stanovených v příloze I, a to s použitím

⁽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).

▼M2

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.

▼B*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.

▼M2

2a. Pokud výbor uvedený v odstavci 1 nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

▼B*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.

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 člancích 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.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 49, 19.2.2004, s. 1.

▼B

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 pravomoci 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***Námítky proti aktům v přenesené pravomoci**

1. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námítky 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 námítky 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 námítky nevyslovit.

3. Akt v přenesené pravomoci nevstoupí v platnost, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada ve lhůtě uvedené v odstavci 1 vysloví námítky. Orgán, který vyslovuje námítky 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 CO₂**

1. Směrné specifické emise CO₂ 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:

$$\text{Směrné specifické emise CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0),$$

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M₀ = 1 706,0

a = 0,093.

b) Od roku 2018:

$$\text{Směrné specifické emise CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0),$$

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M₀ = hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 5

a = 0,093.

▼ M2

c) od roku 2020:

$$\text{Směrné specifické emise CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M₀ = hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 5

a = 0,096.

▼ B

2. Cíl pro specifické emise pro výrobce v kalendářním roce se vypočítá jako průměr směrných specifických emisí CO₂ 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 CO₂

▼M3

1. Podrobné údaje

1.1 Úplná vozidla registrovaná v kategorii N₁

V případě ES schválení typu úplného vozidla registrovaného v kategorii N₁ zaznamenají členské státy pro každý kalendářní rok následující podrobné údaje pro každé nové lehké užitkové vozidlo při první registraci na svém území:

- a) výrobce;
- b) číslo schválení typu včetně dodatku;
- c) typ, variantu a verzi;
- d) značku;
- e) kategorii schváleného typu vozidla;
- f) kategorii registrovaného vozidla;
- g) specifické emise CO₂;
- h) hmotnost v provozním stavu;
- i) maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla;
- j) stopu: rozvor náprav, rozchod kol u řízené nápravy a rozchod kol u další nápravy;
- k) typ a režim paliva;
- l) zdvihový objem motoru;
- m) spotřebu elektrické energie;
- n) kód inovativní technologie nebo skupiny inovativních technologií a snížení emisí CO₂ prostřednictvím této technologie;
- o) identifikační číslo vozidla.

Použije se formát stanovený v oddíle 2 části C.

1.2 Vozidla schválená v rámci vícestupňového schválení typu jako vozidla kategorie N₁

V případě vozidel vyráběných ve více fázích registrovaných jako vozidla N₁ zaznamenají členské státy pro každý kalendářní rok následující podrobné údaje s ohledem na:

- a) základní (neúplné) vozidlo: údaje uvedené v písmenech a), b), c), d), e), g), h), i), n) a o) bodu 1.1 nebo, namísto údajů uvedených v písmenech h) a i), standardní přidanou hmotnost sdělenou jako část informací při schválení typu uvedených v bodě 2.17.2 přílohy I směrnice 2007/46/ES;

▼ **M3**

- b) základní (úplné) vozidlo: údaje uvedené v písmenech a), b), c), d), e), g), h), i), n) a o) bodu 1.1;
- c) dokončené vozidlo: údaje uvedené v písmenech a), f), g), h), j), k), l), m) a o) bodu 1.1.

Pokud údaje uvedené v písmenech a) a b) tohoto bodu nelze pro základní vozidlo stanovit, poskytne členský stát místo toho údaje s ohledem na dokončené vozidlo.

Pro dokončená vozidla kategorie N₁ se použije formát stanovený v oddíle 2 části C.

Identifikační číslo vozidla uvedené v bodě 1.1 písm. o) nesmí být zveřejněno.

▼ **B**

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 dvojitě palivo (benzín/plyn), jejichž prohlášení o shodě obsahují konkrétní údaje o specifických emisích CO₂ pro oba druhy paliva, použijí členské státy pouze hodnotu naměřenou pro plyn.

▼ **M3**

3. Členské státy stanoví pro každý kalendářní rok:
 - a) zdroje používané pro sběr podrobných údajů uvedených v bodě 1;
 - b) celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají ES schválení typu;
 - c) celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají vícestupňovému schválení typu, je-li k dispozici;
 - d) celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel schválených jednotlivě;
 - e) celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel schválených na vnitrostátní úrovni v malých sériích.

B. Metoda zjišťování údajů ze sledování emisí CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel

Údaje ze sledování, které mají členské státy zjistit v souladu s body 1 a 3 části A této přílohy, se zjišťují metodou popsanou v této části.

1. Počet nových registrovaných lehkých užitkových vozidel

Členské státy zjistí počet nových lehkých užitkových vozidel registrovaných na svém území v příslušném roce sledování, přičemž tyto automobily rozdělí na vozidla, na něž se vztahuje ES schválení typu, jednotlivá schválení a vnitrostátní schválení malých sérií a, je-li k dispozici, počet vozidel, která podléhají vícestupňovému schválení typu.

▼ M1

▼ M3

▼ M1

▼ B

7. Dokončená vozidla

V případě vozidel vyráběných ve více fázích jsou specifické emise CO₂ dokončených vozidel připsány výrobcí základního vozidla.

S cílem zajistit, aby byly hodnoty emisí CO₂, 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 CO₂ a hodnoty hmotnosti, zda na základě tabulky hodnot CO₂ odpovídajících různým kategoriím konečné setrvačné hmotnosti nebo na základě jediné hodnoty CO₂ odvozené od hmotnosti základního vozidla zvýšené o standardní přidanou hmotnost odlišenou podle třídy N₁. 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 CO₂ dokončeného vozidla.

▼ M3

Aniž je dotčena skutečnost, že se v části C této přílohy používá standardní přidaná hmotnost, v případech, kdy tuto hmotnost nelze určit, se pro prozatímní výpočet cíle pro specifické emise podle čl. 8 odst. 4 použije hmotnost dokončeného vozidla v provozním stavu.

Pokud je základní vozidlo úplné vozidlo, použije se pro výpočet cíle pro specifické emise hmotnost v provozním stavu tohoto vozidla. V případech, kdy tuto hmotnost nelze určit, smí být nicméně pro prozatímní výpočet cíle pro specifické emise použita hmotnost dokončeného vozidla v provozním stavu.

C. Formáty pro předávání údajů

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

Oddíl 1 – Souhrnné údaje ze sledování

Členský stát ⁽¹⁾	
Rok	

▼ **M3**

Zdroj údajů	
Celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, které podléhají ES schválení typu	
Celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel schválených jednotlivě	
Celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel schválených na vnitrostátní úrovni v malých sériích.	
Celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, které podléhají vícestupňovému schválení typu (pokud je k dispozici)	

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

Oddíl 2 – Podrobné údaje ze sledování – záznam pro jedno vozidlo

Odkaz na bod 1.1 části A	Podrobné údaje o registrovaném vozidle (¹)
a)	Název výrobce – standardní označení EU (²)
	Název výrobce, prohlášení výrobce původního zařízení (OEM) ÚPLNÉ VOZIDLO/ZÁKLADNÍ VOZIDLO (³)
	Název výrobce, prohlášení výrobce původního zařízení (OEM) DOKONČENÉ VOZIDLO (³)
	Název výrobce v registru členského státu (²)
b)	Číslo schválení typu a jeho dodatek
c)	Typ
	Varianta
	Verze
d)	Značka
e)	Kategorie schváleného typu vozidla
f)	Kategorie registrovaného vozidla
g)	Specifické emise CO ₂
h)	Hmotnost v provozním stavu ZÁKLADNÍ VOZIDLO
	Hmotnost v provozním stavu DOKONČENÉ VOZIDLO/ÚPLNÉ VOZIDLO
i) (⁴)	Technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla
j)	Rozvor nápravy
	Šířka nápravy u řízené nápravy (náprava 1)
	Šířka nápravy u další nápravy (náprava 2)

▼ M3

Odkaz na bod 1.1 části A	Podrobné údaje o registrovaném vozidle (1)
k)	Druh paliva
	Režim paliva
l)	Zdvihový objem motoru (cm ³)
m)	Spotřeba elektrické energie (Wh/km)
n)	Kód inovativní technologie nebo skupiny inovativních technologií
	Snížení emisí pomocí inovativních technologií
o)	Identifikační číslo vozidla
Bod 2.17.2 přílohy I směrnice 2007/46/ES (5).	Standardní přidaná hmotnost (v případě potřeby pro vozidla vyráběná ve více fázích)

Poznámky:

- (1) Pokud v případě vozidel vyráběných ve více fázích nelze stanovit údaje pro základní vozidlo, musí členský stát přinejmenším poskytnout údaje uvedené v tomto formátu pro dokončené vozidlo. Pokud nelze poskytnout identifikační číslo vozidla, musí být poskytnuty všechny podrobné údaje pro úplné vozidlo, dokončené vozidlo, jakož i pro základní vozidlo podle bodu 1.2 písm. a), b) a c) části A této přílohy.
- (2) V případě vozidel schválených na vnitrostátní úrovni v malých sériích (NSS) nebo vozidel schválených jednotlivě (IVA), musí být název výrobce uveden ve sloupci „Název výrobce v členském státě registru“, zatímco ve sloupci „Název výrobce – standardní označení EU“ se uvede buď: „AA-NSS“ nebo „AA-IVA“.
- (3) V případě vozidel vyráběných ve více fázích se uvede výrobce základního (neúplného/úplného) vozidla. Pokud výrobce základního vozidla není k dispozici, uveďte pouze výrobce dokončeného vozidla.
- (4) V případě vozidel vyráběných ve více fázích uveďte maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého základního vozidla.
- (5) V případě vozidel vyráběných ve více fázích smí být hmotnost vozidla v provozním stavu a maximální technicky přípustná hmotnost naloženého základního vozidla nahrazena standardní přidanou hmotností stanovenou v informacích souvisejících se schvalováním typu v souladu s bodem 2.17.2 přílohy I směrnice 2007/46/ES.