

Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

► **B** **NARÍZENÍ 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)

(Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 205/2012 ze dne 6. ledna 2012	L 72	2	10.3.2012
► <u>M2</u>	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 253/2014 ze dne 26. února 2014	L 84	38	20.3.2014
► <u>M3</u>	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 404/2014 ze dne 17. února 2014	L 121	1	24.4.2014
► <u>M4</u>	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/748 ze dne 14. prosince 2016	L 113	9	29.4.2017
► <u>M5</u>	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1499 ze dne 2. června 2017	L 219	1	25.8.2017
► <u>M6</u>	Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/986 ze dne 7. března 2019	L 160	3	18.6.2019

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

ze dne 11. května 2011,

**kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká
užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke
snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel**

(Text s významem pro EHP)

*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 společnými 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:

▼B

- a) „průměrnými specifickými emisemi CO₂“ ve vztahu k výrobcí 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 výrobcí průměr směrných specifických emisí CO₂ určený podle přílohy I ve vztahu ke každému novému lehkému užitkovému vozidlu, kterého je výrobcem, nebo pokud je výrobcí udělena výjimka podle článku 11, cíl pro specifické emise určený v souladu s uvedenou výjimkou;
- j) „stopou“ průměrný rozchod kol vynásobený rozvorem náprav, jak jsou uvedeny v prohlášení o shodě a definovány v bodech 2.1 a 2.3 přílohy I směrnice 2007/46/ES;
- k) „užitečným zatížením“ rozdíl mezi technicky přípustnou maximální hmotností naloženého vozidla podle přílohy II směrnice 2007/46/ES a hmotností vozidla.

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

- a) podniky, v nichž má výrobce, přímo či nepřímo
 - i) pravomoc vykonávat více než polovinu hlasovacích práv nebo

▼B

- 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.

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,

▼B

- 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 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 navržený správce sdružení nesplní požadavek uhradit případné poplatky za překročení emisí uložené sdružení v souladu s článkem 9, oznámí to Komisi výrobcům.

▼B

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 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:

▼B

- a) průměrné specifické emise CO₂ za předchozí kalendářní rok;
- 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:

▼B

- a) jeho cíl 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;
 - 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 hmotnosti 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 článcích 16 a 17.

8. Žádosti o výjimku obsahující podpůrné informace, oznámení podle odstavce 4, zrušení výjimky podle odstavce 5, uložení poplatku za překročení emisí podle odstavce 6 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 zkušebního 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 člácích 16 a 17 přílohu I s cílem upravit hodnotu M₀ tak, aby vyjadřovala průměrnou hmotnost nových lehkých užítkových vozidel za předchozí tři kalendářní roky.

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

6. Komise zahrne lehká užítková vozidla do přezkumu postupů pro měření emisí CO₂ podle čl. 13 odst. 3 nařízení (ES) č. 443/2009.

▼ M2

▼ B

Komise zahrne lehká užítková 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 člácích 16 a 17 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.

⁽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 užítkových 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*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.
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.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 49, 19.2.2004, s. 1.

▼B

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

*Článek 17***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)

$$M_0 = 1\,706,0$$

$$a = 0,093.$$

- b) ► **M4** Od roku 2018:

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

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

$$M_0 = 1\,766,4$$

$$a = 0,093. \blacktriangleleft$$

▼ 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

$$a = 0,096.$$

▼ M6

V případě neúplných vozidel vyráběných ve více fázích uvedených v příloze II části A bodě 1a se místo hodnoty M použije kontrolní hmotnost (M_{mon}). K výpočtu kontrolní hmotnosti se použije následující vzorec:

$$M_{\text{mon}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0$$

kde

MRO_{base} a B₀ jsou definovány v příloze II části A bodě 1a.1 písm. a).

▼ 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.

▼ M5

3. Referenční cíl pro specifické emise pro výrobce v roce 2021 se vypočítá takto:

$$\text{Referenční cíl pro specifické emise WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{cil2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

▼ M5

kde:

$WLTP_{CO_2}$	jsou průměrné specifické emise CO_2 v roce 2020 stanovené v souladu s přílohou XXI nařízení Komise (EU) č. 2017/1151 ⁽¹⁾ bez zahrnutí úspor CO_2 dosažených uplatněním článku 12 tohoto nařízení;
$NEDC_{CO_2}$	jsou průměrné specifické emise CO_2 v roce 2020 stanovené v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) č. 2017/1152 ⁽²⁾ bez zahrnutí úspor CO_2 dosažených uplatněním článku 12 tohoto nařízení;
$NEDC_{cil\ 2020}$	je cíl pro specifické emise v roce 2020 vypočítaný v souladu s bodem 1 písm. c) této přílohy.

4. Počínaje rokem 2021 se cíl pro specifické emise pro výrobce vypočítá takto:

$$\text{Specifický cíl pro emise} = WLTP_{\text{referenční cíl}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o,2020} - M_{0,2020})]$$

kde:

$WLTP_{\text{referenční cíl}}$	je referenční cíl pro specifické emise v roce 2021 vypočítaný v souladu s bodem 3;
a	je hodnota a definovaná v bodě 1 písm. c);
M_o	je průměrná hmotnost (M) nových registrovaných lehkých užitkových vozidel definovaná v bodě 1 v příslušném cílovém roce v kilogramech (kg);
M_0	je M_0 definovaná v bodě 1 písm. c);
$M_{o,2020}$	je průměrná hmotnost (M) nových registrovaných lehkých užitkových vozidel definovaná v bodě 1 v roce 2020 v kilogramech (kg);
$M_{0,2020}$	je hodnota M_0 použitelná v referenčním roce 2020.

5. Pro výrobce, kterému byla udělena výjimka s ohledem na cíl pro specifické emise na základě NEDC v roce 2021, se cílová hodnota výjimky založená na WLTP vypočítá takto:

$$\text{Cílová hodnota výjimky}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \frac{NEDC_{cil\ 2021}}{NEDC_{CO_2}}$$

kde:

$WLTP_{CO_2}$	je $WLTP_{CO_2}$ definovaný v bodě 3;
$NEDC_{CO_2}$	je $NEDC_{CO_2}$ definovaný v bodě 3;
$NEDC_{cil\ 2021}$	je cíl pro specifické emise v roce 2021 udělený Komisí podle článku 11 tohoto nařízení.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje 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, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽²⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1152 ze dne 2. června 2017, kterým se stanoví metodika pro stanovení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změny v regulačním zkušebním postupu, pokud jde o lehká užitková vozidla, a kterým se mění nařízení (EU) č. 293/2012 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 644)

▼ 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 ► **M5** (NEDC a WLTP) ◄;
- 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 ► **M5** (NEDC a WLTP) ◄;
- o) identifikační číslo vozidla;

▼ M5

- p) zkušební hmotnost při WLTP;
- q) faktory odchylky a ověřování uvedené v bodě 3.2.8 přílohy I prováděcího nařízení (EU) č. 2017/1152;
- r) identifikační číslo rodiny vozidel určené podle bodu 5.0 přílohy XXI nařízení (EU) č. 2017/1151.

▼ M3

Použije se formát stanovený v oddíle 2 části C.

▼ M5

Na kalendářní rok 2017 je možné údaje uvedené v písmenu g), pokud jde o hodnoty emisí WLTP CO₂, a v písmenu n), pokud jde o úspory v důsledku ekologické inovace podle WLTP, jakož i údaje uvedené v písmenech p) a r) ohlásit dobrovolně.

▼ M5

Počínaje kalendářním rokem 2018 členské státy zpřístupní Komisi v souladu s článkem 8 všechny parametry uvedené v tomto písmenu, a to ve formátu uvedeném v části C oddílu 2 této přílohy.

▼ M3

- 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;
- 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.

▼ M6

- 1a. Specifické emise CO₂ vozidel vyráběných ve více fázích kategorie N1 stanovené podle nařízení (EU) 2017/1151

S účinkem od 1. září 2019 musí výrobce pro každé neúplné základní vozidlo kategorie N1, na které se vztahuje vícestupňové schválení typu podle směrnice 2007/46/ES, určit a oznámit Komisi specifické emise CO₂ tohoto základního vozidla (dále jen „kontrolní emise CO₂“) v souladu s metodikou stanovenou v bodě 1a.1.

Komise použije kontrolní emise CO₂ neúplného základního vozidla, které jí byly oznámeny podle prvního odstavce, k výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce základního vozidla v kalendářním roce, v němž je dokončené vozidlo vyráběné ve více fázích zaregistrováno, s výjimkou případů, kdy jsou splněny podmínky uvedené v bodě 1b.

V případě úplných základních vozidel se pro účely sledování emisí CO₂ použijí emise CO₂ a hmotnost tohoto vozidla v provozním stavu.

▼ **M6**1a.1 Výpočet specifických emisí CO₂ neúplného základního vozidla

Výrobce základního vozidla vypočítá kontrolní hodnoty CO₂ neúplného základního vozidla metodou interpolace uvedenou v bodech 3.2.3.2 nebo 3.2.4 dílčí přílohy 7 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 v závislosti na metodice použité pro schválení typu základního vozidla z hlediska emisí, kde výrazy odpovídají definicím v uvedeném bodě s těmito výjimkami:

a) Hmotnost vozidla

Výraz „ TM_{ind} “ uvedený v bodech 3.2.3.2.1 a 3.2.4.1.1.1 dílčí přílohy 7 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 se nahrazuje standardní hmotností základního vozidla (DM_{base}) nebo případně zkušební hmotností při nízké úrovni – Vehicle Low (TM_L) nebo zkušební hmotností při vysoké úrovni – Vehicle High (TM_H).

Ke stanovení DM_{base} se použije následující vzorec:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{VL}$$

kde

MRO_{base} je hmotnost základního vozidla v provozním stavu, jak je definována v bodě 3.2.5 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151

B_0 je hodnota hmotnosti karoserie stanovená na 1,375

M_{VL} je reprezentativní hmotnost zatížení vozidla, což znamená 28 % maximálního zatížení vozidla, kde maximální zatížení vozidla je definováno jako maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla minus hmotnost základního vozidla v provozním stavu vynásobeno B_0 , minus 25 kg

Hodnota B_0 se vypočítá jako vážený průměr poměru mezi součtem hmotností neúplných základních vozidel v provozním stavu pro všechna vozidla vyráběná ve více fázích registrovaná v kalendářním roce a standardní přidané hmotnosti vypočtené v souladu s oddílem 5 přílohy XII nařízení (ES) č. 692/2008 a hmotnosti základních vozidel v provozním stavu pro všechna vozidla vyráběná ve více fázích, která byla registrována v kalendářních letech 2015, 2016 a 2017.

Hodnota B_0 se do 31. října 2021 upraví na základě příslušných hodnot hmotnosti vozidel vyráběných ve více fázích registrovaných v kalendářních letech 2018, 2019 a 2020, které se vypočítají podle těchto vzorců:

Vzorec 1:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n Mf_i}{\sum_{i=1}^n Mb_i}$$

kde

A_y je vážený průměr poměru mezi M_{fi} a M_{bi}

M_{fi} je hmotnost základního vozidla v provozním stavu navýšená o standardně přidanou hmotnost, jak je definována v oddíle 5 přílohy XII nařízení (ES) č. 692/2008

▼ **M6**

M_{bi} je hmotnost základního vozidla v provozním stavu

n je počet základních vozidel pro všechna vozidla vyráběná ve více fázích registrovaná v daném kalendářním roce

Vzorec 2:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

kde

A_i je vážený průměr vypočtený podle vzorce 1

n_i je počet základních vozidel pro všechna vozidla vyráběná ve více fázích registrovaná v kalendářním roce

Pokud je standardní hmotnost základního vozidla DM_{base} nižší než zkušební hmotnost při nízké úrovni – Vehicle Low (TM_L) vozidla z interpolační rodiny, nahradí se TM_{ind} hodnotou TM_L .

Pokud je standardní hmotnost základního vozidla DM_{base} vyšší než zkušební hmotnost při vysoké úrovni – Vehicle High (TM_H) vozidla z interpolační rodiny, nahradí se TM_{ind} hodnotou TM_H .

b) Valivý odpor vozidla

Valivý odpor základního vozidla se použije pro účely bodu 3.2.3.2.2.2 nebo 3.2.4.1.1.2 dílčí přílohy 7 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151.

c) Čelní plocha

V případě neúplného základního vozidla, které patří do rodiny podle matice jízdního zatížení, výrobce určí výraz „Af“ uvedený v bodě 3.2.3.2.2.3 dílčí přílohy 7 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 v souladu s jednou z následujících variant:

- i) čelní plocha reprezentativního vozidla z rodiny podle matice jízdního zatížení (v m^2);
- ii) střední hodnota při vysoké úrovni (Vehicle High) a při nízké úrovni (Vehicle Low) čelní plochy vozidla z interpolační rodiny (v m^2);
- iii) čelní plocha při vysoké úrovni (Vehicle High) vozidla z interpolační rodiny v případě, že se metoda interpolace nepoužije (v m^2).

V případě neúplného základního vozidla, které nepatří do rodiny podle matice jízdního zatížení, se použije hodnota čelní plochy při vysoké úrovni vozidla z interpolační rodiny.

▼ M61b. Reprezentativnost kontrolní hodnoty CO₂

Komise každý rok, počínaje kalendářním rokem 2020, posoudí reprezentativnost průměrných kontrolních hodnot CO₂ nahlášených výrobcem základního vozidla v porovnání s průměrem specifických emisí CO₂ dokončených vozidel registrovaných v příslušném kalendářním roce a informuje o tom výrobce základního vozidla.

Pokud toto posouzení ukáže, že mezi průměrem specifických emisí CO₂ všech dokončených vozidel a průměrem kontrolních emisí CO₂ všech souvisejících základních vozidel výrobce byl zaznamenán během každého ze dvou po sobě následujících kalendářních roků rozdíl ve výši 4 % nebo více, použije Komise k výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ základních vozidel výrobce nebo seskupení výrobců v daném roce průměr specifických emisí CO₂ dokončených vozidel v následujícím kalendářním roce. V případě přetrvávajících rozdílů se tento výpočet každé tři roky zopakuje.

1c. Hlášení údajů výrobcí základních vozidel

Výrobci základních vozidel oznámí Komisi do 28. února každého roku pro každé neúplné nebo úplné základní vozidlo, na které se vztahuje víceústupňové schválení typu a které prodali v Unii v předchozím kalendářním roce, následující údaje:

- a) identifikační číslo vozidla;
- b) identifikátor interpolační rodiny;
- c) specifické emise CO₂ základního vozidla;
- d) čelní plochu (s uvedením použité varianty);
- e) valivý odpor základního vozidla;
- f) monitorovací hmotnost;
- g) hmotnost základního vozidla v provozním stavu;
- h) reprezentativní hmotnost nákladu vozidla, jak je definována v bodě 1a.1 této přílohy.

▼ B

2. ► **M6** Údaje uvedené v bodu 1 se zjišťují z prohlášení o shodě nebo jsou v souladu s prohlášením o shodě příslušného lehkého užitkového vozidla, které vystavuje výrobce. Ostatní podrobnosti se zjišťují z dokumentace schválení typu nebo z informací ohlášených výrobcem základního vozidla podle bodu 1c. Členské státy zavedou nezbytná opatření, jimiž zajistí dostatečnou přesnost postupu monitorování. 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;

▼ M3

- 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.

▼ **M3**

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	
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

▼ **M3**

Odkaz na bod 1.1 části A	Podrobné údaje o registrovaném vozidle (1)
c)	Typ
	Varianta
	Verze
d)	Značka
e)	Kategorie schváleného typu vozidla
f)	Kategorie registrovaného vozidla

▼ **M5**

g)	Specifické emise CO ₂ (kombinované) Hodnota NEDC
	Specifické emise CO ₂ (kombinované) Hodnota WLTP (od roku 2018)

▼ **M3**

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)
k)	Druh paliva
	Režim paliva
l)	Zdvihový objem motoru (cm ³)
m)	Spotřeba elektrické energie (Wh/km)

▼ **M5**

n)	Kód ekologické inovace/ekologických inovací
	Celkové snížení emisí CO ₂ podle NEDC dosažené pomocí ekologické inovace/ekologických inovací
	Celkové snížení emisí CO ₂ podle WLTP dosažené pomocí ekologické inovace/ekologických inovací (od roku 2018)

▼ **M3**

o)	Identifikační číslo vozidla
----	-----------------------------

▼ **M5**

p)	Zkušební hmotnost při WLTP
q)	Faktor odchylky De (je-li k dispozici)
	Faktor ověření (je-li k dispozici)
r)	Identifikační číslo rodiny vozidel

▼ **M3**

Odkaz na bod 1.1 části A	Podrobné údaje o registrovaném vozidle ⁽¹⁾
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. ► **M5** ◀
- (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.