

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** **NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2019/631**

ze dne 17. dubna 2019,

kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Nařízení Komise V Přenesené Pravomoci (EU) 2020/22 ze dne 31. října 2019	L 8	2	14.1.2020
► <u>M2</u>	Nařízení Komise V Přenesené Pravomoci (EU) 2020/1590 ze dne 19. srpna 2020	L 360	8	30.10.2020
► <u>M3</u>	Nařízení Komise V Přenesené Pravomoci (EU) 2020/2173 ze dne 16. října 2020	L 433	1	22.12.2020
► <u>M4</u>	Nařízení Komise V Přenesené Pravomoci (EU) 2021/1961 ze dne 5. srpna 2021	L 400	14	12.11.2021
► <u>M5</u>	Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) 2023/851 ze dne 19. dubna 2023	L 110	5	25.4.2023
► <u>M6</u>	Nařízení Komise v Přenesené pravomoci (EU) 2023/1634 ze dne 5. června 2023	L 203	1	16.8.2023
► <u>M7</u>	Nařízení Komise v Přenesené pravomoci (EU) 2023/2502 ze dne 7. září 2023	L 2502	1	13.11.2023



**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU)
2019/631**

ze dne 17. dubna 2019,

kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

Článek 1

Předmět a cíle

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla a tím přispívá k plnění cíle Unie spočívajícího ve snižování jejich emisí skleníkových plynů, jak je stanoven v nařízení (EU) 2018/842, a k dosažení cílů Pařížské dohody, jakož i zajišťuje řádné fungování vnitřního trhu.

2. S účinkem od 1. ledna 2020 stanoví toto nařízení pro vozový park EU cíl průměrných emisí z nových osobních automobilů registrovaných v Unii ve výši 95 g CO₂/km a cíl průměrných emisí z nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii ve výši 147 g CO₂/km, jak jsou měřeny do 31. prosince 2020 v souladu s nařízením (ES) č. 692/2008 a prováděcími nařízeními (EU) 2017/1152 a (EU) 2017/1153 a od 1. ledna 2021 v souladu s nařízením (EU) 2017/1151.

3. Toto nařízení se do 31. prosince 2024 doplní o dodatečná opatření odpovídající snížení o 10 g CO₂/km v rámci integrovaného přístupu Unie uvedeného ve sdělení Komise ze dne 7. února 2007 nazvaného „Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel“.

4. Od 1. ledna 2025 se použijí tyto cíle pro vozový park EU:

a) pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl, který se rovná 15 % snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.1.1 přílohy I;

b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl, který se rovná 15 % snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.1 přílohy I.

5. Od 1. ledna 2030 se použijí tyto cíle pro vozový park EU:

a) pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl, který se rovná ►**M5** 55% ◀ snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.1.2 přílohy I;

▼ B

- b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl, který se rovná ► **M5** 50% ◀ snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.2 přílohy I.

▼ M5

5a. Od 1. ledna 2035 se použijí tyto cíle pro vozový park EU:

- a) pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl, který se rovná 100% snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.1.3 přílohy I;
- b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl, který se rovná 100% snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.3 přílohy I.

6. Od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 se u vozidel s nulovými a nízkými emisemi použije referenční hodnota odpovídající 25% podílu vozového parku nových osobních automobilů v souladu s částí A bodem 6.3 přílohy I a 17% podílu vozového parku nových lehkých užitkových vozidel v souladu s částí B bodem 6.3 přílohy I.

▼ B*Článek 2***Oblast působnosti**

1. Toto nařízení se vztahuje:

- a) na motorová vozidla kategorie M₁ definovaná ► **M5** v čl. 4 odst. 1 písm. a) bodě i) nařízení (EU) 2018/858 ◀ (dále jen „osobní automobily“), která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii (dále jen „nové osobní automobily“);

▼ M5

- b) na motorová vozidla kategorie N₁ definovaná v čl. 4 odst. 1 písm. b) bodě i) nařízení (EU) 2018/858 a spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 715/2007 („lehká užitková vozidla“), která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii („nová lehká užitková vozidla“); vozidla s nulovými emisemi kategorie N s referenční hmotností přesahující 2 610 kg nebo případně 2 840 kg se od 1. ledna 2025 pro účely tohoto nařízení, a aniž je tím dotčeno nařízení (EU) 2018/858 a nařízení (ES) č. 715/2007, považují za lehká užitková vozidla spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení, pokud referenční hmotnost přesahují pouze kvůli hmotnosti zařízení pro akumulaci energie.

▼ B

2. Předchozí registrace mimo Unii provedená před méně než třemi měsíci před registrací v Unii se nezohledňuje.

3. Toto nařízení se nevztahuje na vozidla zvláštního určení definovaná ►**M5** v části A bodě 5 přílohy I nařízení (EU) 2018/858 ◄.

4. Článek 4, čl. 7 odst. 4 písm. b) a c), článek 8 a čl. 9 odst. 1 písm. a) a c) se nevztahují na výrobce, který je spolu se všemi svými spolejnými podniky odpovědný za méně než 1 000 nových osobních automobilů nebo za méně než 1 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce, ledaže tento výrobce požádal o výjimku podle článku 10 a tato výjimka mu byla udělena.

*Článek 3***Definice****▼ M5**

1. Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v nařízení (EU) 2018/858. Dále se rozumí:

▼ B

a) „průměrnými specifickými emisemi CO₂“ ve vztahu k výrobcí průměr specifických emisí CO₂ ze všech nových osobních automobilů nebo ze všech nových lehkých užitkových vozidel, jichž je výrobcem;

▼ M5

▼ B

h) „specifickými emisemi CO₂“ emise CO₂ z osobního automobilu nebo lehkého užitkového vozidla měřené v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a prováděcími nařízeními k němu a určené jako kombinované hmotnostní emise CO₂ v prohlášení o shodě vozidla. V případě osobních automobilů nebo lehkých užitkových vozidel, které nemají schválení typu v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, se „specifickými emisemi CO₂“ rozumějí emise CO₂ měřené podle nařízení (EU) č. 715/2007, zejména stejným měřicím postupem, jaký do 31. prosince 2020 stanoví nařízení (ES) č. 692/2008 a od 1. ledna 2021 nařízení (EU) 2017/1151, nebo postupy, které přijala Komise za účelem stanovení emisí CO₂ pro taková vozidla;

▼ M5

▼ B

j) „cílem pro specifické emise“ ve vztahu k výrobcí roční cíl určený podle přílohy I, nebo pokud je výrobcí udělena výjimka podle článku 10, cíl pro specifické emise určený v souladu s uvedenou výjimkou;

▼ B

- k) „cílem pro vozový park EU“ průměrné emise CO₂ ze všech nových osobních automobilů nebo všech nových lehkých užitkových vozidel, kterých má být dosaženo v daném období;
- l) „zkušební hmotností“ nebo „TM“ zkušební hmotnost osobního automobilu nebo lehkého užitkového vozidla uvedená v prohlášení o shodě a vymezená v bodě 3.2.25 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151;
- m) „vozidlem s nulovými a nízkými emisemi“ osobní automobil nebo lehké užitkové vozidlo s výfukovými emisemi, jak byly stanoveny v souladu s nařízením (EU) 2017/1151, od nuly do 50 g CO₂/km.

▼ M5**▼ B**

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

- a) podniky, v nichž má výrobce, přímo či nepřímo
 - 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 písmenech a), b) nebo c) nebo v nichž dva nebo více posledně zmíněných podniků mají společně práva nebo pravomoci uvedené v písmenu a);
- e) podniky, v nichž práva a pravomoci uvedené v písmenu a) mají společně výrobce nebo jeden či více jeho spojených podniků uvedených v písmenech a) až d) a jedna nebo více třetích osob.

*Článek 4***Cíle pro specifické emise**

1. Výrobce zajistí, aby jeho průměrné specifické emise CO₂ nepřekročily tyto cíle:

- a) na kalendářní rok 2020 cíl pro specifické emise určený v souladu s částí A body 1 a 2 přílohy I u osobních automobilů nebo částí B body 1 a 2 přílohy I u lehkých užitkových vozidel, nebo v případě, že je výrobcí udělena výjimka podle článku 10, určený v souladu s touto výjimkou;

▼B

- b) na každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024 cíle pro specifické emise určené v souladu s částí A body 3 a 4 nebo částí B body 3 a 4 přílohy I podle příslušného případu, nebo v případě, že je výrobci udělena výjimka podle článku 10, určený v souladu s touto výjimkou a částí A bodem 5 nebo částí B bodem 5 přílohy I;
- c) na každý kalendářní rok počínaje rokem 2025 cíle pro specifické emise určené v souladu s částí A bodem 6.3 nebo částí B bodem 6.3 přílohy I nebo v případě, že je výrobci udělena výjimka podle článku 10, určený v souladu s touto výjimkou.

▼M5

Pro účely prvního pododstavce písm. c) platí, že jestliže je cíl pro specifické emise stanovený v souladu s částí A bodem 6.3 přílohy I nebo částí B bodem 6.3 přílohy I záporný, je cíl pro specifické emise 0 g/km.

▼B

2. Nejsou-li v případě lehkých užitkových vozidel k dispozici specifické emise CO₂ dokončeného vozidla, použije výrobce základního vozidla pro stanovení průměrných specifických emisí CO₂ specifické emise základního vozidla.

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

— 95 % v roce 2020,

— 100 % od roku 2021.

*Článek 5***Superkredity**

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

— 2 osobní automobily v roce 2020,

— 1,67 osobního automobilu v roce 2021,

— 1,33 osobního automobilu v roce 2022,

— 1 osobní automobil po roce 2023

za rok, ve kterém byl registrován v období od roku 2020 do roku 2022, přičemž platí horní hranice 7,5 g CO₂/km za toto období pro každého výrobce vypočítaná v souladu s článkem 5 prováděcího nařízení (EU) 2017/1153.

*Článek 6***Sdružování**

1. Výrobci jiní než ti, kterým byla udělena výjimka podle článku 10, mohou za účelem splnění svých povinností podle článku 4 vytvořit sdružování.

▼B

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 utvoří sdružení, sdělí Komisi tyto informace:

- a) kteří výrobci jsou členy sdružení;
- b) který výrobce je jmenován správcem sdružení, jenž je kontaktní osobou sdružení a zodpovídá za úhradu případných poplatků za překročení emisí uložených sdružení v souladu s článkem 8;
- c) doklad o tom, že správce sdružení je schopen splnit povinnosti stanovené v písmenu b);
- d) kategorii vozidel registrovaných jako M_1 nebo N_1 , na kterou se sdružení vztahuje.

3. Pokud navrhovaný správce sdružení nesplní požadavek uhradit případné poplatky za překročení emisí uložené sdružení v souladu s článkem 8, oznámí to Komisi výrobcům.

4. Výrobci, kteří jsou členy sdružení, oznámí Komisi společně veškeré změny týkající se správce sdružení nebo jeho finančního stavu, pokud může ovlivnit jeho schopnost plnit požadavek uhradit případné poplatky za překročení emisí uložené sdružení v souladu s článkem 8, a veškeré změny v členstvu sdružení nebo zrušení sdružení.

5. Výrobci mohou uzavřít dohody o sdružení za předpokladu, že tyto dohody jsou v souladu s články 101 a 102 Smlouvy o fungování Evropské unie a že umožňují za obchodně přiměřených podmínek otevřenou, transparentní a nediskriminační účast všech výrobců, kteří požádají o členství ve sdružení. Aniž je dotčena všeobecná použitelnost pravidel Unie o hospodářské soutěži na tato sdružení, všichni členové sdružení zajistí zejména, aby v souvislosti s jejich dohodou o sdružení nedocházelo ke sdílení údajů ani výměně informací, s výjimkou:

- a) průměrných specifických emisí CO_2 ;
- b) cíle pro specifické emise;
- c) celkového počtu registrovaných vozidel.

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

7. S výjimkou případu, kdy je učiněno oznámení podle odstavce 3 tohoto článku, 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. 7 odst. 4.

▼B

8. Komise může prostřednictvím prováděcích aktů stanovit podrobné podmínky pro dohodu o sdružení uzavřenou podle odstavce 5 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

*Článek 7***Sledování a hlášení průměrných emisí**

1. Za každý kalendářní rok zaznamená každý členský stát u každého nového osobního automobilu a každého nového lehkého užitkového vozidla registrovaného na jeho území informace v souladu s částí A přílohy II a částí A přílohy III tohoto nařízení. Tyto informace zpřístupní výrobcům a jejich určeným dovozcům nebo zástupcům v každém členském státě. Členské státy vyvinou maximální úsilí k zajištění transparentní činnosti subjektů předávajících tyto informace. Každý členský stát zajistí, aby specifické emise CO₂ z osobních automobilů, které nemají schválení typu v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, byly měřeny a zaznamenávány v prohlášení o shodě.

2. Do dne 28. února každého roku každý členský stát zjistí a předá Komisi informace uvedené v části A přílohy II a části A přílohy III týkající se předchozího kalendářního roku. Údaje se předávají ve formátu podle části B přílohy II a části C přílohy III.

3. Na žádost Komise předá členský stát také úplný soubor údajů sebraných podle odstavce 1.

4. Komise vede centrální registr údajů hlášených členskými státy podle tohoto článku a do 30. června každého roku předběžně vypočítá pro každého výrobce:

- a) průměrné specifické emise CO₂ za předchozí kalendářní rok;
- b) cíle 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 pro daný rok.

Komise oznámí každému výrobcí svůj předběžný výpočet pro daného výrobce. Oznámení obsahuje údaje o počtu registrovaných nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel a o jejich specifických emisích CO₂ za každý členský stát.

Registr je přístupný veřejnosti.

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

▼ B

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

6. Členské státy určí orgán příslušný pro sběr a sdělování údajů ze sledování v souladu s tímto nařízením a uvědomí o něm Komisi.

Určené příslušné orgány zajistí správnost a úplnost údajů předávaných Komisi a poskytnou kontaktní místo, které je schopno rychle reagovat na žádosti Komise o vyřešení chyb a opomenutí v předaných souborech údajů.

▼ M5

6a. Pokud Komise zjistí, že předběžné údaje předložené členskými státy podle odstavce 2 nebo údaje oznámené výrobcí podle odstavce 5 jsou založeny na nesprávných údajích v dokumentaci ke schválení typu nebo v prohlášeních o shodě, informuje o tom schvalovací orgán nebo případně výrobce a požádá schvalovací orgán nebo případně výrobce o vydání prohlášení o opravě, v němž budou uvedeny opravené údaje. Prohlášení o opravě se předá Komisi a opravené údaje se použijí ke změně předběžných výpočtů podle odstavce 4.

▼ B

7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme prováděcí pravidla týkající se postupů sledování a hlášení údajů podle odstavců 1 až 6 tohoto článku a použití příloh II a III. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem změny požadavků na údaje a parametrů údajů stanovených v přílohách II a III.

9. Schvalovací orgány neprodleně hlásí Komisi odchylky emisí CO₂ vozidel v provozu od hodnot specifických emisí CO₂ uvedených v prohlášeních o shodě zjištěné v rámci ověřování prováděných v souladu s článkem 13.

Komise tyto odchylky zohlední pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce.

Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla týkající se postupů pro hlášení těchto odchylek a jejich zohlednění při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

▼ M5

▼ **M5***Článek 7a***Emise CO₂ vznikající během životního cyklu**

1. Do 31. prosince 2025 Komise zveřejní zprávu, v níž stanoví metodu pro posuzování a konzistentní vykazování údajů o emisích CO₂ vznikajících během celého životního cyklu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, které jsou uváděny na trh Unie. Komise předloží tuto zprávu Evropskému parlamentu a Radě.
2. Do 31. prosince 2025 Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem doplnění tohoto nařízení tím, že stanoví společnou metodiku Unie pro posuzování a konzistentní vykazování údajů o emisích CO₂ vznikajících během celého životního cyklu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel.
3. Od 1. června 2026 mohou výrobci dobrovolně předkládat Komisi údaje o emisích CO₂ vznikajících během životního cyklu u nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel za použití metodiky uvedené v odstavci 2.

▼ **B***Článek 8***Poplatek za překročení emisí**

1. Za každý kalendářní rok, v němž průměrné specifické emise CO₂ výrobce překročí jeho cíl pro specifické emise, uloží Komise výrobci nebo správci sdružení poplatek za překročení emisí.
2. Poplatek za překročení emisí podle odstavce 1 se vypočítá pomocí tohoto vzorce:

$(\text{překročení emisí} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{počet nově registrovaných vozidel.}$

Pro účely tohoto článku se rozumí:

- „překročením emisí“ kladný počet gramů na kilometr, o které průměrné specifické emise CO₂ výrobce – při zohlednění snížení emisí CO₂ v důsledku inovativních technologií schválených podle článku 11 – překročily jeho cíl pro specifické emise v daném kalendářním roce nebo v jeho části, na které se vztahuje povinnost podle článku 4, zaokrouhlený na tři desetinná místa, a
 - „počtem nově registrovaných vozidel“ počet nových osobních automobilů nebo nových lehkých užitkových vozidel, počítáno odděleně, jichž je výrobcem a jež byly zaregistrovány v daném období podle závadčích kritérií stanovených v čl. 4 odst. 3.
3. Komise prostřednictvím prováděcích aktů určí způsob výběru poplatků za překročení emisí uložených podle odstavce 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

▼B

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

*Článek 9***Zveřejnění výkonnosti výrobců**

1. Do 31. října každého roku zveřejní Komise prostřednictvím prováděcích aktů seznam, ve kterém uvede:

- a) u každého výrobce jeho cíl pro specifické emise za předchozí kalendářní rok;
- b) u každého výrobce jeho průměrné specifické emise CO₂ v předchozím kalendářním roce;
- c) rozdíl mezi průměrnými specifickými emisemi CO₂ daného výrobce v předchozím kalendářním roce a jeho cílem pro specifické emise pro daný rok;
- d) průměrné specifické emise CO₂ pro všechny nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla registrovaná v Unii v předchozím kalendářním roce;
- e) průměrnou hmotnost v provozním stavu všech nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce, a to do 31. prosince 2020;
- f) průměrnou zkušební hmotnost všech nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce.

2. Seznam zveřejňovaný podle odstavce 1 tohoto článku rovněž uvede, zda výrobce splnil pro předchozí kalendářní rok požadavky uvedené v článku 4.

3. Seznam podle odstavce 1 tohoto článku, který má být zveřejněn do 31. října 2022, rovněž uvede:

- a) cíle pro vozový park EU pro roky 2025 a 2030 podle čl. 1 odst. 4 a 5 vypočtené Komisí podle části A bodů 6.1.1 a 6.1.2 a části B bodů 6.1.1 a 6.1.2 přílohy I;
- b) hodnoty a_{2021} , a_{2025} a a_{2030} vypočtené Komisí podle části A bodu 6.2 a části B bodu 6.2 přílohy I.

*Článek 10***Výjimky pro určité výrobce**

1. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočteného v souladu s přílohou I může podat výrobce méně než 10 000 nových osobních automobilů nebo 22 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii za kalendářní rok, který:

▼ B

- a) není součástí skupiny spojených výrobců, nebo
- b) je součástí skupiny spojených výrobců, která celkově odpovídá za méně než 10 000 nových osobních automobilů nebo 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. ► **M5** Výjimku, o níž je požádáno podle odstavce 1, lze udělit z cílů pro specifické emise platných do kalendářního roku 2035 včetně. ◀ 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 osobních automobilech nebo lehkých užitkových vozidlech, které vyrábí, včetně zkušební hmotnosti a specifických emisí CO₂ z uvedených osobních automobilů nebo 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 osobního automobilu nebo 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, včetně hospodářského a technologického potenciálu ke snížení specifických emisí CO₂, s přihlédnutím k charakteristikám trhu pro vyráběný typ osobního automobilu nebo lehkého užitkového vozidla, udělí tomuto výrobcí výjimku.

Žádost se podává nejpozději 31. října prvního roku, v němž má výjimka platit.

▼ M5

4. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočítaného v souladu s částí A body 1 až 4 a 6.3 přílohy I může za roky do kalendářního roku 2028 včetně podat výrobce, který je spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědný za 10 000 až 300 000 nových osobních automobilů registrovaných v Unii za jeden kalendářní rok.

▼ B

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

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

▼B

- b) u žádostí uvedených v části A bodech 1 až 4 přílohy I cíl, kterým je 45 % snížení průměrných specifických emisí CO₂ naměřených v roce 2007, nebo podává-li se jedna žádost za více spojených podniků, 45 % snížení průměru průměrných specifických emisí CO₂ těchto spojených podniků v roce 2007;
- c) u žádostí uvedených v části A bodu 6.3 přílohy I tohoto nařízení cíl pro kalendářní roky 2025 až 2028, kterým je snížení podle čl. 1 odst. 4 písm. a) tohoto nařízení z cíle vypočítaného v souladu s písmenem b) tohoto pododstavce při zohlednění emisí CO₂ naměřených podle nařízení (EU) 2017/1151.

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

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

5. Výrobce, na nějž se vztahuje výjimka v souladu s tímto článkem, bezodkladně oznámí Komisi jakoukoli změnu, která ovlivňuje nebo může ovlivnit jeho způsobilost k výjimce.

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

7. Pokud výrobce nedosahuje svého cíle pro specifické emise, uloží mu Komise poplatek za překročení emisí podle článku 8.

8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, kterými stanoví pravidla pro doplnění odstavců 1 až 7 tohoto článku, pokud jde o výklad kritérií způsobilosti k výjimce, obsah žádostí a obsah a posouzení programů na snižování specifických emisí CO₂.

Komisi je rovněž svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, kterými změní část A přílohy I tím, že stanoví vzorce pro výpočet cílových hodnot výjimek uvedených v odst. 4 druhém pododstavci písm. c) tohoto článku.

▼ B

9. Žádosti o výjimku, včetně podpůrných informací, oznámení podle odstavce 5, zrušení výjimky podle odstavce 6, uložení poplatku za překročení emisí podle odstavce 7 a opatření přijatá podle odstavce 8 se zpřístupňují veřejnosti v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ⁽¹⁾.

*Článek 11***Ekologická inovace****▼ M5**

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

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

Celkový příspěvek těchto technologií ke snížení průměrných specifických emisí CO₂ každého výrobce může činit nejvýše:

— 7 g CO₂/km do roku 2024;

— 6 g CO₂/km od roku 2025 do roku 2029;

— 4 g CO₂/km od roku 2030 do roku 2034 včetně.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 17 akty v přenesené pravomoci, kterými se mění toto nařízení tak, že se směrem dolů upravují hodnoty horní hranice stanovené ve třetím pododstavci tohoto odstavce s účinkem od roku 2025 s cílem zohlednit technologický vývoj a zajistit vyvážený poměr mezi touto horní hranicí a průměrnými specifickými emisemi CO₂ výrobců.

▼ B

2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla pro postup schvalování inovativních technologií nebo inovativních technologických souborů uvedených v odstavci 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2. Tato podrobná pravidla vycházejí z těchto kritérií pro inovativní technologie:

- 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) na inovativní technologie se nesmí vztahovat měření CO₂ v rámci standardního zkušebního cyklu;

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise (Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43).

▼B

- d) inovativní technologie nesmějí:
- i) podléhat kogentním ustanovením na základě doplňkových dodatečných opatření pro dodržení snížení o 10 g CO₂/km uvedeného v čl. 1 odst. 3, ani
 - ii) být povinné podle jiných právních předpisů Unie.

S účinkem od 1. ledna 2025 se kritérium uvedené v prvním pododstavci písm. d) bodě i) nepoužije na zlepšování účinnosti klimatizací.

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

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

*Článek 12***Emise CO₂ a spotřeba paliva nebo energie v reálném provozu**

1. Komise sleduje a posuzuje reprezentativnost hodnot emisí CO₂ a spotřeby paliva nebo energie určených podle nařízení (ES) č. 715/2007 pro reálný provoz.

Dále Komise pravidelně shromažďuje údaje o emisích CO₂ a spotřebě paliva nebo energie v reálném provozu u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel používajících palubní zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie, počínaje novými osobními automobily a novými lehkými užitkovými vozidly registrovanými v roce 2021.

Komise zajistí, aby byla veřejnost informována o tom, jak se tato reprezentativnost pro reálný provoz vyvíjí v čase.

2. Za účelem uvedeným v odstavci 1 Komise zajistí, aby jí od 1. ledna 2021 byly výrobci, vnitrostátními orgány nebo případně prostřednictvím přímého přenosu údajů z vozidel pravidelně poskytovány tyto parametry týkající se emisí CO₂ a spotřeby paliva nebo energie osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v reálném provozu:

- a) identifikační číslo vozidla;
- b) spotřebované palivo nebo elektrická energie;
- c) celková ujetá vzdálenost;

▼ B

- d) v případě hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením spotřebované palivo a elektrická energie a ujetá vzdálenost rozdělena podle jednotlivých způsobů řízení;
- e) další parametry nezbytné k zajištění toho, aby byly splněny povinnosti uvedené v odstavci 1.

Komise údaje obdržené podle prvního pododstavce zpracuje s cílem vytvořit anonymizované a agregované soubory údajů, a to i ve vztahu k jednotlivým výrobcům, pro účely odstavce 1. Identifikační čísla vozidel se použijí pouze pro účely tohoto zpracování údajů a neuchovávají se déle, než je pro uvedený účel zapotřebí.

▼ M5

3. S cílem předejít zvětšování rozdílu mezi uvedenými emisemi a emisemi v reálném provozu Komise nejpozději 1. června 2023 posoudí, jak by bylo možno údaje o spotřebě paliva a energie v reálném provozu shromážděné podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/392⁽¹⁾ využít k zajištění toho, aby hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva nebo energie stanovené podle nařízení (ES) č. 715/2007 byly i nadále reprezentativní pro emise v reálném provozu v průběhu času u jednotlivých výrobců.

Komise sleduje vývoj rozdílu uvedeného v prvním pododstavci počínaje rokem 2021 a každoročně o něm podává zprávu, a jakmile bude k dispozici dostatek údajů, nejpozději do 31. prosince 2026 zveřejní zprávu, v níž stanoví metodiku pro mechanismus úpravy průměrných specifických emisí CO₂ výrobce od roku 2030 s využitím údajů z reálného provozu shromážděných podle prováděcího nařízení (EU) 2021/392, a posoudí uplatnitelnost tohoto mechanismu.

Tuto zprávu předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě, případně spolu s návrhy na navazující opatření, jako jsou legislativními návrhy s cílem uvedený mechanismus zavést.

▼ B

4. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví podrobný postup shromažďování a zpracování údajů uvedených v odstavci 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

*Článek 13***Ověřování emisí CO₂ u vozidel v provozu**

1. Výrobci zajistí, aby hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva uvedené v prohlášeních o shodě odpovídaly emisím CO₂ a spotřebě paliva vozidel v provozu, jež jsou stanoveny podle nařízení (EU) 2017/1151.

⁽¹⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/392 ze dne 4. března 2021 o sledování a hlášení údajů týkajících se emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 a o zrušení prováděcích nařízení Komise (EU) č. 1014/2010, (EU) č. 293/2012, (EU) 2017/1152 a (EU) 2017/1153 (Úř. věst. L 77, 5.3.2021, s. 8).

▼ B

2. Po vstupu postupů uvedených v odst. 4 prvním pododstavci v platnost schvalovací orgány ověří u rodin vozidel, za jejichž schválení typu odpovídají, na základě vhodných a reprezentativních vzorků vozidel, že hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva uvedené v prohlášeních o shodě odpovídají emisím CO₂ a spotřebě paliva u vozidel v provozu stanoveným podle nařízení (EU) 2017/1151, přičemž mimo jiné zohlední dostupné údaje z palubních zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie.

Schvalovací orgány také ověří, zda existují strategie na palubě nebo v souvislosti s vybranými vzorky vozidel, které uměle zlepšují výkon vozidla ve zkouškách prováděných pro účely schvalování typu, mimo jiné s využitím údajů z palubních zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie.

3. Pokud se při ověřování hodnot emisí CO₂ a spotřeby paliva podle odstavce 2 zjistí nesoulad nebo přítomnost jakýchkoli strategií uměle zvyšujících výkonnost vozidla, přijme příslušný schvalovací orgán nezbytná opatření stanovená v kapitole XI nařízení (EU) 2018/858 a zajistí opravu osvědčení o shodě. ► **M5** Pokud údaje v dokumentaci ke schválení typu nelze opravit podle nařízení (EU) 2018/858, vydá příslušný schvalovací orgán prohlášení o opravě s opravenými údaji a předá toto prohlášení Komisi a dotčeným stranám. ◀

4. Komise prostřednictvím prováděcích aktů určí postupy provádění ověřování podle odstavce 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

Komisi je svěřena pravomoc, aby před přijetím prováděcích aktů uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce přijala akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, jimiž doplní toto nařízení stanovením hlavních zásad a kritérií pro určení postupů uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce.

*Článek 14***Úpravy hodnot M₀ a TM₀**

1. Hodnoty M₀ a TM₀ uvedené v částech A a B přílohy I se upraví takto:

- a) do 31. října 2020 se hodnota M₀ v části A bodě 4 přílohy I upraví tak, aby vyjadřovala průměrnou hmotnost v provozním stavu všech nových osobních automobilů registrovaných v letech 2017, 2018 a 2019. Tato nová hodnota M₀ se použije od 1. ledna 2022 do 31. prosince 2024;

▼ B

- b) do 31. října 2022 se hodnota M_0 v části B bodě 4 přílohy I upraví tak, aby vyjadřovala průměrnou hmotnost v provozním stavu všech nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v letech 2019, 2020 a 2021. Tato nová hodnota M_0 se použije v roce 2024;
- c) do 31. října 2022 se určí orientační hodnoty M_0 pro rok 2025 jako příslušné průměrné zkušební hmotnosti všech nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v roce 2021;
- d) do 31. října 2024 a poté každý druhý rok se hodnoty TM_0 v částech A a B bodě 6.2 přílohy I upraví tak, aby vyjadřovaly příslušné průměrné zkušební hmotnosti všech nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v předcházejících dvou kalendářních letech počínaje roky 2022 a 2023. Nové hodnoty TM_0 se použijí od 1. ledna kalendářního roku, který následuje po dni úpravy.

▼ M5

- 2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 17 akty v přenesené pravomoci, kterými se mění příloha I, jak je stanoveno v odstavci 1 tohoto článku.

*Článek 14a***Zpráva o pokroku**

- 1. Do 31. prosince 2025 a poté každé dva roky podá Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku na cestě k mobilitě s nulovými emisemi. Zpráva zejména sleduje a posuzuje potřebu případných dalších opatření k usnadnění spravedlivé transformace, a to i prostřednictvím finančních prostředků.
- 2. Komise ve zprávě zohlední všechny faktory, které přispívají k nákladově efektivnímu pokroku směrem ke klimatické neutralitě do roku 2050, včetně:
 - a) pokroku při zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi, zejména v segmentu lehkých užitkových vozidel, jakož i opatření na úrovni Unie, členských států a na místní úrovni s cílem usnadnit členským státům přechod na lehká užitková vozidla s nulovými emisemi;
 - b) pokroku v oblasti energetické účinnosti a cenové dostupnosti vozidel s nulovými a nízkými emisemi;
 - c) dopadů na spotřebitele, zejména na domácnosti s nízkými a středními příjmy, včetně dopadů na ceny elektřiny;
 - d) analýzy trhu s ojetými vozidly;

▼ **M5**

- e) přínosu, který z hlediska snížení emisí CO₂ mohou mít dodatečná opatření zaměřená na snížení průměrného stáří vozového parku lehkých vozidel, a tím i jejich emisí, jako jsou opatření na podporu postupného vyřazování starších vozidel sociálně spravedlivým a environmentálně šetrným způsobem;
- f) dopadů na zaměstnanost v automobilovém průmyslu, zejména na mikropodniky a malé a střední podniky, a účinnosti opatření na podporu rekvalifikace a zvyšování kvalifikace pracovní síly;
- g) účinnosti stávajících finančních opatření a potřeby dalších kroků, včetně odpovídajících finančních opatření, na úrovni Unie, členských států nebo na místní úrovni s cílem zajistit spravedlivou transformaci a zmírnit případné negativní socioekonomické dopady, zejména v nejvíce dotčených regionech a komunitách;
- h) pokroku v sociálním dialogu, jakož i aspektů umožňujících dále usnadnit ekonomicky životaschopný a sociálně spravedlivý přechod na silniční mobilitu s nulovými emisemi;
- i) pokroku při zavádění veřejné a soukromé dobíjecí a čerpací infrastruktury, včetně pokroku podle nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU a přepracovaného znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/31/EU ⁽¹⁾;
- j) potenciálního přínosu inovativních technologií a udržitelných alternativních paliv, včetně syntetických paliv, k dosažení klimaticky neutrální mobility;
- k) emisí vznikajících během životního cyklu nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel uváděných na trh, jak jsou vykázány v souladu s článkem 7a;
- l) dopadu tohoto nařízení na dosažení cílů členských států podle nařízení (EU) 2018/842 a přepracovaného znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/31/EU ze dne 19. května 2010 o energetické náročnosti budov (Úř. věst. L 153, 18.6.2010, s. 13).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1).

▼ M5

3. V den předložení první zprávy o pokroku předloží Komise ve spolupráci s členskými státy a všemi relevantními zúčastněnými stranami Evropskému parlamentu a Radě rovněž zprávu obsahující analýzu s cílem zjistit případné nedostatky ve financování při zajišťování spravedlivé transformace v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, se zvláštním důrazem na malé a střední podniky a regiony, které jsou transformací nejvíce dotčeny. Ke zprávě se případně připojí návrhy odpovídajících finančních opatření, která by umožňovala zjištěné potřeby řešit.

▼ B*Článek 15***Přezkum a zpráva****▼ M5**

1. Komise v roce 2026 na základě dvouletých zpráv přezkoumá účinnost a dopad tohoto nařízení a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu. Komise zejména posoudí pokrok v rámci tohoto nařízení při dosahování cílů snížení emisí uvedených v čl. 1 odst. 5a, s přihlédnutím k technologickému vývoji, mimo jiné s ohledem na plug-in hybridní technologie, a významu ekonomicky životaschopného a sociálně spravedlivého přechodu na mobilitu s nulovými emisemi. Na základě tohoto posouzení Komise posoudí nutnost přezkumu cílů uvedených v čl. 1 odst. 5a. Komise rovněž posoudí dopady stanovení minimálních prahových hodnot energetické účinnosti pro nové osobní automobily a lehká užitková vozidla s nulovými emisemi uváděné na trh Unie.

Ke zprávě se případně připojí návrh na změnu tohoto nařízení.

6. Komise do 31. prosince 2024 přezkoumá směrnici 1999/94/ES s přihlédnutím k potřebě poskytnout spotřebitelům přesné, důkladné a navzájem srovnatelné údaje o spotřebě paliva a energie, emisích CO₂ a emisích látek znečišťujících ovzduší u nových osobních automobilů uváděných na trh, a to i v podmínkách reálného provozu, jakož i posoudí možnosti zavedení označení nových lehkých užitkových vozidel z hlediska spotřeby paliva a emisí CO₂.

K tomuto přezkumu se případně připojí legislativní návrh.

▼ B

7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví nezbytné korelační parametry, aby byly zohledněny veškeré změny v regulačním zkušebním postupu pro měření specifických emisí CO₂ podle nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 692/2008 a v příslušných případech nařízení (EU) 2017/1151. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2 tohoto nařízení.

▼B

8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, jimiž změní toto nařízení úpravou vzorců stanovených v příloze I s použitím metodiky přijaté podle odstavce 7 tohoto článku, 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.

▼M5

9. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 17 akty v přenesené pravomoci, kterými se mění vzorce uvedené v části B přílohy I, pokud jsou tyto změny nezbytné pro zohlednění postupu pro vozidla vyráběná ve více stupních kategorie N₁ uvedeného v části A přílohy III.

▼B*Článek 16***Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen Výbor pro změnu klimatu, uvedený v čl. 44 odst. 1 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/1999⁽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.

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

*Článek 17***Výkon přenesené pravomoci**

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

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená **►M5** v čl. 7 odst. 8, čl. 7a odst. 2, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8 a 9 **◄** je svěřena Komisi na dobu šesti let od 15. května 2019. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto šestiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 ze dne 11. prosince 2018 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU a 2013/30/EU, směrnice Rady 2009/119/ES a (EU) 2015/652 a zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 1).

▼B

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené ►**M5** v čl. 7 odst. 8, čl. 7a odst. 2, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8 a 9 ◀ kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci vede Komise konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle ►**M5** v čl. 7 odst. 8, čl. 7a odst. 2, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8 a 9 ◀ vstoupí v platnost, pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

*Článek 18***Zrušení**

Nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 se zrušují s účinkem ode dne 1. ledna 2020.

Odkazy na zrušená nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze V.

*Článek 19***Vstup v platnost**

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

Použije se ode dne 1. ledna 2020.

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

▼ B*PŘÍLOHA I*

ČÁST A.

CÍLE PRO SPECIFICKÉ EMISE PRO OSOBNÍ AUTOMOBILY

1. Pro kalendářní rok 2020 se specifické emise CO₂ pro každý nový osobní automobil pro účely výpočtu podle tohoto bodu a bodu 2 určují v souladu s tímto vzorcem:

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

kde:

M = hmotnost vozidla v provozním stavu v kilogramech (kg)

$$M_0 = 1\,379,88$$

$$a = 0,0333$$

2. Cíl pro specifické emise pro výrobce v roce 2020 se vypočítá jako průměr specifických emisí CO₂ určených podle bodu 1 každého nového osobního automobilu registrovaného v uvedeném kalendářním roce, jehož je výrobcem.
3. Referenční cíl pro specifické emise pro výrobce v roce 2021 se vypočítá takto:

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

kde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ jsou průměrné specifické emise CO₂ v roce 2020 stanovené v souladu s přílohou XXI nařízení (EU) 2017/1151 a vypočítané v souladu s čl. 4 odst. 3 druhou odrážkou tohoto nařízení, bez zahrnutí snížení emisí CO₂ dosažených uplatněním článků 5 a 11 tohoto nařízení;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ jsou průměrné specifické emise CO₂ v roce 2020 stanovené v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2017/1153 a vypočítané v souladu s čl. 4 odst. 3 druhou odrážkou tohoto nařízení, bez zahrnutí snížení emisí CO₂ dosažených uplatněním článků 5 a 11 tohoto nařízení;

$\text{NEDC}_{\text{cil2020}}$ je cíl pro specifické emise v roce 2020 vypočítaný v souladu s body 1 a 2.

▼ M3

- 3a. Pro výrobce, jehož hodnota $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ nebo $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ je rovna nule, je referenční cíl pro specifické emise v roce 2021 $\text{NEDC}_{\text{cil2020}}$ vymezený v bodě 3.
- 3b. Pro výrobce, který na trh Unie poprvé uvádí osobní automobily kdykoliv mezi kalendářními roky 2021 až 2024, je referenčním cílem pro specifické emise v roce 2021 průměr referenčních cílů pro specifické emise stanovený pro všechny výrobce v souladu s bodem 3, vážený počtem nových osobních automobilů, které byly pro tyto výrobce registrovány v Unii v roce 2020.

▼ M3

- 3c. Aniž je dotčen bod 3b, pokud výrobce, který mezi kalendářními roky 2021 až 2024 poprvé uvádí na trh Unie osobní automobily, vznikl fúzí dvou nebo více výrobců, z nichž alespoň jeden je odpovědný za nové osobní automobily registrované v Unii v roce 2020, je pro nového výrobce referenční cíl pro specifické emise v roce 2021 jeden z následujících:
- a) pokud byli za nové osobní automobily registrované v Unii v roce 2020 odpovědní dva nebo více z fúzujících výrobců, je referenčním cílem pro specifické emise v roce 2021 průměr referenčních cílů pro specifické emise stanovený pro tyto výrobce v souladu s bodem 3, vážený počtem nových osobních automobilů, které byly pro tyto výrobce registrovány v Unii v roce 2020;
 - b) pokud byl za nové osobní automobily registrované v Unii v roce 2020 odpovědný pouze jeden z fúzujících výrobců, referenční cíl pro specifické emise v roce 2021 pro tohoto výrobce je stanoven v souladu s bodem 3.

▼ M6

- 3d. Pro sdružení vytvořené v souladu s článkem 6 se referenční cíl pro specifické emise WLTP určí na základě hodnot $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ a $NEDC_{cil2020}$ vypočítaných pro toto sdružení jako celek.

V případě sdružení nově vytvořeného v letech 2021 až 2024 nebo změny členství ve sdružení, které existovalo v roce 2020, se referenční cíl pro specifické emise WLTP vypočítá na základě hodnot $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ a $NEDC_{cil2020}$ pro toto nové sdružení jako celek.

▼ B

4. Pro kalendářní roky 2021 až 2024 se cíl pro specifické emise pro výrobce vypočítá takto:

$$\text{Cíl pro specifické emise} = WLTP_{\text{referenční cíl}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

kde:

$WLTP_{\text{referenční cíl}}$ je referenční cíl pro specifické emise ve WLTP v roce 2021 vypočítaný v souladu s bodem 3;

a je 0,0333;

M_{θ} je průměrná hmotnost v provozním stavu (M) nových osobních automobilů daného výrobce registrovaných v příslušném roce v kilogramech (kg);

▼ M4

M_0 je 1 379,88 v roce 2021 a 1 398,50 v letech 2022, 2023 a 2024;

▼ B

$M_{\theta 2020}$ je průměrná hmotnost v provozním stavu (M) nových osobních automobilů daného výrobce registrovaných v roce 2020 v kilogramech (kg);

$M_{0,2020}$ je 1 379,88.

▼ **M3**

5. Cílové hodnoty výjimky v souladu s čl. 10 odst. 3 nebo odst. 4
- a) pro výrobce, kterému byla v souladu s čl. 10 odst. 3 v kalendářním roce 2021 udělena výjimka z cíle pro specifické emise na základě NEDC nebo výjimka v souladu s čl. 10 odst. 4 z cíle pro specifické emise kdykoliv mezi kalendářními roky 2021 a 2024, se cílová hodnota výjimky založená na WLTP vypočítá takto:

$$\text{cílová hodnota výjimky} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{cílová hodnota výjimky}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ je $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ vymezen v bodě 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ je $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ vymezen v bodě 3;

$\text{NEDC}_{\text{cílová hodnota výjimky}}$ je cílová hodnota výjimky stanovené Komisí buď podle čl. 10 odst. 3, nebo podle čl. 10 odst. 4;

- b) aniž je dotčeno písmeno a), pokud je výrobce v souladu s čl. 10 odst. 4 udělena výjimka z cíle pro specifické emise kdykoliv mezi kalendářními roky 2021 a 2024, avšak výrobce nebyl odpovědný za registraci nových osobních automobilů v Unii před rokem 2021, cílová hodnota výjimky pro jakýkoliv z těchto kalendářních roků se vypočítá podle vzorce uvedeného v písmeni a), kde se použijí tyto definice:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ je průměrná hodnota všech jednotlivých výrobců, vážená počtem nových osobních automobilů registrovaných v roce 2020, jejichž $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ je vymezen v bodě 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ je průměrná hodnota všech jednotlivých výrobců, vážená počtem nových osobních automobilů registrovaných v roce 2020, jejichž $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ je vymezen v bodě 3;

$\text{NEDC}_{\text{cílová hodnota výjimky}}$ je cílová hodnota výjimky vypočítaná v souladu s čl. 10 odst. 4 ve spojení s čl. 6 odst. 3 nařízení (EU) č. 63/2011;

▼ **M6**

- c) pro výrobce, kterému byla v souladu s čl. 10 odst. 4 udělena výjimka pro kterýkoli z kalendářních roků od roku 2025 do roku 2028, se cíl pro specifické emise (cílová hodnota $\text{výjimky}_{2025-2028}$) vypočítá takto:

$$\frac{\text{Cílová hodnota } \text{výjimky}_{2025-2028}}{\frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{naměřené}}}{\text{WLTP}_{\text{CO}_2}} \cdot \frac{\text{NEDC}_{\text{CO}_2, \text{ind}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \cdot \text{Cíl}_{2021}} = (1 - \text{redukční faktor}_{2025})$$

Pro výrobce, který v roce 2020 nebyl odpovědný za registraci nových osobních automobilů nebo pro kterého je hodnota $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ podle bodu 3 nebo $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ podle bodu 3 nulová, se cíl pro specifické emise (cílová hodnota $\text{výjimky}_{2025-2028}$) vypočítá takto:

$$\text{Cílová hodnota } \text{výjimky}_{2025-2028} = \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{naměřené}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \cdot \text{Cíl}_{2021} \cdot (1 - \text{redukční faktor}_{2025})$$

▼ M6

kde:

$WLTP_{CO_2, \text{naměřené}}$	je průměrná hodnota všech jednotlivých výrobců, na které se vztahuje cíl pro specifické emise podle bodu 4, vážená počtem nových osobních automobilů registrovaných v roce 2020, jejichž $WLTP_{CO_2, \text{naměřené}}$ je vymezen v bodě 6.0;
$WLTP_{CO_2}$	je průměrná hodnota $WLTP_{CO_2}$ podle definice v bodě 3 všech jednotlivých výrobců, na které se vztahuje cíl pro specifické emise podle bodu 4, vážená počtem nových osobních automobilů registrovaných v roce 2020;
$NEDC_{CO_2}$	je průměrná hodnota $NEDC_{CO_2}$ podle definice v bodě 3 všech jednotlivých výrobců, na které se vztahuje cíl pro specifické emise podle bodu 4, vážená počtem nových osobních automobilů registrovaných v roce 2020;
$WLTP_{CO_2, \text{ind}}$	se rovná $WLTP_{CO_2}$ podle definice v bodě 3;
$NEDC_{CO_2, \text{ind}}$	se rovná $NEDC_{CO_2}$ podle definice v bodě 3;
redukční faktor ₂₀₂₅	je snížení uvedené v čl. 1 odst. 4 písm. a);
Cíl ₂₀₂₁	představuje snížení průměrných specifických emisí CO ₂ dotčeného výrobce v roce 2007 o 45 %.

▼ B

6. Od 1. ledna 2025 se cíle pro vozový park EU a cíle pro specifické emise pro výrobce vypočítají takto:

6.0. Cíl pro vozový park EU_{2021}

Cíl pro vozový park EU_{2021} je průměr referenčních hodnot₂₀₂₁ určených u každého jednotlivého výrobce, pro něž platí cíl pro specifické emise v souladu s bodem 4, vážený počtem osobních automobilů registrovaných v roce 2021.

Referenční hodnota₂₀₂₁ se u každého výrobce určí takto:

$$\text{referenční hodnota}_{2021} = WLTP_{CO_2, \text{naměřené}} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020, \text{cíl pro vozový park}}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a(M_{e2021} - M_{0,2021})$$

kde:

$WLTP_{CO_2, \text{naměřené}}$	je průměr kombinovaných naměřených emisí CO ₂ každého nového osobního automobilu registrovaného v roce 2020 určený a nahlášený u každého výrobce v souladu s čl. 7a odst. 1 písm. b) prováděcího nařízení (EU) 2017/1153;
$NEDC_{2020, \text{cíl pro vozový park}}$	je 95 g/km;
$NEDC_{CO_2}$	je vymezen v bodě 3;
M_{e2021}	je průměrná hmotnost v provozním stavu nových osobních automobilů daného výrobce registrovaných v roce 2021 v kilogramech (kg);
$M_{0,2021}$	je průměrná hmotnost v provozním stavu v kilogramech (kg) všech nových osobních automobilů registrovaných v roce 2021 těch výrobců, pro něž platí cíl pro specifické emise v souladu s bodem 4;
a	je vymezena v bodě 4.

▼ B

6.1. ► **M5** Cíl pro vozový park EU od roku 2025 ◀

6.1.1. Cíl pro vozový park EU od roku 2025 do roku 2029

Cíl pro vozový park EU_{2025} = cíl pro vozový park $EU_{2021} \cdot (1 - \text{redukční faktor}_{2025})$

kde:

cíl pro vozový park EU_{2021} je vymezen v bodě 6.0;

redukční faktor₂₀₂₅ je snížení stanovené v čl. 1 odst. 4 písm. a).

6.1.2. ► **M5** Cíl pro vozový park EU od roku 2030 do roku 2034 ◀

Cíl pro vozový park EU_{2030} = cíl pro vozový park $EU_{2021} \cdot (1 - \text{redukční faktor}_{2030})$

kde:

cíl pro vozový park EU_{2021} je vymezen v bodě 6.0;

redukční faktor₂₀₃₀ je snížení stanovené v čl. 1 odst. 5 písm. a).

▼ M5

6.1.3. Cíl pro vozový park EU od roku 2035

Cíl pro vozový park EU_{2035} = cíl pro vozový park $EU_{2021} \cdot (1 - \text{redukční faktor}_{2035})$

kde:

cíl pro vozový park EU_{2021} je vymezen v bodě 6.0;

redukční faktor₂₀₃₅ je vymezen v čl. 1 odst. 5a písm. a).

▼ B

6.2. ► **M5** Referenční cíle pro specifické emise ◀

6.2.1. Referenční cíle pro specifické emise od roku 2025 do roku 2029

Referenční cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park $EU_{2025} + a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cíl pro vozový park EU_{2025} je určen v souladu s bodem 6.1.1;

a_{2025} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park } EU_{2025}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

kde:

a_{2021} je sklon proložené přímky, která je určena použitím lineární metody nejmenších čtverců na zkušební hmotnost (nezávislá proměnná) a specifické emise CO₂ (závislá proměnná) každého nového osobního automobilu registrovaného v roce 2021

▼ B

průměrné emise₂₀₂₁ jsou průměrné specifické emise CO₂ všech nových osobních automobilů registrovaných v roce 2021 těch výrobců, pro něž se cíl pro specifické emise vypočítá podle bodu 4;

TM je průměrná zkušební hmotnost v kilogramech (kg) všech nových osobních automobilů daného výrobce registrovaných v daném kalendářním roce;

▼ M7

TM₀ je 1 609,6 kg pro rok 2025 a hodnota v kilogramech (kg) určená podle čl. 14 odst. 1 písm. d) pro ostatní kalendářní roky.

▼ M5

6.3. Cíle pro specifické emise od roku 2025

6.3.1. Cíle pro specifické emise od roku 2025 do roku 2029:

Cíl pro specifické emise = referenční cíl pro specifické emise · faktor ZLEV

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise CO₂ určený podle bodu 6.2.1;

faktor ZLEV je $(1 + y - x)$; pokud je však výsledek větší než 1,05, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1,05, a pokud je výsledek menší než 1,0, použije se hodnota 1,0;

kde:

y je podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku nových osobních automobilů daného výrobce, který se vypočítá jako podíl celkového počtu nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi, kde se každé vozidlo počítá jako ZLEV_{specifická hodnota} podle následujícího vzorce, a celkového počtu nových osobních automobilů registrovaných v daném kalendářním roce:

$$ZLEV_{\text{specifická hodnota}} = 1 - \left(\frac{\text{specifické emise CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Pro nové osobní automobily registrované v členských státech, v jejichž vozovém parku je podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi nižší než 60 % průměru Unie v roce 2017 a kde je méně než 1 000 nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi registrovaných v roce 2017 ⁽¹⁾, se faktor ZLEV_{specifická hodnota} do roku 2029 včetně vypočítá podle tohoto vzorce:

$$ZLEV_{\text{specifická hodnota}} = \left(1 - \left(\frac{\text{specifické emise CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

⁽¹⁾ Podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi v parku nových osobních automobilů členského státu v roce 2017 se vypočítá jako podíl celkového počtu nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi registrovaných v roce 2017 a celkového počtu nových osobních automobilů registrovaných v témže roce.

▼ M5

Jestliže podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku členského státu u nových osobních automobilů registrovaných za některý rok v období 2025 až 2028 přesáhne 5 %, není tento členský stát způsobilý k použití multiplikátoru 1,85 v následujících letech;

x je 25 % v letech 2025 až 2029.

6.3.2. Cíle pro specifické emise od roku 2030 do roku 2034

Cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park $EU_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cíl pro vozový park EU_{2030} je určen v souladu s bodem 6.1.2;

a_{2030} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park } EU_{2030}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

kde:

a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1

průměrné emise₂₀₂₁ jsou vymezeny v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM_0 je vymezena v bodě 6.2.1

6.3.3. Cíle pro specifické emise od roku 2035

Cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park $EU_{2035} + a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cíl pro vozový park EU_{2035} je určen v souladu s bodem 6.1.3;

a_{2035} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park } EU_{2035}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

kde:

a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1

průměrné emise₂₀₂₁ jsou vymezeny v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM_0 je vymezena v bodě 6.2.1

▼ B

ČÁST B.

CÍLE PRO SPECIFICKÉ EMISE PRO LEHKÁ UŽITKOVÁ VOZIDLA

1. Pro kalendářní rok 2020 se specifické emise CO₂ pro každé nové lehké užitkové vozidlo pro účely výpočtu podle tohoto bodu a bodu 2 určují v souladu s tímto vzorcem:

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

kde:

M = hmotnost vozidla v provozním stavu v kilogramech (kg)

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

$$a = 0,096$$

2. Cíl pro specifické emise pro výrobce v roce 2020 se vypočítá jako průměr specifických emisí CO₂ určených podle bodu 1 každého nového lehkého užitkového vozidla registrovaného v uvedeném kalendářním roce, jehož je výrobcem.

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

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

kde:

WLTP_{CO₂} jsou průměrné specifické emise CO₂ v roce 2020 stanovené v souladu s přílohou XXI nařízení (EU) 2017/1151 bez zahrnutí snížení emisí CO₂ dosažených uplatněním článku 11 tohoto nařízení;

NEDC_{CO₂} jsou průměrné specifické emise CO₂ v roce 2020 stanovené v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2017/1152 bez zahrnutí snížení emisí CO₂ dosažených uplatněním článku 11 tohoto nařízení;

NEDC_{cil2020} je cíl pro specifické emise v roce 2020 vypočítaný v souladu s body 1 a 2.

▼ M3

- 3a. Pro výrobce, jehož hodnota WLTP_{CO₂} nebo NEDC_{CO₂} je rovna nule, je referenční cíl pro specifické emise v roce 2021 NEDC_{cil2020} vymezený v bodě 3.

- 3b. Pro výrobce, který na trh Unie poprvé uvádí lehká užitková vozidla kdykoliv mezi kalendářními roky 2021 až 2024, je referenčním cílem pro specifické emise v roce 2021 průměr referenčních cílů pro specifické emise stanovený pro všechny výrobce v souladu s bodem 3, vážený počtem nových lehkých užitkových vozidel, která byla pro tyto výrobce registrována v Unii v roce 2020.

▼ M3

- 3c. Aniž je dotčen bod 3b, pokud výrobce, který mezi kalendářními roky 2021 a 2024 poprvé uvádí na trh Unie lehká užitková vozidla, vznikl fúzí dvou nebo více výrobců, z nichž alespoň jeden je odpovědný za nová lehká užitková vozidla registrovaná v Unii v roce 2020, je pro nového výrobce referenční cíl pro specifické emise v roce 2021 jeden z následujících:
- a) pokud byli za nová lehká užitková vozidla registrovaná v Unii v roce 2020 odpovědní dva nebo více z fúzujících výrobců, je referenčním cílem pro specifické emise v roce 2021 průměr referenčních cílů pro specifické emise stanovený pro tyto výrobce v souladu s bodem 3, vážený počtem nových lehkých užitkových vozidel, která byla pro tyto výrobce registrována v Unii v roce 2020;
 - b) pokud byl za nová lehká užitková vozidla registrovaná v Unii v roce 2020 odpovědný pouze jeden z fúzujících výrobců, referenční cíl pro specifické emise v roce 2021 pro tohoto výrobce je stanoven v souladu s bodem 3.

▼ M6

- 3d. Pro sdružení vytvořené v souladu s článkem 6 se referenční cíl pro specifické emise WLTP určí na základě hodnot $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ a $NEDC_{cil2020}$ vypočítaných pro toto sdružení jako celek.

V případě sdružení nově vytvořeného v letech 2021 až 2024 nebo změny členství ve sdružení, které existovalo v roce 2020, se referenční cíl pro specifické emise WLTP vypočítá na základě hodnot $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ a $NEDC_{cil2020}$ pro toto nové sdružení jako celek.

▼ B

4. Pro kalendářní roky 2021 až 2024 se cíl pro specifické emise pro výrobce vypočítá takto:

$$\text{Cíl pro specifické emise} = WLTP_{\text{referenční cíl}} + a [(M_{\circ} - M_0) - (M_{\circ 2020} - M_{0,2020})]$$

kde:

$WLTP_{\text{referenční cíl}}$ je referenční cíl pro specifické emise ve WLTP v roce 2021 vypočítaný v souladu s bodem 3;

a je 0,096;

▼ M1

M_{\circ} je průměrná hmotnost (M) nových lehkých užitkových vozidel daného výrobce registrovaných v příslušném roce v kilogramech (kg),

kde

— v případě úplného vozidla je M hmotnost uvedeného vozidla v provozním stavu;

— v případě úplného základního vozidla souvisejícího s dokončeným vozidlem je M hmotnost uvedeného základního vozidla v provozním stavu;

— v případě neúplného základního vozidla souvisejícího s dokončeným vozidlem je M kontrolní hmotnost (M_{mon}) uvedeného základního vozidla stanovená podle tohoto vzorce:

▼ M1

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

kde

MRO_{base} je hmotnost dotčeného základního vozidla v provozním stavu;

B_0 je definováno v příloze III části A bodě 1.2.4 písm. a);

▼ M7

M_0 je 1 766,4 pro rok 2020, 1 825,23 pro roky 2021, 2022 a 2023 a 1 875,07 pro rok 2024;

▼ B

$M_{\text{ø}2020}$ je průměrná hmotnost v provozním stavu (M) nových lehkých užitkových vozidel daného výrobce registrovaných v roce 2020 v kilogramech (kg);

$M_{0,2020}$ je 1 766,4.

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

$$\text{cílová hodnota výjimky}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{cíl}2021}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ je $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ definovaný v bodě 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ je $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ definovaný v bodě 3;

$\text{NEDC}_{\text{cíl}2021}$ je cílová hodnota výjimky v roce 2021 stanovené Komisí podle článku 10.

6. Od 1. ledna 2025 se cíle pro vozový park EU a cíle pro specifické emise pro výrobce vypočítají takto:

- 6.0. Cíl pro vozový park EU_{2021}

Cíl pro vozový park EU_{2021} je průměr referenčních hodnot $_{2021}$ určených u každého jednotlivého výrobce, pro nějž platí cíl pro specifické emise v souladu s bodem 4, vážený počtem nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v roce 2021.

Referenční hodnota $_{2021}$ se u každého výrobce určí takto:

$$\text{referenční hodnota}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{naměřené}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{cíl pro vozový park}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\text{ø}2021} - M_{0,2021})$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{naměřené}}$ je průměr kombinovaných naměřených emisí CO_2 každého nového osobního automobilu registrovaného v roce 2020 určený a nahlášený u každého výrobce v souladu s článkem 7a prováděcího nařízení (EU) 2017/1152;

$\text{NEDC}_{2020, \text{Cíl pro vozový park}}$ je 147 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ je vymezen v bodě 3;

$M_{\text{ø}2021}$ je průměrná hmotnost v provozním stavu v kilogramech (kg) nových lehkých užitkových vozidel daného výrobce registrovaných v roce 2021;

▼ B

$M_{0,2021}$ je průměrná hmotnost v provozním stavu v kilogramech (kg) všech nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v roce 2021 těch výrobců, pro něž platí cíl pro specifické emise v souladu s bodem 4;

a je vymezena v bodě 4.

6.1. ► **M5** Cíle pro vozový park EU od roku 2025 ◀

6.1.1. Cíl pro vozový park EU od roku 2025 do roku 2029

Cíl pro vozový park EU_{2025} = cíl pro vozový park EU_{2021} · (1 – redukční faktor₂₀₂₅)

kde:

Cíl pro vozový park EU od roku $_{2021}$ je vymezen v bodě 6.0;

redukční faktor₂₀₂₅ je snížení stanovené v čl. 1 odst. 4 písm. b).

6.1.2. ► **M5** Cíle pro vozový park EU od roku 2030 do roku 2034 ◀

Cíl pro vozový park EU_{2030} = cíl pro vozový park EU_{2021} · (1 – redukční faktor₂₀₃₀)

kde:

Cíl pro vozový park EU_{2021} je vymezen v bodě 6.0;

redukční faktor₂₀₃₀ je snížení stanovené v čl. 1 odst. 5 písm. b)

▼ M5

6.1.3. Cíle pro vozový park EU od roku 2035

cíl pro vozový park EU_{2035} = cíl pro vozový park EU_{2021} · (1 – redukční faktor₂₀₃₅)

kde:

cíl pro vozový park EU_{2021} je vymezen v bodě 6.0;

redukční faktor₂₀₃₅ je vymezen v čl. 1 odst. 5a písm. b).

▼ B

6.2. Referenční cíle pro specifické emise od roku 2025

6.2.1. Referenční cíle pro specifické emise od roku 2025 do roku 2029

Referenční cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU_{2025} + α · (TM – TM_0)

kde:

Cíl pro vozový park EU_{2025} je určen v souladu s bodem 6.1.1;

▼ B

α je a_{2025} , jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce rovna hodnotě TM_0 určené podle čl. 14 odst. 1 písm. d) nebo nižší, a a_{2021} , jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce vyšší než hodnota TM_0 určená podle čl. 14 odst. 1 písm. d);

kde:

a_{2025} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park EU}_{2025}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

a_{2021} je sklon proložené přímky, která je určena použitím lineární metody nejmenších čtverců na zkušební hmotnost (nezávislá proměnná) a specifické emise CO_2 (závislá proměnná) každého nového lehkého užitkového vozidla registrovaného v roce 2021;

průměrné emise₂₀₂₁ jsou průměrné specifické emise CO_2 všech nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v roce 2021 těch výrobců, pro něž se cíl pro specifické emise vypočítá podle bodu 4;

▼ M6

TM je průměrná zkušební hmotnost v kilogramech (kg) všech nových lehkých užitkových vozidel daného výrobce registrovaných v daném kalendářním roce.

V případě úplného základního vozidla souvisejícího s dokončeným vozidlem se za zkušební hmotnost považuje zkušební hmotnost tohoto základního vozidla.

V případě neúplného základního vozidla souvisejícího s dokončeným vozidlem se za hodnotu zkušební hmotnosti považuje hodnota DM_{base} stanovená podle přílohy III části A bodu 1.2.4 písm. a);

▼ M7

TM_0 je 2 163,0 kg pro rok 2025 a hodnota v kilogramech (kg) určená podle čl. 14 odst. 1 písm. d) pro ostatní kalendářní roky.

▼ M5

6.2.2. Referenční cíle pro specifické emise od roku 2030 do roku 2034

Referenční cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU_{2030} + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cíl pro vozový park EU_{2030} je určen v souladu s bodem 6.1.2;

α je a_{2030} , jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce rovna hodnotě TM_0 nebo nižší, a a_{2021} , jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce vyšší než hodnota TM_0 ;

kde:

a_{2030} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park EU}_{2030}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

▼ **M5**

a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1

průměrné emise $_{2021}$ jsou vymezeny v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM $_0$ je vymezena v bodě 6.2.1

6.2.3. Referenční cíle pro specifické emise od roku 2035

Referenční cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU $_{2035}$ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cíl pro vozový park EU $_{2035}$ je určen v souladu s bodem 6.1.3;

α je $a_{2035,L}$, jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce rovna hodnotě TM $_0$ nebo nižší, a $a_{2035,H}$, jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce vyšší než hodnota TM $_0$;

kde:

$a_{2035,L}$ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park EU}_{2035}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park EU}_{2035}}{\text{cíl pro vozový park EU}_{2025}}$

průměrné emise $_{2021}$ jsou vymezeny v bodě 6.2.1

TM je vymezena v bodě 6.2.1

TM $_0$ je vymezena v bodě 6.2.1.

6.3. Cíle pro specifické emise od roku 2025

6.3.1. Cíle pro specifické emise od roku 2025 do roku 2029

Cíl pro specifické emise = referenční cíl pro specifické emise – (θ_{cile} – cíl pro vozový park EU $_{2025}$) · faktor ZLEV

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise CO $_2$ určený podle bodu 6.2.1;

θ_{cile} je průměr všech referenčních cílů pro specifické emise určených v souladu s bodem 6.2.1 vážený počtem nových lehkých užitkových vozidel každého jednotlivého výrobce;

▼ **M5**

faktor ZLEV je $(1 + y - x)$; pokud je však výsledek větší než 1,05, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1,05, a pokud je výsledek menší než 1,0, použije se hodnota 1,0;

kde:

y je podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku nových lehkých užitných vozidel daného výrobce, který se vypočítá jako podíl celkového počtu nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi, kde se každé vozidlo počítá jako $ZLEV_{\text{specifická hodnota}}$ podle následujícího vzorce, a celkového počtu nových lehkých užitných vozidel registrovaných v daném kalendářním roce:

$$ZLEV_{\text{specifická hodnota}} = 1 - \left(\frac{\text{specifické emise CO}_2}{50} \right)$$

x je 17 % v letech 2025 až 2029.

6.3.2. Cíle pro specifické emise od roku 2030 do roku 2034

Cíl pro specifické emise = referenční cíl pro specifické emise – $(\theta_{\text{cile}} - \text{cíl pro vozový park EU}_{2030})$

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise daného výrobce určený v souladu s bodem 6.2.2;

θ_{cile} je průměr všech referenčních cílů pro specifické emise určených v souladu s bodem 6.2.2 vážený počtem nových lehkých užitkových vozidel každého jednotlivého výrobce;

cíl pro vozový park EU_{2030} je vymezen v bodě 6.1.2.

6.3.3. Cíle pro specifické emise od roku 2035

cíl pro specifické emise = referenční cíl pro specifické emise – $(\theta_{\text{cile}} - \text{cíl pro vozový park EU}_{2035})$

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise daného výrobce určený v souladu s bodem 6.2.3;

θ_{cile} je průměr všech referenčních cílů pro specifické emise určených v souladu s bodem 6.2.3 vážený počtem nových lehkých užitkových vozidel každého jednotlivého výrobce;

cíl pro vozový park EU_{2035} je vymezen v bodě 6.1.3.

▼ B*PŘÍLOHA II***SLEDOVÁNÍ A HLÁŠENÍ EMISÍ Z NOVÝCH OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ****ČÁST A****Sběr údajů o nových osobních automobilech a uvádění údajů ze sledování emisí CO₂****▼ M3**

1a. ► **M6** Členské státy zaznamenají za každý kalendářní rok u každého nového osobního automobilu registrovaného jako vozidlo kategorie M₁ na svém území tyto podrobné údaje a předají je Komisi v souladu s čl. 7 odst. 2 ve formátu stanoveném v části B oddílu 2 A: ◀

- 1) výrobce;
- 2) číslo schválení typu a jeho dodatky;
- 3) typ, variantu a verzi;
- 4) značku a obchodní název;
- 5) identifikátor interpolační rodiny vozidla;

▼ M6

- 5a) identifikátor rodiny podle jízdního zatížení nebo identifikátor rodiny podle matice jízdního zatížení;

▼ M3

- 6) identifikační číslo vozidla;
- 7) kategorii schváleného typu vozidla;
- 8) kategorii registrovaného vozidla;
- 9) datum první registrace;

▼ M6

- 9a) znak odpovídající ustanovením použitým pro schválení typu;

▼ M3

- 10) specifické emise CO₂;
- 11) spotřebu paliva;
- 12) hmotnost v provozním stavu;
- 13) hmotnost při zkoušce;
- 14) typ a režim paliva;
- 15) spotřebu elektrické energie;
- 16) elektrický akční dosah;
- 17) kód(y) ekologické inovace;
- 18) snížení emisí CO₂ v důsledku ekologické inovace;

▼ M6

▼ M3

- 20) zdvihový objem motoru;
- 21) maximální čistý výkon.

▼ M6

▼ M6

2. Podrobné údaje uvedené v bodě 1a. se zjišťují z prohlášení o shodě týkajícího se příslušného osobního automobilu, pokud není v části B oddílu 2 A této přílohy uvedeno jinak.

▼ M3

- 2a. V případě vozidel na dvojí palivo, která jsou poháněna benzinem a zkapalněným ropným plynem (LPG) nebo benzinem a stlačeným zemním plynem (CNG) a jejichž prohlášení o shodě obsahují konkrétní hodnoty specifických emisí CO₂ pro oba druhy paliva, nahlásí členské státy pouze hodnotu pro LPG nebo CNG.

V případě vozidel flex fuel na benzin a ethanol (E85) nahlásí členské státy hodnotu specifických emisí CO₂ pro benzin.

▼ B

3. Členské státy uvedou pro každý kalendářní rok:
- a) celkový počet nových registrací nových osobních automobilů, které podléhají ES schválení typu;
 - b) celkový počet nových registrací nových osobních automobilů schválených jednotlivě;
 - c) celkový počet nových registrací nových osobních automobilů, které podléhají vnitrostátnímu schválení typu malých sérií.

ČÁST B**Formát pro předávání údajů**

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

ODDÍL 1**SOUHRNNÉ ÚDAJE ZE SLEDOVÁNÍ**

Členský stát ⁽¹⁾	
Rok	
Celkový počet nových registrací nových osobních automobilů, které podléhají ES schválení typu	
Celkový počet nových registrací nových osobních automobilů schválených jednotlivě	
Celkový počet nových registrací nových osobních automobilů, které podléhají vnitrostátnímu schválení typu malých sérií	

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

▼ M3

▼ **M3**

ODDÍL 2a

Podrobné údaje ze sledování – záznam pro jedno vozidlo

► M6 Odkaz na bod 1a. části A ◀	Podrobné údaje o registrovaném vozidle	Zdroje údajů Prohlášení o shodě (příloha VIII prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683 (*)), není-li uvedeno jinak	
1)	Název výrobce – standardní označení EU ⁽¹⁾	Název přidělený Komisí	
	Název výrobce ⁽²⁾	0.5, v případě více názvů výrobce pak název uvedený v bodě 0.5.1	
2)	Číslo schválení typu a jeho dodatky	0.11	
3)	Typ	0.2	
	Varianta		
	Verze		
4)	Značka a obchodní název	0.1 a 0.2.1	
5)	Identifikátor interpolační rodiny vozidla	0.2.3.1	
▼ M6	5a)	Identifikátor rodiny podle jízdního zatížení nebo identifikátor rodiny podle matice jízdního zatížení	0.2.3.4. 0.2.3.5
▼ M3	6)	Identifikační číslo vozidla	0.10
	7)	Kategorie schváleného typu vozidla	0.4
	8)	Kategorie registrovaného vozidla	Osvědčení o registraci
	9)	Datum první registrace	Osvědčení o registraci
▼ M6	9a)	Znak odpovídající ustanovením použitým pro schválení typu	47
▼ M3	10)	Specifické emise CO ₂ (g/km)	49.4 kombinované nebo v příslušných případech vážené kombinované
	11)	Spotřeba paliva (l/100 km či m ³ /100 km nebo kg/100 km)	49.4 kombinované nebo v příslušných případech vážené kombinované

▼ **M3**

		Zdroje údajů
► M6 Odkaz na bod 1a. části A ◀	Podrobné údaje o registrovaném vozidle	Prohlášení o shodě (příloha VIII prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683 (*)), není-li uvedeno jinak
12)	Hmotnost v provozním stavu (kg)	13
13)	Zkušební hmotnost (kg)	47.1.1

▼ **M6**

14)	Druh paliva	26
	Režim paliva	26.1 23 (v případě bateriových elektrických vozidel) 23.1 (v případě hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením)

▼ **M3**

15)	Spotřeba elektrické energie (Wh/km)	Výhradně elektrická vozidla (PEV): 49.5.1 Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV): 49.5.2
16)	Elektrický akční dosah (km)	Výhradně elektrická vozidla (PEV): 49.5.1 Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV): 49.5.2
17)	Kód(y) ekologické inovace	49.3.1
18)	Snížení emisí v důsledku ekologické inovace (g CO ₂ /km)	49.3.2.2

▼ **M6**

-------	--	--

▼ **M3**

20)	Zdvihový objem motoru (cm ³)	25
21)	Maximální čistý výkon (kW)	27.1 a 27.3

▼ **M6**

-------	--	--

▼ **M3**

Poznámky:

- 1) Seznam zveřejňovaný Komisí na platformě CIRCABC.
- 2) V případě vnitrostátních schválení typu malých sérií (NSS) nebo vozidel schválených jednotlivě (IVA) se název výrobce uvede ve sloupci „Název výrobce“, zatímco ve sloupci „Název výrobce – standardní označení EU“ se uvede buď „AA-NSS“, nebo „AA-IVA“.
- 3) V případě, kdy je vozidlo vybaveno rozchody kol různých šířek, nahlásí se maximální šířka nápravy.

▼ **M6**

-------	--	--

▼ **M3**

(*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/683 ze dne 15. dubna 2020, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o správní požadavky na schvalování motorových vozidel a jejich přípojních vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, a na dozor nad trhem s nimi (Úř. věst. L 163, 26.5.2020)

▼ B*PŘÍLOHA III***SLEDOVÁNÍ A HLÁŠENÍ EMISÍ Z NOVÝCH LEHKÝCH
UŽITKOVÝCH VOZIDEL**

A. Sběr údajů o nových lehkých užitkových vozidlech a zjištění údajů ze sledování emisí CO₂

1. Podrobné údaje

▼ M3

▼ M6

1.1a. Hlášení členských států o vozidlech registrovaných jako vozidla kategorie N₁

Členské státy zaznamenávají za každý kalendářní rok u každého nového úplného nebo dokončeného lehkého užitkového vozidla registrovaného jako vozidlo kategorie N1 na svém území tyto podrobné údaje a předávají je Komisi v souladu s čl. 7 odst. 2 ve formátu stanoveném v části C oddílu 2a:

1) výrobce (v případě dokončených vozidel: výrobce základního vozidla);

▼ M3

2) číslo schválení typu a jeho dodatky;

3) typ, variantu a verzi;

4) značku a obchodní název, je-li k dispozici;

5) identifikátor interpolační rodiny vozidla;

▼ M6

5a) identifikátor rodiny podle jízdního zatížení nebo identifikátor rodiny podle matice jízdního zatížení;

▼ M3

6) identifikační číslo vozidla;

7) kategorii schváleného typu vozidla;

▼ M6

7a) úplné nebo dokončené vozidlo;

▼ M3

8) kategorii registrovaného vozidla;

9) datum první registrace;

▼ M6

9a) znak odpovídající ustanovením použitým pro schválení typu;

▼ M3

10) specifické emise CO₂;

11) spotřebu paliva;

▼ M6

12) hmotnost úplného nebo dokončeného vozidla v provozním stavu;

12a) v případě dokončených vozidel hmotnost základního vozidla v provozním stavu;

▼ M3

13) hmotnost při zkoušce;

14) typ a režim paliva;

▼ M3

- 15) spotřebu elektrické energie;
- 16) elektrický akční dosah;
- 17) kód(y) ekologické inovace;
- 18) snížení emisí CO₂ v důsledku ekologické inovace;

▼ M6

▼ M3

- 20) zdvihový objem motoru;
- 21) maximální čistý výkon;
- 22) maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla.

▼ M6

▼ M1

- 1.2. Dokončená vozidla registrovaná jako vozidla kategorie N₁

▼ M6

▼ M3

▼ M6

▼ M1

- 1.2.2. Hlášení údajů výrobci

▼ M6

Pro každé nové dokončené vozidlo nahlášené členskými státy v souladu s bodem 1.1.a. oznámí výrobce základního vozidla Komisi údaje uvedené v písmenech a) a b) tohoto bodu pro každé základní vozidlo se stejným identifikačním číslem vozidla, jaké má dokončené vozidlo. Údaje se nahlásí do tří měsíců od oznámení předběžných údajů výrobci v souladu s čl. 7 odst. 4 druhým pododstavcem.

▼ M1

- a) pokud je základem dokončeného vozidla neúplné základní vozidlo:
 - i) identifikační číslo vozidla;
 - ii) ► **M6** identifikátor interpolační rodiny vozidla podle bodu 6.2.6 předpisu OSN č. 154; ◀
 - iii) kontrolované emise CO₂ stanovené v souladu s bodem 1.2.4;

▼ M6

▼ M1

- vi) kontrolní hmotnost stanovenou v souladu s bodem 4.1 části B přílohy I;

▼ M6

- vii) hmotnost neúplného základního vozidla v provozním stavu.

▼ M1

b) pokud je základem dokončeného vozidla úplné základní vozidlo:

- i) identifikační číslo vozidla;
- ii) identifikační číslo rodiny vozidel uvedené v písm. a) podbodě ii) tohoto odstavce;
- iii) specifické emise CO₂ základního vozidla;

▼ M6

iv) hmotnost úplného základního vozidla v provozním stavu.

▼ M1

1.2.3. Výpočet průměrných specifických emisí CO₂ a cíle pro specifické emise

Komise použije k výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ a cíle pro specifické emise hodnoty nahlášené výrobcem základního vozidla v souladu s bodem 1.2.2 v kalendářním roce, v němž je související dokončené vozidlo zaregistrováno, s výjimkou případů, kdy jsou splněny podmínky uvedené v bodě 1.2.5 a kdy se použijí údaje pro dokončená vozidla.

▼ M6

Pokud výrobce základního vozidla neoznámil údaje uvedené v bodě 1.2.2, použijí se pro určení, zda vozidlo spadá do oblasti působnosti tohoto nařízení, a k výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ a cíle pro specifické emise pro dotčeného výrobce základního vozidla specifické emise CO₂ a hmotnost v provozním stavu nahlášené členskými státy pro související dokončené vozidlo v souladu s bodem 1.1a.

▼ M1

1.2.4. Výpočet kontrolní hodnoty emisí CO₂ v případě neúplných základních vozidel

▼ M6

Počínaje kalendářním rokem 2020 vypočítá výrobce kontrolní hodnoty CO₂ pro každé ze svých jednotlivých neúplných základních vozidel metodou interpolace uvedenou v bodech 3.2.3.2 nebo 3.2.4 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 za použití stejné metodiky, jaká platila pro ES schválení typu základního vozidla z hlediska jeho emisí, kde pojmy odpovídají definicím v uvedených bodech s těmito výjimkami:

a) hmotnost jednotlivého vozidla

Pojem „TM_{ind}“ uvedený v bodech 3.2.3.2.2.1 nebo 3.2.4.1.1.1 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 se nahrazuje standardní hmotností základního vozidla, DM_{base}. Je-li DM_{base} nižší než zkušební hmotnost vozidla při nízké úrovni z interpolační rodiny (TM_L), nahradí se TM_{ind} hodnotou TM_L. Je-li DM_{base} vyšší než zkušební hmotnost vozidla při vysoké úrovni z interpolační rodiny (TM_H), nahradí se TM_{ind} hodnotou TM_H.

Ke stanovení DM_{base} se použije následující vzorec:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{base} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

▼ M6

kde:

MRO_{base} je hmotnost základního vozidla v provozním stavu, jak je definována v bodě 3.2.5 předpisu OSN č. 154;

B_0 je hodnota hmotnosti karoserie stanovená na 1,375 do kalendářního roku 2022 a na 1,351 pro kalendářní roky 2023 až 2034;

TPMLM je maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla, jak je definována v bodě 3.2.23 předpisu OSN č. 154.

b) valivý odpor jednotlivého vozidla

Valivý odpor základního vozidla se použije pro účely bodu 3.2.3.2.2 nebo 3.2.4.1.1.2 přílohy B7 předpisu OSN č. 154.

c) Aerodynamický vliv jednotlivého vozidla

V případě neúplného základního vozidla, které patří do rodiny podle matice jízdního zatížení, výrobce určí výraz „ $A_{f,ind}$ “ uvedený v bodě 3.2.4.1.1.3 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 v souladu s jednou z následujících variant:

i) čelní plocha reprezentativního vozidla z rodiny podle matice jízdního zatížení, v m^2 ;

ii) střední hodnota čelní plochy vozidla při vysoké úrovni a při nízké úrovni z interpolační rodiny, v m^2 ;

iii) čelní plocha vozidla při vysoké úrovni 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 výraz „ $f_{2,ind}$ “ uvedený v bodě 3.2.3.2.4 přílohy B7 předpisu OSN č. 154 stanoví jako jedna z následujících hodnot:

i) střední hodnota výrazů „ $f_{2,L}$ “ a „ $f_{2,H}$ “ uvedených v daném bodě;

ii) výraz „ $f_{2,H}$ “ uvedený v daném bodě.

▼ M1

1.2.5. Reprezentativnost kontrolní hodnoty CO_2

Komise každý rok posoudí reprezentativnost průměru kontrolních hodnot emisí CO_2 nahlášených výrobcem základního vozidla v porovnání s průměrem specifických emisí CO_2 souvisejících dokončených vozidel registrovaných v příslušném kalendářním roce. Komise výrobce základního vozidla informuje o rozdílech zjištěných mezi uvedenými hodnotami.

▼ M1

Je-li během každého ze dvou po sobě následujících kalendářních roků zjištěn rozdíl ve výši 4 % nebo více, použije Komise k výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce základního vozidla nebo seskupení výrobců v daném roce průměr specifických emisí CO₂ dokončených vozidel v následujícím kalendářním roce.

▼ M6

2. Podrobné údaje uvedené v bodě 1.1.a. se zjišťují z prohlášení o shodě týkající se příslušného lehkého užitkového vozidla, pokud není v části C oddílu 2a uvedeno jinak.

▼ M3

- 2a. V případě vozidel na dvojí palivo, která jsou poháněna benzinem a zkapalněným ropným plynem (LPG) nebo benzinem a stlačeným zemním plynem (CNG) a jejichž prohlášení o shodě obsahují konkrétní hodnoty specifických emisí CO₂ pro oba druhy paliva, nahlásí členské státy pouze hodnotu pro LPG nebo CNG.

V případě vozidel flex fuel na benzin a ethanol (E85) nahlásí členské státy pouze hodnotu specifických emisí CO₂ pro benzin.

▼ B

3. Členské státy uvedou pro každý kalendářní rok:
 - a) celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají ES schválení typu;
 - b) celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají víceúrovňovému schválení typu, je-li k dispozici;
 - c) celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají jednotlivému schválení;
 - d) celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají vnitrostátnímu schválení typu malých sérií.

▼ M6

▼ B

- C. Formáty pro předávání údajů
Za každý rok ohlásí členské státy údaje popsané v části A bodech 1 a 3 v tomto formátu:

▼ **B**

Oddíl 1
Souhrnné údaje ze sledování

Členský stát ⁽¹⁾	
Rok	
Celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají ES schválení typu	
Celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel schválených jednotlivě	
Celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají vnitrostátnímu schválení typu malých sérií	
Celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají víceúrovňovému schválení typu (je-li k dispozici)	

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

▼ **M3**

Oddíl 2a

Podrobné údaje ze sledování – záznam pro jedno vozidlo

		Zdroje údajů
► M6 Odkaz na část A bod 1.1a ◀	Podrobné údaje o registrovaném vozidle	Prohlášení o shodě (příloha VIII prováděcího nařízení (EU) 2020/683), není-li uvedeno jinak
▼ M6	1) Název výrobce (standardní označení EU) ⁽¹⁾	Název přidělený Komisí
	Název výrobce ⁽²⁾	0.5, v případě vozidel podléhajících víceúrovňovému schválení typu 0.5.1 (název výrobce základního vozidla);
▼ M3	2) Číslo schválení typu a jeho dodatky	0.11
▼ M3	3) Typ	0.2
	Varianta	
	Verze	
4)	Značka a obchodní název	0.1 a 0.2.1
5)	Identifikátor interpolační rodiny vozidla	0.2.3.1

▼ **M3**

		Zdroje údajů
► M6 Odkaz na část A bod 1.1a ◀	Podrobné údaje o registrovaném vozidle	Prohlášení o shodě (příloha VIII prováděcího nařízení (EU) 2020/683), není-li uvedeno jinak

▼ **M6**

5a)	Identifikátor rodiny podle jízdního zatížení nebo identifikátor rodiny podle matice jízdního zatížení	0.2.3.4. 0.2.3.5.
-----	---	----------------------

▼ **M3**

6)	Identifikační číslo vozidla	0.10
----	-----------------------------	------

7)	Kategorie schváleného typu vozidla	0.4
----	------------------------------------	-----

▼ **M6**

7a)	Úplné nebo dokončené vozidlo	0.4
-----	------------------------------	-----

▼ **M3**

8)	Kategorie registrovaného vozidla	Osvědčení o registraci
----	----------------------------------	------------------------

9)	Datum první registrace	Osvědčení o registraci
----	------------------------	------------------------

▼ **M6**

9a)	Znak odpovídající ustanovením použitým pro schválení typu	47
-----	---	----

▼ **M3**

10)	Specifické emise CO ₂ (g/km)	49.4 kombinované nebo v příslušných případech vážené kombinované
-----	---	--

11)	Spotřeba paliva (l/100 km či m ³ /100 km nebo kg/100 km)	49.4 kombinované nebo v příslušných případech vážené kombinované
-----	---	--

▼ **M6**

12)	Hmotnost úplného nebo dokončeného vozidla v provozním stavu	13
-----	---	----

12a)	Hmotnost základního vozidla v provozním stavu (v případě dokončeného vozidla)	14
------	---	----

▼ **M3**

13)	Zkušební hmotnost (úplná a dokončená vozidla) (kg)	47.1.1
-----	--	--------

▼ **M3**

		Zdroje údajů
► M6 Odkaz na část A bod 1.1a ◀	Podrobné údaje o registrovaném vozidle	Prohlášení o shodě (příloha VIII prováděcího nařízení (EU) 2020/683), není-li uvedeno jinak

▼ **M6**

14)	Druh paliva	26
	Režim paliva	26.1 23 (v případě bateriových elektrických vozidel) 23.1 (v případě hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením);

▼ **M3**

15)	Spotřeba elektrické energie (Wh/km)	Výhradně elektrická vozidla (PEV): 49.5.1 Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV): 49.5.2
-----	-------------------------------------	---

16)	Elektrický akční dosah (km)	Výhradně elektrická vozidla (PEV): 49.5.1 Hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV): 49.5.2
-----	-----------------------------	---

17)	Kód(y) ekologické inovace	49.3.1
-----	---------------------------	--------

18)	Snížení emisí v důsledku ekologické inovace (g CO ₂ /km)	49.3.2.2
-----	---	----------

▼ **M6**

-------	--	--

▼ **M3**

20)	Zdvihový objem motoru (cm ³)	25
-----	--	----

21)	Maximální čistý výkon (kW)	27.1 a 27.3
-----	----------------------------	-------------

▼ **M6**

22)	Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla (TPMLM)	16.1
-----	---	------

-------	--	--

▼ **M3**

Poznámky:

- 1) Seznam zveřejňovaný Komisí na platformě CIRCABC.
- 2) V případě vnitrostátních schválení typu malých sérií (NSS) nebo vozidel schválených jednotlivě (IVA) se název výrobce uvede ve sloupci „Název výrobce“, zatímco ve sloupci „Název výrobce – standardní označení EU“ se uvede buď „AA-NSS“, nebo „AA-IVA“.
- 3) V případě, kdy je vozidlo vybaveno rozchody kol různých šířek, nahlásí se maximální šířka nápravy.

▼ **M6**

-------	--	--



PŘÍLOHA IV

ZRUŠENÁ NAŘÍZENÍ A JEJICH NÁSLEDNÉ ZMĚNY

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009	(Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1).
Nařízení Komise (EU) č. 397/2013	(Úř. věst. L 120, 1.5.2013, s. 4).
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 333/2014	(Úř. věst. L 103, 5.4.2014, s. 15).
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/6	(Úř. věst. L 3, 7.1.2015, p. 1)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1502	(Úř. věst. L 221, 26.8.2017, p. 4)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/649	(Úř. věst. L 108, 27.4.2018, p. 14)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011	(Úř. věst. L 145, 31.5.2011, p. 1)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 205/2012	(Úř. věst. L 72, 10.3.2012, p. 2)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 253/2014	(Úř. věst. L 84, 20.3.2014, p. 38)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 404/2014	(Úř. věst. L 121, 24.4.2014, p. 1)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/748	(Úř. věst. L 113, 29.4.2017, p. 9)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1499	(Úř. věst. L 219, 25.8.2017, p. 1)



PŘÍLOHA V

SROVNÁVACÍ TABULKA

Nařízení (ES) č. 443/2009	Nařízení (EU) č. 510/2011	Toto nařízení
Čl. 1 první pododstavec	Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1
Čl. 1 druhý pododstavec	Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 2
Čl. 1 třetí pododstavec	—	Čl. 1 odst. 3
—	—	Čl. 1 odst. 4
—	—	Čl. 1 odst. 5
—	—	Čl. 1 odst. 6
—	—	Čl. 1 odst. 7
Čl. 2 odst. 1	Čl. 2 odst. 1	Čl. 2 odst. 1
Čl. 2 odst. 2	Čl. 2 odst. 2	Čl. 2 odst. 2
Čl. 2 odst. 3	Čl. 2 odst. 3	Čl. 2 odst. 3
Čl. 2 odst. 4	Čl. 2 odst. 4	Čl. 2 odst. 4
Čl. 3 odst. 1 návětí	Čl. 3 odst. 1 návětí	Čl. 3 odst. 1 návětí
Čl. 3 odst. 1 písm. a) a b)	Čl. 3 odst. 1 písm. a) a b)	Čl. 3 odst. 1 písm. a) a b)
—	Čl. 3 odst. 1 písm. c), d) a e)	Čl. 3 odst. 1 písm. c), d) a e)
Čl. 3 odst. 1 písm. c) a d)	Čl. 3 odst. 1 písm. f) a g)	Čl. 3 odst. 1 písm. f) a g)
Čl. 3 odst. 1 písm. f)	Čl. 3 odst. 1 písm. h)	Čl. 3 odst. 1 písm. h)
Čl. 3 odst. 1 písm. e)	Čl. 3 odst. 1 písm. j)	Čl. 3 odst. 1 písm. i)
Čl. 3 odst. 1 písm. g)	Čl. 3 odst. 1 písm. i)	Čl. 3 odst. 1 písm. j)
—	—	Čl. 3 odst. 1 písm. k), l) a m)
—	Čl. 3 odst. 1 písm. k)	Čl. 3 odst. 1 písm. n)
Čl. 3 odst. 2	Čl. 3 odst. 2	Čl. 3 odst. 2
Čl. 4 první pododstavec	Čl. 4 první pododstavec	Čl. 4 odst. 1 návětí a písm. a) a b)
—	—	Čl. 4 odst. 1 písm. c)
—	Čl. 4 druhý pododstavec	Čl. 4 odst. 2
Čl. 4 druhý pododstavec	Čl. 4 třetí pododstavec	Čl. 4 odst. 3

▼B

Nařízení (ES) č. 443/2009	Nařízení (EU) č. 510/2011	Toto nařízení
Článek 5	Článek 5	—
Článek 5a	—	Článek 5
Článek 6	Článek 6	—
Čl. 7 odst. 1	Čl. 7 odst. 1	Čl. 6 odst. 1
Čl. 7 odst. 2 písm. a), b) a c)	Čl. 7 odst. 2 písm. a), b) a c)	Čl. 6 odst. 2 písm. a), b) a c)
—	—	Čl. 6 odst. 2 písm. d)
Čl. 7 odst. 3	Čl. 7 odst. 3	Čl. 6 odst. 3
Čl. 7 odst. 4	Čl. 7 odst. 4	Čl. 6 odst. 4
Čl. 7 odst. 5	Čl. 7 odst. 5	Čl. 6 odst. 5
Čl. 7 odst. 6	Čl. 7 odst. 6	Čl. 6 odst. 6
Čl. 7 odst. 7	Čl. 7 odst. 7	Čl. 6 odst. 7
Čl. 8 odst. 1	Čl. 8 odst. 1	Čl. 7 odst. 1
Čl. 8 odst. 2	Čl. 8 odst. 2	Čl. 7 odst. 2
Čl. 8 odst. 3	Čl. 8 odst. 3	Čl. 7 odst. 3
Čl. 8 odst. 4 první a druhý pododstavec	Čl. 8 odst. 4 první a druhý pododstavec	Čl. 7 odst. 4 první a druhý pododstavec
Čl. 8 odst. 4 třetí pododstavec	Čl. 8 odst. 4 první pododstavec	Čl. 7 odst. 4 třetí pododstavec
Čl. 8 odst. 5 první pododstavec	Čl. 8 odst. 5	Čl. 7 odst. 5 první pododstavec
Čl. 8 odst. 5 druhý pododstavec	Čl. 8 odst. 6	Čl. 7 odst. 5 druhý pododstavec
Čl. 8 odst. 6	Čl. 8 odst. 7	—
Čl. 8 odst. 7	Čl. 8 odst. 8	Čl. 7 odst. 6 první pododstavec
—	—	Čl. 7 odst. 6 druhý pododstavec
Čl. 8 odst. 8	—	—
Čl. 8 odst. 9 první pododstavec	Čl. 8 odst. 9 první pododstavec	Čl. 7 odst. 7
Čl. 8 odst. 9 druhý pododstavec	Čl. 8 odst. 9 druhý pododstavec	Čl. 7 odst. 8
—	—	Čl. 7 odst. 9
—	—	Čl. 7 odst. 10
—	Čl. 8 odst. 10	Čl. 7 odst. 11
Čl. 9 odst. 1	Čl. 9 odst. 1	Čl. 8 odst. 1

▼B

Nařízení (ES) č. 443/2009	Nařízení (EU) č. 510/2011	Toto nařízení
Čl. 9 odst. 2 první pododstavec návětí	Čl. 9 odst. 2 první pododstavec návětí	Čl. 8 odst. 2 první pododstavec první část
Čl. 9 odst. 2 první pododstavec písm. a)	Čl. 9 odst. 2 první pododstavec písm. a)	—
Čl. 9 odst. 2 první pododstavec písm. b)	Čl. 9 odst. 2 první pododstavec písm. b)	Čl. 8 odst. 2 první pododstavec druhá část
Čl. 9 odst. 2 druhý pododstavec	Čl. 9 odst. 2 druhý pododstavec	Čl. 8 odst. 2 druhý pododstavec
Čl. 9 odst. 3	Čl. 9 odst. 3	Čl. 8 odst. 3
Čl. 9 odst. 4	Čl. 9 odst. 4	Čl. 8 odst. 4
Čl. 10 odst. 1 návětí	Čl. 10 odst. 1 návětí	Čl. 9 odst. 1 návětí
Čl. 10 odst. 1 písm. a) až e)	Čl. 10 odst. 1 písm. a) až e)	Čl. 9 odst. 1 písm. a) až e)
—	—	Čl. 9 odst. 1 písm. f)
Čl. 10 odst. 2	Čl. 10 odst. 2	Čl. 9 odst. 2
—	—	Čl. 9 odst. 3
Čl. 11 odst. 1	Čl. 11 odst. 1	Čl. 10 odst. 1
Čl. 11 odst. 2	Čl. 11 odst. 2	Čl. 10 odst. 2
Čl. 11 odst. 3	Čl. 11 odst. 3	Čl. 10 odst. 3 první pododstavec
—	—	Čl. 10 odst. 3 druhý pododstavec
Čl. 11 odst. 4 první pododstavec	—	Čl. 10 odst. 4 první pododstavec
Čl. 11 odst. 4 druhý pododstavec návětí	—	Čl. 10 odst. 4 druhý pododstavec návětí
Čl. 11 odst. 4 druhý pododstavec písm. a)	—	Čl. 10 odst. 4 druhý pododstavec písm. a)
Čl. 11 odst. 4 druhý pododstavec písm. b)	—	—
Čl. 11 odst. 4 druhý pododstavec písm. c)	—	Čl. 10 odst. 4 druhý pododstavec písm. b)
—	—	Čl. 10 odst. 4 druhý pododstavec písm. c)
Čl. 11 odst. 4 třetí a čtvrtý pododstavec	—	Čl. 10 odst. 4 třetí a čtvrtý pododstavec

▼B

Nařízení (ES) č. 443/2009	Nařízení (EU) č. 510/2011	Toto nařízení
Čl. 11 odst. 5	Čl. 11 odst. 4	Čl. 10 odst. 5
Čl. 11 odst. 6	Čl. 11 odst. 5	Čl. 10 odst. 6
Čl. 11 odst. 7	Čl. 11 odst. 6	Čl. 10 odst. 7
Čl. 11 odst. 8	Čl. 11 odst. 7	Čl. 10 odst. 8
Čl. 11 odst. 9	Čl. 11 odst. 8	Čl. 10 odst. 9
Čl. 12 odst. 1 první pododstavec	Čl. 12 odst. 1 první pododstavec	Čl. 11 odst. 1 první pododstavec
Čl. 12 odst. 1 druhý pododstavec	—	Čl. 11 odst. 1 druhý pododstavec
Čl. 12 odst. 1 třetí pododstavec	Čl. 12 odst. 1 druhý pododstavec	Čl. 11 odst. 1 třetí pododstavec
—	—	Čl. 11 odst. 1 čtvrtý pododstavec
Čl. 12 odst. 2	Čl. 12 odst. 2	Čl. 11 odst. 2 větě písm. a), b) a c) a písm. d) první část
—	—	Čl. 11 odst. 2 písm. d) poslední část
Čl. 12 odst. 3	Čl. 12 odst. 3	Čl. 11 odst. 3
Čl. 12 odst. 4	Čl. 12 odst. 4	Čl. 11 odst. 4
—	—	Článek 12
—	—	Článek 13
Čl. 13 odst. 1	—	—
—	Čl. 13 odst. 1	—
—	—	Článek 14 název
—	—	Čl. 14 odst. 1 první pododstavec větě
Čl. 13 odst. 2 první a druhý pododstavec	—	Čl. 14 odst. 1 písm. a)
—	Čl. 13 odst. 5	Čl. 14 odst. 1 písm. b)
—	—	Čl. 14 odst. 1 písm. c) a d)
Čl. 13 odst. 2 třetí pododstavec	Čl. 13 odst. 5	Čl. 14 odst. 2
—	—	Čl. 15 odst. 1
—	—	Čl. 15 odst. 2
—	—	Čl. 15 odst. 3

▼B

Nařízení (ES) č. 443/2009	Nařízení (EU) č. 510/2011	Toto nařízení
—	Čl. 13 odst. 2	—
—	—	Čl. 15 odst. 4 první část
Čl. 13 odst. 3	Čl. 13 odst. 6 první pododstavec	Čl. 15 odst. 4 druhá část
—	Čl. 13 odst. 4	—
Čl. 13 odst. 4	Čl. 13 odst. 6 druhý pododstavec	—
Čl. 13 odst. 5	—	—
Čl. 13 odst. 6	Čl. 13 odst. 3	—
—	—	Čl. 15 odst. 5
—	—	Čl. 15 odst. 6
Čl. 13 odst. 7 první pododstavec	Čl. 13 odst. 6 třetí pododstavec	Čl. 15 odst. 7
Čl. 13 odst. 7 druhý pododstavec	Čl. 13 odst. 6 čtvrtý pododstavec	Čl. 15 odst. 8
Čl. 14 odst. 1	Čl. 14 odst. 1	Čl. 16 odst. 1
Čl. 14 odst. 2	Čl. 14 odst. 2	Čl. 16 odst. 2
Čl. 14 odst. 3	Čl. 14 odst. 2a	Čl. 16 odst. 3
Čl. 14a odst. 1	Čl. 15 odst. 3	Čl. 17 odst. 1
Čl. 14a odst. 2	Čl. 15 odst. 1	Čl. 17 odst. 2
Čl. 14a odst. 3	Článek 16	Čl. 17 odst. 3
Čl. 14a odst. 4	Čl. 15 odst. 2	Čl. 17 odst. 4
Čl. 14a odst. 5	Článek 17	Čl. 17 odst. 5
Článek 15	—	—
—	—	Článek 18
Článek 16	Článek 18	Článek 19
Příloha I	—	Příloha I část A body 1 až 5
—	—	Příloha I část A bod 6
—	Příloha I	Příloha I část B body 1 až 5
—	—	Příloha I část B bod 6
Příloha II část A	—	Příloha II část A
Příloha II část B	—	—
Příloha II část C	—	Příloha II část B
—	Příloha II	Příloha III
—	—	Příloha IV
—	—	Příloha V