

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

► **M1** Nařízení Komise V Přenesené Pravomoci (EU) 2020/22 ze dne L 8 2 14.1.2020
31. října 2019



**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 37,5 % 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 31 % snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.2 přílohy I.

6. Od 1. ledna 2025 se u vozidel s nulovými a nízkými emisemi použije referenční hodnota odpovídající 15 % podílu vozových parků nových osobních automobilů v souladu s částí A bodem 6.3 přílohy I a nových lehkých užitkových vozidel v souladu s částí B bodem 6.3 přílohy I.

7. Od 1. ledna 2030 se u vozidel s nulovými a nízkými emisemi použijí následující referenční hodnoty:

- a) referenční hodnota odpovídající 35 % podílu vozového parku nových osobních automobilů v souladu s částí A bodem 6.3 přílohy I a
- b) referenční hodnota odpovídající 30 % podílu vozového parku nových lehkých užitkových vozidel v souladu s částí B bodem 6.3 přílohy I.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje:
 - a) na motorová vozidla kategorie M₁ definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES (dále jen „osobní automobily“), která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii (dále jen „nové osobní automobily“);
 - b) na motorová vozidla kategorie N₁ definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg a na motorová vozidla kategorie N₁, na něž je schválení typu rozšířeno podle čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 (dále jen „lehká užitková vozidla“), která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii (dále jen „nová lehká užitková vozidla“). 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 jsou tím dotčeny směrnice 2007/46/ES 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.
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 v části A bodě 5 přílohy II směrnice 2007/46/ES.
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 spojenými 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

1. Pro účely tohoto nařízení se rozumí:
 - a) „průměrnými specifickými emisemi CO₂“ ve vztahu k výrobci průměr specifických emisí CO₂ ze všech nových osobních automobilů nebo ze všech nových lehkých užitkových vozidel, jichž je výrobcem;
 - b) „prohlášením o shodě“ prohlášení o shodě podle článku 18 směrnice 2007/46/ES;
 - c) „dokončeným vozidlem“ lehké užitkové vozidlo, jehož schválení typu je uděleno po dokončení víceetapového schvalování typu podle směrnice 2007/46/ES;
 - d) „úplným vozidlem“ lehké užitkové vozidlo, jež nemusí být pro splnění příslušných technických požadavků směrnice 2007/46/ES dokončeno;
 - e) „základním vozidlem“ lehké užitkové vozidlo, jež se využívá na počátečním stupni víceetapového schválení typu;
 - f) „výrobcem“ osoba nebo subjekt, který schvalovacímu orgánu odpovídá za všechna hlediska ES schvalování typu v souladu se směrnicí 2007/46/ES a za zajištění shodnosti výroby;
 - g) „hmotností v provozním stavu“ nebo „M“ hmotnost osobního automobilu nebo lehkého užitkového vozidla s karoserií v provozním stavu, jak je uvedena v prohlášení o shodě a definována v bodě 2.6 přílohy I směrnice 2007/46/ES;
 - h) „specifickými emisemi CO₂“ emise 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;
 - i) „stopou“ průměrný rozchod kol vynásobený rozvorem náprav, jak jsou uvedeny v prohlášení o shodě a definovány v bodech 2.1 a 2.3 přílohy I směrnice 2007/46/ES;
 - j) „cílem pro specifické emise“ ve vztahu k výrobci roční cíl určený podle přílohy I, nebo pokud je výrobci 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;
- n) „užitečným zatížením“ rozdíl mezi technicky přípustnou maximální hmotností naloženého vozidla podle přílohy II směrnice 2007/46/ES a hmotností vozidla.

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

- a) podniky, v nichž má výrobce, přímo či nepřímo
 - i) pravomoc vykonávat více než polovinu hlasovacích práv nebo
 - ii) pravomoc jmenovat více než polovinu členů dozorčího orgánu, správní rady nebo orgánů právně zastupujících podnik nebo
 - iii) právo řídit záležitosti podniku;
- b) podniky, které mají přímo či nepřímo ve vztahu k výrobcí práva nebo pravomoci uvedené v písmenu a);
- c) podniky, v nichž podnik uvedený v písmenu b) má přímo či nepřímo práva nebo pravomoci uvedené v písmenu a);
- d) podniky, v nichž výrobce spolu s jedním nebo více podniky uvedenými v 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.

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 sdružení.

2. Dohoda o vytvoření 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 vytvoří sdružení, sdělí Komisi tyto informace:

▼B

- 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 Komise 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 CO₂;
- b) cíle pro specifické emise;
- c) celkového počtu registrovaných vozidel.

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

7. S výjimkou případu, kdy je učiněno oznámení podle odstavce 3 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.

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.

10. Nejpozději roku 2023 Komise posoudí možnost vytvoření společné metodiky Unie pro hodnocení a ucelené vykazování údajů o úplných emisích CO₂ vznikajících během životního cyklu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, které jsou uvedeny na trh Unie. Toto posouzení předá Komise Evropskému parlamentu a Radě, případně spolu s návrhy na navazující opatření, například legislativními návrhy.

11. Členské státy v souladu s tímto článkem shromažďují a hlásí údaje o registracích vozidel kategorií M₂ a N₂ definovaných v příloze II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg a vozidel, na něž je schválení typu rozšířeno v souladu s čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007.



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 výrobcí 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 zaváděcích 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.

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;

▼B

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:

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. Výjimku, o níž je požádáno podle odstavce 1, lze udělit na dobu nejvýše pěti kalendářních let, přičemž ji lze udělit opakovaně. 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

▼B

- 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.

4. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočítaného na základě části A bodů 1 až 4 a 6.3 přílohy I může podat výrobce, který je spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědný za 10 000 až 300 000 nových osobních automobilů registrovaných za kalendářní rok v Unii.

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) 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).

▼B

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

5. Výrobce, na něž 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.

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

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 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.

⁽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

Komise je zmocněna přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, jimiž změní toto nařízení tím, že upraví horní hranici stanovenou ve třetím pododstavci tohoto odstavce s účinkem od roku 2025 s cílem zohlednit technologický vývoj a zajistit vyrovnaný poměr mezi touto horní hranicí a průměrnými specifickými emisemi CO₂ výrobců.

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;
- 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.

▼B

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;
- d) v případě hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením spotřebované palivo a elektrická energie a ujetá vzdálenost rozdělená 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.

3. Aby se předešlo zvětšování rozdílu mezi uvedenými emisemi a emisemi v reálném provozu, Komise do 1. června 2023 posoudí, jak by bylo možno využít údaje o spotřebě paliva a energie 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 v letech 2021 až 2026, každoročně o něm podává zprávu a s cílem předejít jeho zvětšování v roce 2027 posoudí možnost vytvoření mechanismu pro úpravu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce od roku 2030 a případně předloží legislativní návrh na zavedení takového mechanismu.

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.

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 výkon vozidla, přijme příslušný schvalovací orgán nezbytná opatření stanovená v kapitole XI nařízení (EU) 2018/858 a zajistí opravu osvědčení o shodě.

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.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, jimiž doplní toto nařízení stanovením opatření uvedených v odstavci 1 tohoto článku.

Článek 15

Přezkum a zpráva

1. Komise v roce 2023 důkladně přezkoumá účinnost tohoto nařízení a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu.

2. Ve zprávě uvedené v odstavci 1 Komise mimo jiné zváží reprezentativnost hodnot emisí CO_2 a spotřeby paliva nebo energie pro reálný provoz určených podle nařízení (ES) č. 715/2007; uvádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh Unie, zvláště pokud jde o lehká užitková vozidla; zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, o němž se podávají zprávy podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ⁽¹⁾, včetně jejich financování; potenciální příspěvek používání syntetických a vyspělých alternativních paliv vyrobených za použití obnovitelných zdrojů energie ke snižování emisí; skutečně zaznamenaná snížení emisí na úrovni stávajícího vozového parku; fungování pobídkového mechanismu pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi CO_2 ; potenciální účinky přechodného opatření v části A bodě 6.3 přílohy I; dopad tohoto nařízení na spotřebitele, zvláště spotřebitele s nízkými a středními příjmy; jakož i aspekty sloužící k dalšímu usnadnění hospodářsky životaschopného a sociálně spravedlivého přechodu na čistou, konkurenceschopnou a cenově dostupnou mobilitu v Unii.

Komise v této zprávě rovněž určí jasnou cestu k dalšímu snižování emisí CO_2 u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v období po roce 2030 s cílem významným způsobem přispět k dosažení dlouhodobého cíle Pařížské dohody.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

▼B

3. V případě potřeby se ke zprávě uvedené v odstavci 2 připojí návrh na změnu tohoto nařízení, zejména na možnou revizi cílů pro vozový park EU pro rok 2030 s ohledem na prvky uvedené v odstavci 2 a na zavedení závazných cílů snižování emisí pro rok 2035 a od roku 2040 pro osobní automobily a lehká užitková vozidla s cílem zajistit včasnou transformaci dopravního odvětví směrem k dosažení nulových čistých emisí v souladu s cíli Pařížské dohody.

4. Jako součást přezkumu uvedeného v odstavci 1 tohoto článku Komise posoudí proveditelnost vytvoření zkušebních postupů pro emise v reálném provozu za použití přenosných systémů pro měření emisí (PEMS). Komise zohlední toto posouzení i posouzení provedená podle článku 12 tohoto nařízení a může, bude-li to vhodné, přezkoumat postupy pro měření emisí CO₂ stanovené nařízením (ES) č. 715/2007. Komise zejména předloží vhodné návrhy na úpravu těchto postupů tak, aby náležitě zohledňovaly emise CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v reálném provozu.

5. Jako součást přezkumu uvedeného v odstavci 1 tohoto článku Komise posoudí možnost přidělit příjem z poplatků za překročení emisí do zvláštního fondu nebo do příslušného programu s cílem zajistit spravedlivý přechod ke klimaticky neutrální ekonomice, jak je uvedeno v čl. 4 odst. 1 Pařížské dohody, zejména s cílem podpořit rekvalifikaci, zvyšování kvalifikace, další rozvoj dovedností pracovníků a přemísťování pracovníků v automobilovém odvětví na nová místa ve všech dotčených členských státech, zejména v regionech a komunitách, které jsou těmito změnami nejvíce postiženy. Komise v případě potřeby předloží za tímto účelem nejpozději roku 2027 legislativní návrh.

6. Komise do 31. prosince 2020 přezkoumá směrnici 1999/94/ES s přihlédnutím k potřebě poskytnout spotřebitelům přesné, důkladné a navzájem srovnatelné údaje o spotřebě paliva, emisích CO₂ a emisích látek znečišťujících ovzduší u nových osobních automobilů uváděných na trh a posoudit možnosti zavedení označení nových lehkých užitkových vozidel z hlediska spotřeby paliva a emisí CO₂. K tomuto přezkumu v případě potřeby připojí legislativní návrh.

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.

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.

▼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 v čl. 7 odst. 8, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8 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.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 7 odst. 8, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8 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.

⁽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

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

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 7 odst. 8, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtého pododstavce, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8 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.



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.

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

$$\text{Cíl pro specifické emise} = \text{WLTP}_{\text{referenční cíl}} + a [(M_{\text{o}} - M_0) - (M_{\text{o}2020} - M_{\text{o}2020})]$$

kde:

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

a je 0,0333;

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

▼B

M_0 je 1 379,88 v roce 2021 a pro roky 2022, 2023 a 2024 je vymezena v čl. 14 odst. 1 písm. a);

$M_{\theta 2020}$ 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.

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:

$$\text{Cílová hodnota výjimky}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{cil2021}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

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;

$\text{NEDC}_{\text{cil2021}}$ 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 osobních automobilů registrovaných v roce 2021.

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

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

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 čl. 7a odst. 1 písm. b) prováděcího nařízení (EU) 2017/1153;

$\text{NEDC}_{2020, \text{cil pro vozový park}}$ je 95 g/km;

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

$M_{\theta 2021}$ 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. Cíle pro vozový park EU pro roky 2025 a 2030

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. Cíl pro vozový park EU od roku 2030

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).

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 $EU_{2025} + a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$

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 CO_2 (závislá proměnná) každého nového osobního automobilu registrovaného v roce 2021

průměrné emise₂₀₂₁ jsou průměrné specifické emise CO_2 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;

TM_0 je hodnota v kilogramech (kg) určená podle čl. 14 odst. 1 písm. d).

6.2.2. Referenční cíle pro specifické emise od roku 2030

Referenční 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;

▼B

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

kde:

a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1;

$\text{průměrné emise}_{2021}$ 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

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

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise CO_2 určený podle bodu 6.2.1 pro období od roku 2025 do roku 2029 a podle bodu 6.2.2 pro období od roku 2030;

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 $ZLEV_{\text{specifická hodnota}}$ 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 ⁽¹⁾ a kde je méně než 1 000 nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi registrovanými v roce 2017, se faktor $ZLEV_{\text{specifická hodnota}}$ do roku 2030 včetně vypočítá podle tohoto vzorce:

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

Jestliže podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku členského státu u osobních automobilů registrovaných za některý rok v období 2025 až 2030 přesáhne 5 %, není tento členský stát způsobilý k použití multiplikátoru 1,85 v následujících letech;

x je 15 % v letech 2025 až 2029 a 35 % od roku 2030.

⁽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.

▼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:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ 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;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ 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;

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

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

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

kde:

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

a je 0,096;

▼M1

M_0 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;

▼ M1

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

$$M_{\text{mon}} = MRO_{\text{base}} \times B_0$$

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);

▼ B

M_0 je 1 766,4 v roce 2020, pro roky 2021, 2022 a 2023 hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 5 nařízení (EU) č. 510/2011 a pro rok 2024 hodnota přijatá podle čl. 14 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení;

$M_{0,2020}$ 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:

$$\text{cílová hodnota výjimky}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{cil2021}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

kde:

$WLTP_{CO_2}$ je $WLTP_{CO_2}$ definovaný v bodě 3;

$NEDC_{CO_2}$ je $NEDC_{CO_2}$ definovaný v bodě 3;

$NEDC_{cil2021}$ 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:

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

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 článkem 7a prováděcího nařízení (EU) 2017/1152;

$NEDC_{2020, \text{Cil pro vozový park}}$ je 147 g/km;

$NEDC_{CO_2}$ je vymezen v bodě 3;

$M_{0,2021}$ 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. Cíle pro vozový park EU pro roky 2025 a 2030

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 od roku $_{2021}$ je vymezen v bodě 6.0;

redukční faktor $_{2025}$ je snížení stanovené v čl. 1 odst. 4 písm. b).

6.1.2. Cíl pro vozový park EU od roku 2030

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 faktor $_{2030}$ je snížení stanovené v čl. 1 odst. 5 písm. 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 $EU_{2025} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

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

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;

▼B

průměrné emise ₂₀₂₁	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;
TM	je průměrná zkušební hmotnost v kilogramech (kg) všech nových lehkých užitkových vozidel daného výrobce registrovaných v daném kalendářním roce;
TM ₀	je hodnota v kilogramech (kg) určená podle čl. 14 odst. 1 písm. d).

6.2.2. Referenční cíle pro specifické emise od roku 2030

Referenční cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

Cíl pro vozový park EU od roku₂₀₃₀ 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 TM₀ 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 TM₀ určená podle čl. 14 odst. 1 písm. d),

kde:

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

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;

TM₀ 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 EU₂₀₂₅)) · faktor ZLEV

kde:

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

▼B

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 užitkových 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 užitkových vozidel registrovaných v daném kalendářním roce:

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

x je 15 %.

6.3.2. Cíle pro specifické emise od roku 2030

Cíl pro specifické emise = (referenční cíl pro specifické emise – θ_{cile} – cíl pro vozový park EU₂₀₃₀) · faktor ZLEV

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;

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 užitkových 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 užitkových vozidel registrovaných v daném kalendářním roce:

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

x je 30 %.

▼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**

1. Členské státy zaznamenají za každý kalendářní rok u každého nového osobního automobilu registrovaného jako vozidlo kategorie M₁ na svém území tyto podrobné údaje:

- a) výrobce;
- b) číslo schválení typu a jeho dodatku;
- c) typ, variantu a verzi (v příslušných případech);
- d) značku a obchodní název;
- e) kategorii schváleného typu vozidla;
- f) celkový počet nových registrací;
- g) hmotnost v provozním stavu;
- h) specifické emise CO₂ (NEDC a WLTP);
- i) stopu: rozvor náprav, rozchod kol u řízené nápravy a rozchod kol u další nápravy;
- j) typ a režim paliva;
- k) zdvihový objem motoru;
- l) spotřebu elektrické energie;
- m) kód inovativní technologie nebo skupiny inovativních technologií a snížení emisí CO₂ prostřednictvím této technologie (NEDC a WLTP);
- n) maximální čistý výkon;
- o) identifikační číslo vozidla;
- p) zkušební hmotnost při WLTP;
- q) faktory odchylky a ověřování uvedené v bodě 3.2.8 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2017/1153;
- r) kategorii registrovaného vozidla;
- s) identifikační číslo rodiny vozidel;
- t) v příslušných případech elektrický akční dosah.

Členské státy zpřístupní Komisi v souladu s článkem 7 všechny údaje uvedené v tomto bodě ve formátu stanoveném v části B oddíle 2.

▼B

2. Podrobné údaje uvedené v bodě 1 se zjišťují z prohlášení o shodě týkajícího se příslušného osobního automobilu. V případě vozidel na dvojitě palivo (benzín/plyn), jejichž prohlášení o shodě obsahují konkrétní hodnoty specifických emisí CO₂ pro oba druhy paliva, použijí členské státy pouze hodnotu naměřenou pro plyn.

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“.

ODDÍL 2**PODROBNÉ ÚDAJE ZE SLEDOVÁNÍ – ZÁZNAM PRO JEDNO VOZIDLO**

Odkaz na část A bod 1	Podrobné údaje o registrovaném vozidle
a)	Název výrobce – standardní označení EU
	Název výrobce, prohlášení výrobce původního zařízení (OEM)
	Název výrobce v registru členského státu ⁽¹⁾
b)	Číslo schválení typu a jeho dodatek
c)	Typ
	Varianta
	Verze
d)	Značka a obchodní název

▼B

Odkaz na část A bod 1	Podrobné údaje o registrovaném vozidle
e)	Kategorie schváleného typu vozidla
f)	Celkový počet nových registrací
g)	Hmotnost v provozním stavu
h)	Kombinované specifické emise CO ₂ Hodnota NEDC do 31. prosince 2020 s výjimkou vozidel, která spadají do oblasti působnosti článku 5, pro něž se hodnota NEDC podle článku 5 prováděcího nařízení (EU) 2017/1153 určuje do 31. prosince 2022
	Kombinované specifické emise CO ₂ Hodnota WLTP
i)	Rozvor nápravy
	Rozchod kol u řízené nápravy (náprava 1)
	Rozchod kol u ostatních náprav (náprava 2)
j)	Druh paliva
	Režim paliva
k)	Zdvihový objem motoru (cm ³)
l)	Spotřeba elektrické energie (Wh/km)
m)	Kód ekologické inovace/ekologických inovací
	Celkové snížení emisí CO ₂ podle NEDC dosažené použitím ekologické inovace/ekologických inovací do 31. prosince 2020
	Celkové snížení emisí CO ₂ podle WLTP dosažené použitím ekologické inovace/ekologických inovací
n)	Maximální čistý výkon
o)	Identifikační číslo vozidla
p)	Zkušební hmotnost při WLTP
q)	Faktor odchylky De (je-li k dispozici)
	Faktor ověření (je-li k dispozici)
r)	Kategorie registrovaného vozidla
s)	Identifikační číslo rodiny vozidel
t)	Elektrický akční dosah, je-li dostupný

Poznámky:

(¹) V případě vnitrostátních schválení typu malých sérií (NSS) nebo vozidel schválených jednotlivě (IVA) se název výrobce uvede ve sloupci „Název výrobce v registru členského státu“, zatímco ve sloupci „Název výrobce – standardní označení EU“ se uvede buď „AA-NSS“, nebo „AA-IVA“.

▼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

1.1. Úplná vozidla registrovaná v kategorii N₁

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

- a) výrobce;
- b) číslo schválení typu a jeho dodatku;
- c) typ, variantu a verzi;
- d) značku;
- e) kategorii schváleného typu vozidla;
- f) kategorii registrovaného vozidla;
- g) specifické emise CO₂ (NEDC a WLTP);
- h) hmotnost v provozním stavu;
- i) maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla;
- j) stopu: rozvor náprav, rozchod kol u řízené nápravy a rozchod kol u další nápravy;
- k) typ a režim paliva;
- l) zdvihový objem motoru;
- m) spotřebu elektrické energie;
- n) kód inovativní technologie nebo skupiny inovativních technologií a snížení emisí CO₂ prostřednictvím této technologie (NEDC a WLTP);
- o) identifikační číslo vozidla;
- p) zkušební hmotnost při WLTP;
- q) faktory odchylky a ověřování uvedené v bodě 3.2.8 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2017/1152;
- r) identifikační číslo rodiny vozidel určené podle bodu 5.0 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151;
- s) v příslušných případech elektrický akční dosah.

Členské státy zpřístupní Komisi v souladu s článkem 7 všechny údaje uvedené v tomto bodě ve formátu stanoveném v části C oddíle 2 této přílohy.

▼M1

1.2. Dokončená vozidla registrovaná jako vozidla kategorie N₁

1.2.1. Hlášení údajů členskými státy

Pro hlášení údajů týkajících se dokončených vozidel kategorie N₁ se použije formát stanovený v oddíle 2 části C.

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

▼ **M1**

1.2.1.1. Dokončená vozidla se schválením typu v souladu s nařízením (ES) č. 692/2008

Pro kalendářní rok 2020 zaznamenají členské státy následující podrobné údaje s ohledem na:

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

Pokud údaje uvedené v písm. a) a b) prvního pododstavce nelze pro základní vozidlo stanovit, poskytnou členské státy místo toho údaje s ohledem na dokončené vozidlo.

1.2.1.2. Dokončená vozidla kategorie N₁ se schválením typu v souladu s přílohou XXI nařízení (EU) 2017/1151

Pro každé nové dokončené vozidlo registrované v roce 2020 a následujících kalendářních letech vykáží členské státy minimálně podrobné údaje uvedené v bodě 1.1 písm. a), f), g), h), o), p) a r).

1.2.2. Hlášení údajů výrobci

Pro každé nové dokončené vozidlo kategorie N₁ se schválením typu v souladu s přílohou XXI nařízení (EU) 2017/1151 registrované v roce 2020 a následujících kalendářních letech vykáže výrobce souvisejícího základního vozidla Komisi do 28. února každého roku počínaje rokem 2021 následující údaje týkající se základního vozidla:

a) pokud je základem dokončeného vozidla neúplné základní vozidlo:

- i) identifikační číslo vozidla;
- ii) identifikační číslo rodiny vozidel uvedené v bodě 5.0 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151;
- iii) kontrolované emise CO₂ stanovené v souladu s bodem 1.2.4;
- iv) čelní plochu, s uvedením použité varianty podle bodu 1.2.4 písm. c);
- v) valivý odpor podle bodu 1.2.4 písm. b);
- vi) kontrolní hmotnost stanovenou v souladu s bodem 4.1 části B přílohy I;
- vii) hmotnost v provozním stavu;
- viii) reprezentativní hmotnost nákladu vozidla, jak je definována v bodě 1.2.4 písm. a).

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;
- iv) hmotnost 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.

Pokud výrobce základního vozidla nevykázal údaje uvedené v bodě 1.2.2, použijí se k výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ a cíle pro specifické emise pro dotčeného výrobce specifické emise CO₂ nahlášené členskými státy v souladu s bodem 1.2.1 s ohledem na související dokončené vozidlo.

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

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 dílčí přílohy 7 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 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 dílčí přílohy 7 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151 se nahrazuje standardní hmotností základního vozidla, DM_{base}. Je-li DM_{base} nižší než zkušební hmotnost vozidla při nízké úrovni TM_L z interpolační rodiny, nahradí se TM_{ind} hodnotou TM_L. Je-li DM_{base} vyšší než zkušební hmotnost vozidla při vysoké úrovni TM_H z interpolační rodiny, nahradí se TM_{ind} hodnotou TM_H.

Ke stanovení DM_{base} se použije následující vzorec:

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

kde

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

B₀ je hodnota hmotnosti karoserie stanovená na 1,375;

M_{VL} je reprezentativní hmotnost zatížení vozidla, což znamená 28 % maximálního zatížení vozidla, kde maximální zatížení vozidla je definováno jako maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla minus hmotnost základního vozidla v provozním stavu vynásobeno B₀, minus 25 kg.

Hodnota B₀ se do 31. října 2021 upraví na základě hmotnosti neúplných základních vozidel v provozním stavu, a to u všech dokončených vozidel registrovaných v kalendářních letech 2018, 2019 a 2020, a vypočítá se podle níže uvedených vzorců. Nová hodnota B₀ se použije od 1. ledna 2022 do 31. prosince 2024.

Vzorec 1:

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

kde

A_i je hodnota A_y vypočtená ve vzorci 2 pro příslušný kalendářní rok;

▼ **M1**

n_i je počet neúplných základních vozidel souvisejících s dokončenými vozidly registrovanými v daném kalendářním roce.

Vzorec 2:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n M_{fi}}{\sum_{i=1}^n M_{bi}}$$

kde

A_y je průměr poměru mezi M_{fi} a M_{bi} pro každý z kalendářních roků 2018 až 2020;

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

M_{bi} je hmotnost neúplného základního vozidla v provozním stavu;

n je počet neúplných základních vozidel souvisejících s dokončenými vozidly registrovanými v daném kalendářním roce.

b) Valivý odpor vozidla

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

c) Čelní plocha

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

- i) čelní plocha reprezentativního vozidla z rodiny podle matice jízdního zatížení (v m²);
- ii) střední hodnota čelní plochy vozidla při vysoké úrovni a při nízké úrovni z interpolační rodiny (v m²);
- iii) čelní plocha vozidla při vysoké úrovni z interpolační rodiny v případě, že se metoda interpolace nepoužije (v m²).

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

1.2.5. Reprezentativnost kontrolní hodnoty CO₂

Komise každý rok posoudí reprezentativnost průměru kontrolních hodnot emisí CO₂ nahlášených výrobcem základního vozidla v porovnání s průměrem specifických emisí CO₂ 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.

2. Údaje uvedené v bodu 1 se zjišťují z prohlášení o shodě nebo jsou v souladu s prohlášením o shodě příslušného lehkého užitkového vozidla, které vystavuje výrobce. Údaje, které nejsou v prohlášení o shodě k dispozici, se zjišťují z dokumentace schválení typu nebo z informací ohlášených výrobcem základního vozidla podle bodu 1.2.3. Členské státy zavedou nezbytná opatření, jimiž zajistí dostatečnou přesnost postupu monitorování. Pokud prohlášení o shodě uvádí minimální i maximální hmotnost lehkého užitkového vozidla, použijí členské státy pro účely tohoto nařízení pouze maximální hodnotu. V případě vozidel na dvojitá paliva (benzín/plyn), jejichž prohlášení o shodě obsahují údaje o specifických emisích CO₂ pro oba druhy paliva, použijí členské státy pouze hodnotu naměřenou pro plyn.

▼ 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 víceetapovému 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.

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

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

1. Počet nových registrovaných lehkých užitkových vozidel

Členské státy zjistí počet nových lehkých užitkových vozidel registrovaných na svém území v příslušném roce sledování, přičemž je rozdělí na vozidla, která podléhají ES schválení typu, jednotlivému schválení a vnitrostátnímu schválení typu malých sérií a, pokud je k dispozici, která podléhají víceetapovému schválení typu.

2. Dokončená vozidla

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

S cílem zajistit, aby byly hodnoty emisí CO₂, účinnosti paliva a hmotnosti dokončených vozidel reprezentativní, aniž by byl nepřiměřeně zatížen výrobce základního vozidla, Komise navrhne zvláštní postup sledování a v případě potřeby provede nezbytné změny příslušných právních předpisů týkajících se schvalování typu.

Aniž je dotčena skutečnost, že se pro účely výpočtu cíle pro rok 2020 v souladu s částí B bodem 2 přílohy I standardní přidaná hmotnost vezme z části C této přílohy, v případech, kdy tuto hmotnost nelze určit, se pro prozatímní výpočet cíle pro specifické emise podle čl. 7 odst. 4 použije hmotnost dokončeného vozidla v provozním stavu.

▼B

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

C. Formáty pro předávání údajů

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

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 vícestupňovému 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“.

Oddíl 2

Podrobné údaje ze sledování – záznam pro jedno vozidlo

Odkaz na část A bod 1.1	Podrobné údaje o registrovaném vozidle ⁽¹⁾
a)	Název výrobce – standardní označení EU ⁽²⁾
	Název výrobce, prohlášení výrobce původního zařízení (OEM) ÚPLNÉ VOZIDLO/ZÁKLADNÍ VOZIDLO ⁽³⁾
	Název výrobce, prohlášení výrobce původního zařízení (OEM) DOKONČENÉ VOZIDLO ⁽³⁾
	Název výrobce v registru členského státu ⁽²⁾

▼B

Odkaz na část A bod 1.1	Podrobné údaje o registrovaném vozidle ⁽¹⁾
b)	Číslo schválení typu a jeho dodatek
c)	Typ
	Varianta
	Verze
d)	Značka
e)	Kategorie schváleného typu vozidla
f)	Kategorie registrovaného vozidla
g)	Kombinované specifické emise CO ₂ Hodnota NEDC do 31. prosince 2020
	Kombinované specifické emise CO ₂ Hodnota WLTP
h)	Hmotnost v provozním stavu ZÁKLADNÍ VOZIDLO
	Hmotnost v provozním stavu DOKONČENÉ VOZIDLO/ÚPLNÉ VOZIDLO
i) ⁽⁴⁾	Technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla
j)	Rozvor nápravy
	Šířka nápravy u řízené nápravy (náprava 1)
	Šířka nápravy u další nápravy (náprava 2)
k)	Druh paliva
	Režim paliva
l)	Zdvihový objem motoru (cm ³)
m)	Spotřeba elektrické energie (Wh/km)
n)	Kód ekologické inovace/ekologických inovací
	Celkové snížení emisí CO ₂ podle NEDC dosažené pomocí ekologické inovace/ekologických inovací (do 31. prosince 2020)
	Celkové snížení emisí CO ₂ podle WLTP dosažené pomocí ekologické inovace/ekologických inovací
o)	Identifikační číslo vozidla
p)	Zkušební hmotnost při WLTP
q)	Faktor odchylky De (je-li k dispozici)
	Faktor ověření (je-li k dispozici)
r)	Identifikační číslo rodiny vozidel
s)	Elektrický akční dosah, je-li k dispozici

▼B

Odkaz na část A bod 1.1	Podrobné údaje o registrovaném vozidle ⁽¹⁾
Bod 2.17.2 přílohy I směrnice 2007/46/ES přípustná hmotnost naloženého základního vozidla ⁽⁵⁾	Standardní přidaná hmotnost (v případě potřeby pro vozidla vyráběná ve více stupních)

Poznámky:

- ⁽¹⁾ Pokud v případě vozidel vyráběných ve více stupních nelze stanovit údaje pro základní vozidlo, poskytne členský stát přinejmenším údaje uvedené v tomto formátu pro dokončené vozidlo.
- ⁽²⁾ V případě vnitrostátních schválení typu malých sérií (NSS) nebo vozidel schválených jednotlivě (IVA) se název výrobce uvede ve sloupci „Název výrobce v registru členského státu“, zatímco ve sloupci „Název výrobce – standardní označení EU“ se uvede buď „AA-NSS“, nebo „AA-IVA“.
- ⁽³⁾ V případě vozidel vyráběných ve více stupních se uvede výrobce základního (neúplného/úplného) vozidla. Pokud výrobce základního vozidla není k dispozici, uvede se pouze výrobce dokončeného vozidla.
- ⁽⁴⁾ V případě vozidel vyráběných ve více stupních se uvede maximální technicky přípustná hmotnost naloženého základního vozidla.
- ⁽⁵⁾ V případě vozidel vyráběných ve více stupních smí být hmotnost vozidla v provozním stavu a maximální technicky přípustná hmotnost naloženého základního vozidla nahrazena standardní přidanou hmotností stanovenou v informacích souvisejících se schvalováním typu v souladu s bodem 2.17.2 přílohy I směrnice 2007/46/ES.



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