32000D1753

10.8.2000 ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ L 202/1

# ROZHODNUTÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 1753/2000/ES
## ze dne 22. června 2000,
## kterým se zřizuje systém monitorování průměrných specifických emisí $CO_2$ z nových osobních vozidel

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 175 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise [1],

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru [2],

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy [3] a s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 9. března 2000,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Konečným cílem Rámcové dohody OSN o změnách klimatu je dosáhnout stabilizace koncentrací skleníkových plynů v atmosféře na úrovni vylučující nebezpečí rušivých antropogenních vlivů na klimatický systém. Kjótský protokol k rámcové dohodě schválený v prosinci 1997 na konferenci v Kjótu stanoví opatření ke snížení úrovně koncentrace skleníkových plynů.

(2) Na základě Kjótského protokolu přijalo Společenství cíl snížit v období 2008 až 2012 své emise skleníkových plynů o 8 % ve srovnání se stavem z roku 1990.

(3) Kjótský protokol požaduje, aby smluvní strany uvedené v příloze I protokolu učinily prokazatelný pokrok ve splnění svých závazků do konce roku 2005.

(4) Rozhodnutí 93/389/EHS [4] stanoví systém monitorování emisí $CO_2$ a jiných skleníkových plynů ve Společenství.

(5) Se zřetelem k významu osobních vozidel jako zdroje emisí $CO_2$, navrhla Komise strategii Společenství pro snížení emisí $CO_2$ z osobních vozidel a zlepšení spotřeby paliva. Rada ve svých závěrech ze dne 25. června 1996 uvítala přístup Komise.

(6) Evropský parlament a Rada stanovily cíl 120 g/km (5 litrů/100 km pro benzinové motory a 4,5 litru/100 km pro dieselové motory) jako střední hodnotu emisí $CO_2$ v roce 2005 (nejpozději v r. 2010).

(7) Komise provádí studie zaměřené na co nejrychlejší vhodné návrhy harmonizovaných postupů měření specifických emisí $CO_2$ z vozidel kategorie $N_1$ na základě přílohy II směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [5].

(8) Specifické emise $CO_2$ z nových osobních vozidel se ve Společenství měří na harmonizovaném základě podle metod stanovených směrnicí Rady 80/1268/EHS ze dne 16. prosince 1980 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se spotřeby paliva motorových vozidel [6].

---

(1) Úř. věst. C 231, 23.7.1998, s. 6 a Úř. věst. C 83, 25.3.1999, s. 9

(2) Úř. věst. C 40, 15.2.1999, s. 8.

(3) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 17. prosince 1998, (Úř. věst. C 98, 9.4.1999, s. 240), společný postoj Rady ze dne 23. února 1999 (Úř. věst. C 123, 4.5.1999, s. 13) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 2. prosince 1999 (Úř. věst. C 194, 11.7.2000, s. 46). Rozhodnutí Rady ze dne 16. května 2000 a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 17. května 2000.

(4) Rozhodnutí Rady 93/389/EHS ze dne 24. června 1993 o mechanismu monitorování emisí CO2 a jiných skleníkových plynů ve Společenství (Úř. věst. L 167, 9.7.1993, s. 31).

(5) Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/91/ES (Úř. věst. L 11, 16.1.1999, s. 25).

(6) Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 36. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 93/116/ES (Úř. věst. L 239, 30.12.1993, s. 39).

(9) Je nutné stanovit objektivní postupy monitorování specifických emisí $CO_2$ z nových osobních vozidel prodávaných v celém Společenství, aby se ověřila efektivnost strategie Společenství, jak ji uvádí sdělení Komise ze dne 20. prosince 1995, jakož i provádění závazků formálně převzatých organizacemi výrobců vozidel. Toto rozhodnutí takový systém zřizuje. Komise oznámila, že co nejdříve zváží potřebu právního rámce uzavírání dohod s organizacemi výrobců vozidel v budoucnu, včetně opatření pro případ, že by tyto dohody neplnily svoji funkci.

(10) Pro účely tohoto rozhodnutí shromažďují členské státy pouze oficiální údaje v souladu se směrnicí 70/156/EHS.

(11) Směrnice 70/156/EHS stanoví, že výrobci vydávají prohlášení o shodě, jež musí doprovázet každé nové osobní vozidlo a že členský stát může dovolit registraci a uvedení do provozu nového osobního vozidla, pouze pokud je doprovázeno platným prohlášením o shodě.

(12) Toto rozhodnutí nemá za cíl harmonizovat vnitrostátní systémy registrace vozidel, ale zajistit na jeho základě shromáždění minimálního souboru údajů vyžadovaných pro řádnou funkci systému monitorování průměrných specifických emisí $CO_2$ z nových osobních vozidel ve Společenství.

(13) Je žádoucí zahrnout všechna osobní vozidla poháněná alternativními pohonnými systémy, která spadají do oblasti působnosti směrnice 70/156/EHS.

(14) Tento systém monitorování by se měl použít pouze na ta nová osobní vozidla, která budou ve Společenství poprvé registrována a která nebyla předtím registrována jinde.

(15) Je nezbytné udržovat styk Komise s členskými státy, pokud se týká řízení kvality údajů, aby se zajistilo řádné provedení tohoto rozhodnutí,

PŘIJALY TOTO ROZHODNUTÍ:

*Článek 1*

Tímto rozhodnutím se zřizuje systém monitorování průměrných specifických emisí $CO_2$ z nových osobních vozidel registrovaných ve Společenství. Vztahuje se pouze na ta osobní vozidla, která jsou registrována ve Společenství poprvé a která nebyla předtím registrovaná jinde.

*Článek 2*

Pro účely tohoto rozhodnutí se rozumí:

1. „osobním vozidlem“ jakékoliv motorové vozidlo kategorie $M_1$ podle definice v příloze II směrnice 70/156/EHS, které patří do oblasti působnosti směrnice 80/1268/EHS. Nespadají sem vozidla náležející do oblasti působnosti směrnice 92/61/EHS [1] a vozidla pro zvláštní účely definovaná v druhé odrážce čl. 4 odst. 1 písm. a) směrnice 70/156/EHS;

2. „nově registrovaným vozidlem“ osobní vozidlo registrované poprvé ve Společenství. Výslovně jsou vyjmuta vozidla, která jsou znovu registrována ve druhém členském státě nebo byla předtím registrována mimo Společenství;

3. „prohlášením o shodě“ osvědčení podle článku 6 směrnice 70/156/EHS;

4. „specifickými emisemi $CO_2$“ hodnoty emisí produkovaných daným osobním vozidlem měřené podle směrnice 80/1268/EHS a stanovené v příloze VIII směrnice 70/156/EHS a připojené ke dokumentům o schválení typu;

5. „výrobcem“ osoba nebo subjekt odpovědný schvalovacímu orgánu ve všech náležitostech procesu schválení typu a za zajištění shodnosti výroby. Není podstatné, zda osoba nebo subjekt jsou přímo zapojeny do všech stupňů výroby vozidla, systému, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků, které jsou předmětem procesu schválení;

6. „značkou“ obchodní název výrobce uvedený na jeho prohlášení o shodě a ve schvalovací dokumentaci;

7. „maximálním netto výkonem nového osobního vozidla“ maximální výkon motoru uvedený v prohlášení o shodě a v dokumentech o schválení typu a měřený v souladu se směrnicí 80/1269/EHS [2];

8. „hmotností“ hmotnost vozidla s karoserií v provozním stavu, jak je uvedena v prohlášení o shodě a v dokumentech o schválení typu a definována v bodu 2.6 přílohy I směrnice 70/156/EHS;

9. „zdvihovým objemem motoru“ zdvihový objem motoru podle prohlášení o shodě a podle dokumentů o schválení typu;

10. „druhem paliva“ palivo, pro které bylo vozidlo původně schváleno jako typ a které je uvedeno v prohlášení o shodě a v dokumentech o schválení typu;

[1] Směrnice Rady 92/61/EHS ze dne 30. června 1992 o schvalování typu dvoukolových a tříkolových motorových vozidel (Úř. věst. L 225, 10.8.1992, s. 72). Směrnice ve znění aktu o přistoupení 1994.

[2] Směrnice Rady 80/1269/EHS ze dne 16. prosince 1980 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se výkonu motorů motorových vozidel (Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 46). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 97/21/ES (Úř. věst. L 125, 16.5.1997, s. 31).

11. „registračním souborem“ elektronický soubor obsahující informace vztahující se k registraci jednotlivého osobního vozidla;

12. „typem, variantou a verzí“ odlišná vozidla dané značky, která jsou prohlášená výrobcem podle přílohy II B směrnice 70/156/EHS a jednoznačně určená alfanumerickými znaky;

13. „vozidlem s alternativním pohonem“ každé motorové vozidlo kategorie $M_1$ podle definice v příloze II B směrnice 70/156/EHS, které není zahrnuto do oblasti působnosti směrnice 80/1268/EHS;

14. „schvalovací dokumentací“ dokumentace, která obsahuje informační dokument, osvědčení o schválení typu a výsledky zkoušky a kterou si předávají v souladu s čl. 4 odst. 5 a 6 směrnice 70/156/EHS schvalovací orgány členských států.

*Článek 3*

1. Pro účely založení systému uvedeného v článku 1 mohou členské státy shromažďovat informace popsané v příloze I pro každé vozidlo uvedené v tomto článku registrované na jejich území.

2. Členským státům mohou získávat informace podle odstavce 1 buď z dokumentů o schválení typu ve Společenství, nebo z prohlášení o shodě.

3. Členské státy odpovídají za platnost a kvalitu shromážděných údajů. Členské státy zohlední možné zdroje chyb popsané v příloze II, učinit kroky k minimalizaci těchto chyb a oznámit Komisi odhad podílu chybných údajů založený na statistické analýze nebo jinak zjištěný, spolu se zprávou uvedenou v článku 4 odst. 4.

4. Členské státy učiní kroky ke zlepšení kvality shromážděných údajů a na žádost Komise ji o tom informuje. Na základě této informace může Komise po konzultaci s členským státem, kterého se to týká, navrhnout tomuto členskému státu opatření k dalšímu zlepšení kvality údajů, která členský stát zohlední. Z toho vyplývá, že členský stát informuje Komisi o dalších případných krocích, které učiní ke zlepšení kvality údajů.

*Článek 4*

1. V každém kalendářním roce členské státy, jak u jednotlivého výrobce, tak celkově u všech výrobců, uvádí podle postupů popsaných v příloze III tyto údaje:

a) pro každý jednotlivý druh paliva:

   i) celkový počet nově registrovaných osobních vozidel, jak je stanoveno v bodu 1 přílohy III;

   ii) průměrné specifické emise $CO_2$ pro nově registrovaná osobní vozidla, jak je stanoveno v bodu 2 přílohy III;

b) pro každý druh paliva a pro každou jednotlivou kategorii emisí $CO_2$, jak je stanoveno v bodu 3 přílohy III:

   i) počet nově registrovaných osobních vozidel;

   ii) průměrné specifické emise $CO_2$, jak je stanoveno v druhém pododstavci bodu 3 přílohy III;

c) pro každý druh paliva a pro každou jednotlivou kategorii hmotnosti, jak je stanoveno v bodu 4 přílohy III:

   i) počet nově registrovaných osobních vozidel;

   ii) průměrné specifické emise $CO_2$, jak je stanoveno v třetím pododstavci bodu 4 přílohy III;

   iii) průměrnou hmotnost, jak je stanoveno v druhém pododstavci bodu 4 přílohy III [1];

d) pro každý druh paliva a pro každou jednotlivou kategorii maximálního netto výkonu, jak je stanoveno v bodu 5 přílohy III:

   i) počet nově registrovaných osobních vozidel;

   ii) průměrné specifické emise $CO_2$, jak je stanoveno v třetím pododstavci bodu 5 přílohy III;

   iii) průměrný maximální netto výkon, jak je stanoveno v druhém pododstavci bodu 5 přílohy III;

e) pro každý druh paliva a pro každou jednotlivou kategorii zdvihového objemu motoru, jak je stanoveno v bodu 6 přílohy III:

   i) počet nově registrovaných osobních vozidel;

   ii) průměrné specifické emise $CO_2$, jak je stanoveno v třetím pododstavci bodu 6 přílohy III;

   iii) průměrný zdvihový objem motoru, jak je stanoveno v druhém pododstavci bodu 6 přílohy III.

2. Pokud jde o vozidla s alternativním pohonem, určí členské státy počet těchto vozidel registrovaných na jejich území.

3. Změní-li se způsob, kterým je v členském státu měřena hmotnost vozidla registrovaného na jeho území, informuje o tom tento členský informovat Komisi.

4. Členské státy každoročně předávají Komisi informace uvedené v odstavcích 1 a 2. K prvnímu předání nesmí dojít později než 1. července 2001. Poté jsou nejpozději do 1. dubna předány údaje z monitorování shromážděné v předcházejícím kalendářním roce. Údaje jsou předány v souladu s úpravou podle přílohy IV.

5. Na žádost Komise předá členský stát také úplný soubor údajů shromážděných podle článku 3.

---

[1] Pokud je hmotnost osobního vozidla v dokumentech o schválení typu nebo prohlášení o shodě uvedená minimální a maximální hodnotou, předají členské státy pouze hodnotu odpovídající maximální hmotnosti tohoto osobního vozidla.

*Článek 5*

Členské státy určí pověřený orgán pro sběr a sdělování údajů z monitorování a informují o tom Komisi nejpozději do šesti měsíců po vstupu tohoto rozhodnutí v platnost.

*Článek 6*

Členské státy oznámí Komisi nejpozději do šesti měsíců po vstupu tohoto rozhodnutí v platnost, jak hodlají provést svá opatření. Na základě těchto oznámení, může Komise vyžadovat další informace nebo požadovat po konzultacích s členskými státy provedení změn v navrhovaných prováděcích postupech.

*Článek 7*

Komise podá Evropskému parlamentu a Radě nejpozději do 31. prosince 2002 zprávu o fungování systému monitorování zřízeného tímto rozhodnutím.

*Článek 8*

Údaje shromážděné na základě systému monitorování od roku 2003 slouží jako základ k vyhodnocení dobrovolného závazku na snížení emisí $CO_2$ z motorových vozidel, na němž se dohodl automobilový průmysl s Komisi, a v případě nutnosti k jeho přezkoumání.

*Článek 9*

Za každý kalendářní rok Komise odevzdá Evropskému parlamentu a Radě zprávu založenou na údajích z monitorování, které obdržela od členských států.

*Článek 10*

Zprávy k rokům mezi jednotlivými cíli a cílovým rokům [1] uvádí, zda je snížení dosaženo technickými opatřeními uplatňovanými výrobci, nebo jinými opatřeními, jako například změnami v chování spotřebitelů.

*Článek 11*

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Lucemburku dne 22. června 2000.

| *Za Evropský parlament* | *Za Radu* |
|---|---|
| *předsedkyně* | *předseda* |
| N. FONTAINE | J. SÓCRATES |

[1] Doporučení Komise 1999/125/ES (Úř. věst. L 40, 13.2.1999, s. 49), Doporučení Komise 2000/303/ES (Úř. věst. L 100, 20.4.2000, s. 55) a Doporučení Komise 2000/304/ES (Úř. věst. L 100, 20.4.2000, s. 57).

*PŘÍLOHA I*

**Údaje shromažďované a předávané členskými státy pro účely systému monitorování $CO_2$ u nových osobních vozidel**

K uvedení systému monitorování specifických emisí $CO_2$ z nových osobních vozidel ve Společenství do provozu shromáždí členské státy nejprve minimální množství informací o každém novém osobním vozidlu registrovaném ve Společenství. Zohlední pouze paliva a pohonné systémy zahrnuté do právních předpisů pro schvalování typu ve Společenství.

Tyto údaje budou shromážděny a uloženy členskými státy při první registraci nového osobního vozidla ve Společenství:

— specifické emise $CO_2$ (g/km)

— druh paliva (tj. benzin, nafta)

— výrobce

— hmotnost (kg)

— maximální netto výkon (kW)

— zdvihový objem motoru ($cm^3$)

*PŘÍLOHA II*

**Kvalita a přesnost údajů**

1. *Úvod*

Výrobci mohou v rámci typů osobních vozidel ještě rozlišovat varianty a verze. Nejpřesnějšími údaji o emisích $CO_2$ pro každé dané vozidlo jsou údaje pro příslušnou verzi, do níž vozidlo patří. Pro účely systému monitorování proto mají členské státy shromažďovat pouze údaje „specifické pro danou verzi."

2. *Použití dokumentace o schválení typu jako zdroje údajů z monitorování*

a) Informace, které se použijí za účelem monitorování $CO_2$ u vozidel (nebo zahrnuty do elektronické databáze pro další použití v systému monitorování $CO_2$ u vozidel) se převezmou z oficiálního „informačního balíčku" provázejícího oznámení o udělení schválení typu, který si schvalovací orgány členských států podle ustanovení směrnice 70/156/EHS vzájemně předávají.

b) Informační balíček, který si předávají schvalovací orgány členských států, může obsahovat údaje určené pro několik různých verzí. Proto je důležité, aby příslušné údaje pro nová osobní vozidla, jichž se týkají ustanovení tohoto rozhodnutí, byla správně označena v informačním balíčku. Údaje pro určité verze budou proto vybrány na základě čísel pro „typ", „variantu" a „verzi" vozidla, která se vyskytují v prohlášení o shodě. Prohlášení o shodě nutně obsahuje údaje vztahující se k určité verzi daného typu vozidla.

3. *Možné zdroje chyb*

a) Získávání údajů týkajících se určité verze ze schvalovací dokumentace

Existují dva možné zdroje chyb spojených s použitím dokumentů o schválení typu jako zdroje údajů z monitorování pro účely tohoto rozhodnutí. První z nich mohou vzniknout při převodu údajů z papírového formátu do formátu elektronického zpracování pro použití v databázi údajů o schválení typu. Tyto chyby nejpravděpodobněji vzniknou chybným lidským úkonem. Druhé souvisejí se získáváním údajů o schválení typu z elektronických databází. Správné údaje pro příslušnou verzi musí být v takových databázích identifikovány jednoznačnými kombinacemi čísel typu, varianty a verze uvedených v prohlášení o shodě.

b) Převod údajů z prohlášení o shodě do elektronického registračního souboru

Když jsou údaje přebírány z prohlášení o shodě (papír) a převáděny do elektronického registračního souboru během registrace nového vozidla, vzniká nebezpečí vložení nesprávných údajů. Nejpravděpodobnější příčinou je chybný lidský úkon.

c) Automatický přenos údajů od výrobců k registračním orgánům

V některých členských státech jsou výrobci žádáni, aby přenášeli údaje z prohlášení o shodě registračním orgánům (nebo přímo do registračních souborů) elektronickými prostředky. Zde ovšem vzniká možnost, že budou přeneseny nesprávné údaje, a systém proto musí být opatřen kontrolou správnosti údajů.

*PŘÍLOHA III*

**Postup při stanovení údajů z monitorování $CO_2$ u nových osobních vozidel**

Tato příloha popisuje údaje z monitorování, které je třeba oznámit Komisi. Údaje z monitorování jsou získána z nezpracovaných údajů shromážděných během první registrace nových osobních vozidel (jak je popsáno v příloze I) podle metody popsané dále. Přesný formát, v němž mají být údaje sděleny Komisi je popsán v příloze IV.

V současné době připadají v úvahu pouze paliva a pohonné systémy zahrnuté v předpisech Společenství týkajících se schvalování typu. Do tohoto systému monitorování jsou zahrnuty pouze údaje týkající se nových osobních vozidel, která nebyla dříve registrována uvnitř společenství. Osobní vozidla, která byla dříve registrována uvnitř Společenství nebo jinde jsou z ustanovení tohoto rozhodnutí výslovně vyloučena.

1. *Počet nově registrovaných osobních vozidel, které se liší druhem paliva ($N_f$)*

   Členské státy určí pro každý jednotlivý druh paliva (tj. benzin a naftu) počet nových osobních vozidel, která byla poprvé registrována na jejich území. Počet nově registrovaných vozidel pro určitý druh paliva *f* je $N_f$.

2. *Průměrné specifické $CO_2$ emise nově registrovaných vozidel pro určitý druh paliva ($S_{f,ave}$)*

   Specifické emise $CO_2$ vyjádřené jako průměr ze všech nově registrovaných vozidel pro určitý druh paliva (označené jako $S_{f,ave}$) se vypočítají ze součtu specifických emisí $CO_2$ všech jednotlivých nových vozidel $S_f$ děleného počtem nově registrovaných vozidel pro tentýž druh paliva $N_f$.

$$S_{f,ave} = (1/N_f) \cdot \Sigma S_f$$

3. *Třídění nových osobních vozidel podle kategorie emisí $CO_2$*

   Je třeba zaznamenat pro každý druh paliva počet nově registrovaných osobních vozidel, která náležejí do některé z následujících kategorií emisí $CO_2$. Kategorie emisí $CO_2$ jsou < 60, 60–80, 81–100, 101–120, 121–140, 141–160, 161–180, 181–200, 201–250, 251–300, 301–350, 351–450, > 450 g/km.

   Je-li počet nových vozidel pro určitou kategorii emisí $CO_2$ *c* a pro určitý druh paliva *f* udán jako $N_{f,c}$, pak se průměrné emise $CO_2$ těchto vozidel $C_{f,c,ave}$ vypočtou ze součtu emisí $CO_2$ všech jednotlivých nových vozidel $C_{f,c}$ děleného $N_{f,c}$:

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \Sigma C_{f,c}$$

4. *Třídění nových osobních vozidel podle hmotností*

   Pro každou z následujících kategorií hmotnosti < 650, 650–750, 751–850, 851–950, 951–1 050, 1 051–1 150, 1 151–1 250, 1 251–1 350, 1 351–1 550, 1 551–1 750 a 1 751–2 000, 2 001–2 250, 2 251–2 500, 2 501–2 800 a > 2 800 kg, je třeba zaznamenat pro určitý druh paliva počet nově registrovaných osobních vozidel, průměrnou hmotnost těchto vozidel a také jejich průměrné specifické emise $CO_2$.

   Je-li počet nových vozidel pro určitou kategorii hmotnosti *m* a pro určitý druh paliva *f* udán jako $N_{f,m}$, pak se průměrná hmotnost těchto vozidel $M_{f,m,ave}$ vypočte ze součtu hmotností $M_{f,m}$ všech jednotlivých nových vozidel děleného $N_{f,m}$:

$$M_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \Sigma M_{f,m}$$

   Jsou-li $S_{f,m}$ specifické emise $CO_2$ jednotlivých vozidel pro určitou kategorii hmotnosti a pro určitý druh paliva, pak jsou analogicky průměrné specifické emise $CO_2$ těchto vozidel dány vztahem:

$$S_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \Sigma S_{f,m}$$

5. *Třídění nově registrovaných osobních vozidel podle maximálního netto výkonu*

Pro každou z následujících kategorií maximálního netto výkonu, < 30, 30–40, 41–50, 51–60, 61–70, 71–80, 81–90, 91–100, 101–110, 111–120, 121–130, 131–140, 141–150, 151–160, 161–170, 171–180, 181–200, 201–250, 251–300, > 300 kW, je třeba zaznamenat pro určitý druh paliva počet nově registrovaných osobních vozidel, průměrný maximální netto výkon těchto vozidel a také jejich průměrné specifické emise $CO_2$.

Je-li počet nových vozidel pro určitý rozsah výkonů *p* a pro určitý druh paliva *f* udán jako $N_{f,p}$, pak se průměrný maximální netto výkon těchto vozidel $P_{f,p,ave}$ vypočte ze součtu maximálních výkonů $P_{f,p}$ všech jednotlivých nových vozidel děleného $N_{f,p}$:

$$P_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \Sigma P_{f,p}$$

Jsou-li $S_{f,p}$ specifické emise $CO_2$ jednotlivých vozidel pro určitou kategorii maximálního netto výkonu a pro určitý druh paliva, pak jsou průměrné specifické emise $CO_2$ u těchto vozidel analogicky dány vztahem:

$$S_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \Sigma S_{f,p}$$

6. *Třídění nově registrovaných osobních vozidel podle zdvihového objemu motoru*

Pro každou z následujících kategorií zdvihového objemu motoru, < 700, 700–800, 801–900, 901–1 000, 1 001–1 100, 1 101–1 200, 1 201–1 300, 1 301–1 400, 1 401–1 500, 1 501–1 600, 1 601–1 700, 1 701–1 800, 1 801–1 900, 1 901–2 000, 2 001–2 100, 2 101–2 200, 2 201–2 400, 2 401–2 600, 2 601–2 800, 2 801–3 000, 3 001–3 500, 3 501–4 500, > 4 500 $cm^3$, je třeba zaznamenat pro určitý druh paliva počet nově registrovaných osobních vozidel, průměrný zdvihový objem motoru těchto vozidel a také jejich průměrné specifické emise $CO_2$.

Je-li počet nových vozidel pro určitý zdvihový objem motoru *c* a pro určitý druh paliva *f* udán jako $N_{f,c}$, pak se průměrný zdvihový objem motoru těchto vozidel $C_{f,c,ave}$ vypočte ze součtu zdvihových objemů motoru $C_{f,c}$ všech jednotlivých nových vozidel děleného $N_{f,c}$:

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \Sigma C_{f,c}$$

Jsou-li $S_{f,p}$ specifické emise $CO_2$ jednotlivých vozidel pro určitou kategorii zdvihového objemu motoru a pro určitý druh paliva, pak jsou průměrné specifické emise $CO_2$ u těchto vozidel analogicky dány vztahem:

$$S_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \Sigma S_{f,c}$$

*PŘÍLOHA IV*

**Formát údajů z monitorování, které mají být předány Komisi**

V dalším textu je uveden základní popis formátu, v němž budou údaje z monitorování vypočítané členskými státy podle postupu v příloze III předávány Komisi.

1. *Průměrné specifické emise $CO_2$ ze všech nově registrovaných osobních vozidel pro určitý druh paliva*

   Členské státy poskytnou údaje o počtu nově registrovaných vozidel a o průměrných specifických emisích $CO_2$ z těchto vozidel za každý druh paliva. Údaje budou poskytovány v tabulce, jak je uvedeno níže, přičemž hodnoty emisí $CO_2$ budou zaokrouhleny na nejbližší celá čísla.

| Druh paliva | Počet nově registrovaných osobních vozidel | Průměrné specifické emise $CO_2$ (g/km) |
|---|---|---|
| Benzin | … | … |
| Nafta | … | … |
| … | … | |

2. *Průměrné specifické emise $CO_2$ podle výrobců vozidel a podle druhu paliva*

   Údaje týkající se nově registrovaných osobních vozidel se seskupí podle výrobců a dále rozčlenit podle druhu paliva (například benzin, nafta). Pro každou podskupinu uvedou členské státy veškeré průměrné specifické emise $CO_2$ a počty vozidel, kterých se to týká. Požadované údaje jsou předány v tabulce, jak je uvedeno níže. I zde budou hodnoty emisí $CO_2$ zaokrouhleny na nejbližší celá čísla.

| Výrobce | Druh paliva | Počet nově registrovaných osobních vozidel | Průměrné specifické emise $CO_2$ (g/km) |
|---|---|---|---|
| … | Benzin | … | … |
| … | Nafta | … | … |
| … | … | … | |

3. *Třídění emisí $CO_2$ z vozového parku nových osobních vozidel*

Členské státy poskytnou údaje o počtu nově registrovaných vozidel v každé kategorii emisí $CO_2$, za každý druh paliva, podle jednotlivých výrobců a za všechny výrobce celkem, v tomto formátu.

| Výrobce | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Druh paliva | Počty nově registrovaných osobních vozidel podle emisní kategorie $CO_2$ (g/km) | | | | | | | | | | | | |
| | < 60 | 60-80 | 81-100 | 101-120 | 121-140 | 141-160 | 161-180 | 181-200 | 201-250 | 251-300 | 301-350 | 351-450 | > 450 |
| Benzin | | | | | | | | | | | | | |
| Průměrná emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | |
| Nafta | | | | | | | | | | | | | |
| Průměrná emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | |

| Všichni výrobci celkem | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Druh paliva | Počty nově registrovaných osobních vozidel podle emisní kategorie $CO_2$ (g/km) | | | | | | | | | | | | |
| | < 60 | 60-80 | 81-100 | 101-120 | 121-140 | 141-160 | 161-180 | 181-200 | 201-250 | 251-300 | 301-350 | 351-450 | > 450 |
| Benzin | | | | | | | | | | | | | |
| Průměrná emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | |
| Nafta | | | | | | | | | | | | | |
| Průměrná emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | |

4. *Třídění podle hmotnosti, výkonu a zdvihového objemu nových osobních vozidel*

Vozidla jsou podle svých vlastností, a sice podle hmotnosti, výkonu a zdvihového objemu motoru, rozdělena do tříd a je třeba poskytnout souhrnné údaje za každou třídu. Požadované údaje podle výrobců a za všechny výrobce celkem obsahují průměrné vlastnosti (hmotnost, výkon, zdvihový objem motoru) a průměrné specifické emise $CO_2$ u osobních vozidel ve třídě. Hodnoty hmotnosti, výkonu a zdvihového objemu motoru a specifických emisí $CO_2$ je třeba uvádět zaokrouhleně na nejbližší celá čísla.

| Výrobce | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Druh paliva/parametr | | Hmotnost nových osobních vozidel v kg | | | | | | | | | | | | | | |
| | | < 650 | 650-750 | 751-850 | 851-950 | 951-1050 | 1 051-1 150 | 1 151-1 250 | 1 251-1 350 | 1 351-1 550 | 1 551-1 750 | 1 751-2 000 | 2 001-2 250 | 2 251-2 500 | 2 501-2 800 | > 2 800 |
| Benzin | Počet vozidel | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrná hmotnost | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrné emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nafta | Počet vozidel | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrná hmotnost | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrné emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | Všichni výrobci celkem | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Druh paliva/parametr | | Hmotnost nových osobních vozidel v kg | | | | | | | | | | | | | | |
| | | < 650 | 650-750 | 751-850 | 851-950 | 951-1050 | 1 051-1 150 | 1 151-1 250 | 1 251-1 350 | 1 351-1 550 | 1 551-1 750 | 1 751-2 000 | 2 001-2 250 | 2 251-2 500 | 2 501-2 800 | > 2 800 |
| Benzin | Počet vozidel | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrná hmotnost | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrné emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nafta | Počet vozidel | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrná hmotnost | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrné emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | | | |

| Výrobce | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Druh paliva/parametr | | Maximální výkon motoru nových osobních vozidel v kW | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | < 30 | 30-40 | 41-50 | 51-60 | 61-70 | 71-80 | 81-90 | 91-100 | 101-110 | 111-120 | 121-130 | 131-140 | 141-150 | 151-160 | 161-170 | 171-180 | 181-200 | 201-250 | 251-300 | > 300 |
| Benzin | Počet vozidel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrný výkon motoru | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrné emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nafta | Počet vozidel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrný výkon motoru | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrné emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | Všichni výrobci celkem | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Druh paliva/parametr | | Maximální výkon motoru nových osobních vozidel v kW | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | < 30 | 30-40 | 41-50 | 51-60 | 61-70 | 71-80 | 81-90 | 91-100 | 101-110 | 111-120 | 121-130 | 131-140 | 141-150 | 151-160 | 161-170 | 171-180 | 181-200 | 201-250 | 251-300 | > 300 |
| Benzin | Počet vozidel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrný výkon motoru | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrné emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nafta | Počet vozidel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrný výkon motoru | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrné emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Výrobce | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Druh paliva/parametr | | Zdvihový objem motoru nových osobních vozidel v cm³ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | < 700 | 700-800 | 801-900 | 901-1 000 | 1 001-1 100 | 1 101-1 200 | 1 201-1 300 | 1 301-1 400 | 1 401-1 500 | 1 501-1 600 | 1 601-1 700 | 1 701-1 800 | 1 801-1 900 | 1 901-2 000 | 2 001-2 100 | 2 101-2 200 | 2 201-2 400 | 2 401-2 600 | 2 601-2 800 | 2 801-3 000 | 3 001-3 500 | 3 501-4 500 | > 4 500 |
| Benzin | Počet vozidel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrný zdvihový objem motoru | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrné emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nafta | Počet vozidel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrný zdvihový objem motoru | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrné emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | Všichni výrobci celkem | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Druh paliva/parametr | | Zdvihový objem motoru nových osobních vozidel v cm³ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | < 700 | 700-800 | 801-900 | 901-1 000 | 1 001-1 100 | 1 101-1 200 | 1 201-1 300 | 1 301-1 400 | 1 401-1 500 | 1 501-1 600 | 1 601-1 700 | 1 701-1 800 | 1 801-1 900 | 1 901-2 000 | 2 001-2 100 | 2 101-2 200 | 2 201-2 400 | 2 401-2 600 | 2 601-2 800 | 2 801-3 000 | 3 001-3 500 | 3 501-4 500 | > 4 500 |
| Benzin | Počet vozidel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrný zdvihový objem motoru | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrné emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nafta | Počet vozidel | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrný zdvihový objem motoru | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Průměrné emise $CO_2$ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |