

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 333/2014**ze dne 11. března 2014,****kterým se mění nařízení (ES) č. 443/2009 za účelem vymezení způsobů, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO₂ z nových osobních automobilů do roku 2020**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 13 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ⁽³⁾ má Komise přezkoumat způsoby, jak do roku 2020 nákladově efektivním způsobem dosáhnout cíle 95 g CO₂/km, včetně vzorců uvedených v příloze I uvedeného nařízení a výjimek stanovených v jeho článku 11. Je třeba, aby toto nařízení bylo v co nejvyšší míře neutrální z hlediska hospodářské soutěže, sociální spravedlnosti a udržitelnosti.
- (2) Další rozvoj celosvětového trhu s pokročilými technologiemi zaměřenými na zlepšení účinnosti osobních automobilů je v souladu se sdělením Komise ze dne 21. ledna 2011 nazvaným „Evropa účinněji využívající zdroje – stěžejní iniciativa strategie Evropa 2020“, které pro dosažení udržitelného růstu podporuje přechod na nízkouhlíkové hospodářství účinně využívající zdroje.
- (3) Je vhodné upřesnit, že pro účely ověření dodržování cíle 95 g CO₂/km by měly být emise CO₂ i nadále měřeny v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ⁽⁴⁾ a jeho prováděcími opatřeními i pomocí inovativních technologií.
- (4) Vysoké ceny fosilních paliv mají nepříznivý dopad na hospodářské oživení a na energetickou bezpečnost a dostupnost energie v Unii. Z tohoto důvodu je prioritou zvyšování účinnosti a udržitelnosti nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, aby se snížila závislost na ropě.
- (5) S ohledem na vysoké náklady na výzkum a vývoj a náklady na jednotkovou výrobu prvních generací vozidel s mimořádně nízkými emisemi je vhodné dočasně a v omezeném rozsahu urychlit a zjednodušit proces jejich uvádění na trh Unie v počátečních fázích jejich komercializace. Akteři na jednotlivých úrovních by měli věnovat patřičnou pozornost určení a šíření osvědčených postupů v oblasti stimulace poptávky po vozidlech s mimořádně nízkými emisemi.
- (6) Za jednu z překážek uvádění vozidel s mimořádně nízkými emisemi na trh lze považovat nedostatečnou infrastrukturu pro alternativní paliva a absenci společných technických specifikací pro rozhraní mezi vozidlem a infrastrukturou. Zajištěním vybudování této infrastruktury v Unii by bylo možné usnadnit působení tržních sil a přispět k hospodářskému růstu v Evropě.
- (7) Vzhledem k nepřiměřenému dopadu, který vyplývá pro nejmenší výrobce z dodržování cílů pro specifické emise vymezených na základě užitkovosti vozidel, k vysoké administrativní zátěži spojené s postupem pro udělení výjimky a z toho vyplývajícimu okrajovému přínosu, pokud jde o snížení emisí CO₂ z vozidel prodávaných těmito výrobci, by měli být výrobci, kteří jsou odpovědní za méně než 1 000 nových osobních automobilů ročně registrovaných v Unii, vyňati z působnosti cíle pro specifické emise a poplatku za překročení emisí. S cílem zajištění právní jistoty pro uvedené výrobce od samého počátku je třeba, aby tato výjimka platila od 1. ledna 2012.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 44, 15.2.2013, s. 109.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 25. února 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 10. března 2014.

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1).

⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

- (8) Postup pro udělování výjimek pro malovýrobce by měl být zjednodušen tak, aby poskytl větší časovou pružnost těmto výrobcům při podávání žádosti o výjimku a Komisi při rozhodování o jejím udělení.
- (9) Postup pro udělení výjimky specializovaným výrobcům by měl být zachován i po roce 2020. Aby se však zajistilo, že úsilí o snížení emisí požadované od specializovaných výrobců odpovídá úsilí o snížení emisí velkovýrobce, měl by se od roku 2020 používat cíl o 45 % nižší než u průměrných specifických emisí specializovaných výrobců v roce 2007.
- (10) Aby automobilový průmysl mohl uskutečňovat dlouhodobé investice a inovace, je žádoucí poskytnout informace o tom, jak by mělo být změněno nařízení (ES) č. 443/2009 pro období po roce 2020. Tyto informace by měly vycházet z posouzení nezbytné míry snížení emisí v souladu s dlouhodobými cíli Unie v oblasti klimatu a z důsledků vývoje nákladově efektivní technologie pro snížení CO₂ u osobních automobilů. Komise by měla takové aspekty přezkoumat do roku 2015 a předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o svých závěrech. Tato zpráva by měla případně obsahovat návrhy na změnu nařízení (ES) č. 443/2009 v souvislosti se stanovením cílů v oblasti emisí CO₂ pro nové osobní automobily po roce 2020 včetně možného stanovení realistického a dosažitelného cíle pro rok 2025, a to na základě komplexního posouzení dopadů, jež zohlední udržení konkurenceschopnosti automobilového průmyslu a na něm závislých průmyslových odvětví při zachování jasného směřování ke snižování emisí, srovnatelnému se snížením dosaženým v období do roku 2020. Komise by měla při vypracování těchto návrhů zajistit, aby byly v co nejvyšší míře neutrální z hlediska hospodářské soutěže a zároveň byly sociálně spravedlivé a udržitelné.
- (11) Podle nařízení (ES) č. 443/2009 se vyžaduje, aby Komise provedla posouzení dopadů za účelem přezkumu zkušebních postupů, s cílem náležitě zohlednit skutečné emise CO₂ z osobních automobilů. Je třeba poznamenat v současnosti používaný „nový evropský jízdní cyklus“ (NEDC) tak, aby byl reprezentativní s ohledem na skutečné provozní podmínky a aby se předešlo příliš nízkému odhadu skutečných emisí CO₂ a spotřeby paliv. Jakmile to bude možné, měl by být schválen nový, realističtější a spolehlivější zkušební postup. Činnost v tomto směru pokračuje vývojem celosvětově harmonizovaného zkušebního postupu pro lehká vozidla (WLTP) v rámci Evropské hospodářské komise OSN, ale ještě není dokončena. Postup WLTP by se měl uplatňovat co nejdříve s cílem přiblížit specifické emise CO₂ uváděné u nových osobních automobilů skutečným emisím vznikajícím za běžných podmínek používání. S ohledem na tuto skutečnost stanoví příloha I nařízení (ES) č. 443/2009 emisní limity pro rok 2020, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a přílohou XII nařízení Komise (ES) č. 692/2008⁽¹⁾. Jakmile se zkušební postupy změní, měly by být limity uvedené v příloze I nařízení (ES) č. 443/2009 upraveny tak, aby se zajistila srovnatelná přísnost pro výrobce a třídy vozidel. Komise by proto měla provést důkladnou studii srovnávající nový evropský jízdní cyklus a nové zkušební cykly postupu WLTP, aby byl reprezentativní s ohledem na skutečné provozní podmínky.
- (12) Aby bylo zaručeno odpovídající zohlednění skutečných emisí a plná srovnatelnost naměřených hodnot CO₂, měla by Komise zajistit, že budou jasně definovány skutečnosti, které mají při zkušebním postupu na naměřené hodnoty emisí CO₂ významný vliv, aby se zabránilo využívání pružnosti zkušebního cyklu výrobcí. Je třeba řešit problém odchylek mezi emisními hodnotami CO₂ pro schvalování typu vozidla a emisemi vozidel nabízených k prodeji, mimo jiné zvážením zkušebního postupu pro posuzování shody v provozu, který by měl zajistit nezávislé testování reprezentativního vzorku vozidel určených k prodeji, a rovněž i způsobů řešení případů prokázaných zásadních rozdílů mezi výsledky šetření a výchozími emisemi CO₂ naměřenými při schvalování typu vozidla.
- (13) Je třeba upravit znění čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 443/2009 tak, aby byl pojem „spojené podniky“ uveden do souladu s nařízením Rady (ES) č. 139/2004⁽²⁾ i s čl. 3 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011⁽³⁾.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008 kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (Nařízení ES o spojování) (Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel (Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1).

- (14) Nařízení (ES) č. 443/2009 svěřuje Komisi pravomoci k provádění některých ustanovení uvedeného nařízení v souladu s postupy stanovenými v rozhodnutí Rady 1999/468/ES ⁽¹⁾. V důsledku vstupu Lisabonské smlouvy v platnost je třeba dané pravomoci uvést do souladu s články 290 a 291 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“).
- (15) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení nařízení (ES) č. 443/2009 by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽²⁾.
- (16) Na Komisi by měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU za účelem změn přílohy II nařízení (ES) č. 443/2009, pokud jde o požadavky na údaje a parametry údajů, doplnění pravidel pro výklad kritérií způsobilosti pro výjimky z cílů pro specifické emise, obsah žádostí o udělení výjimky a obsah a posuzování programů pro snížení specifických emisí CO₂, dále za účelem upravení hodnoty M₀ uvedené v příloze I nařízení (ES) č. 443/2009 podle průměrné hmotnosti nových osobních automobilů za předchozí tři kalendářní roky a úprav vzorců v příloze I nařízení (ES) č. 443/2009. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.
- (17) Je vhodné zachovat přístup spočívající ve stanovení cíle na základě lineárního vztahu mezi užitkovostí osobního automobilu a jeho cílovými hodnotami emisí CO₂ vyjádřeného vzorcí stanovenými v příloze I nařízení (ES) č. 443/2009, neboť to umožňuje zachovat rozmanitost trhu s osobními automobily a schopnost výrobců uspokojovat různé potřeby spotřebitelů, a zamezit tak jakémukoli neoprávněnému narušování hospodářské soutěže.
- (18) Komise ve svém posouzení dopadů zhodnotila dostupnost údajů o stopě a jejich použití jako parametru užitkovosti ve vzorcích stanovených v příloze I nařízení (ES) č. 443/2009. Na základě tohoto posouzení dopadů Komise dospěla k závěru, že parametrem užitkovosti použitým ve vzorci pro rok 2020 by měla být hmotnost. V budoucím přezkumu by se však měly zvážit nižší náklady a výhody přechodu na stopu jako parametr užitkovosti.
- (19) Emise skleníkových plynů produkované v souvislosti s dodávkou energií, výrobou vozidel a jejich likvidací představují významnou součást stávající celkové uhlíkové stopy silniční dopravy a jejich význam se v budoucnu pravděpodobně ještě výrazně zvýší. Měla by proto být přijata politická opatření, která by výrobce vedla k zavádění optimálních řešení zohledňujících především emise skleníkových plynů související s výrobou energie dodávané do vozidel, jako jsou elektřina a alternativní paliva, a k zajištění toho, aby tyto emise nenarušovaly výhody plynoucí z lepšího využívání provozní energie vozidel, jež je cílem nařízení (ES) č. 443/2009.
- (20) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž vymezení způsobů, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO₂ z nových osobních automobilů do roku 2020, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej z důvodu jeho rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v tomto článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (21) Nařízení (ES) č. 443/2009 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

⁽¹⁾ Rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi (Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 443/2009 se mění takto:

- 1) V článku 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„S účinkem od roku 2020 stanoví toto nařízení cíl pro průměrné emise z nového vozového parku ve výši 95 g CO₂/km, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, přílohou XII nařízení (ES) č. 692/2008 a jeho prováděcími opatřeními a pomocí inovativních technologií.“

- 2) V článku 2 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„4. S účinkem od 1. ledna 2012 se článek 4, čl. 8 odst. 4 písm. b) a c), článek 9 a čl. 10 odst. 1 písm. a) a c) nevztahují na výrobce, který je spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědný za méně než 1 000 nových osobních automobilů registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce.“

- 3) V čl. 3 odst. 2 písm. a) se první odrážka nahrazuje tímto:

„— pravomoc vykonávat více než polovinu hlasovacích práv, nebo“.

- 4) V článku 4 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

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

- 65 % v roce 2012,
- 75 % v roce 2013,
- 80 % v roce 2014,
- 100 % od roku 2015 do roku 2019,
- 95 % v roce 2020,
- 100 % od roku 2020 dále.“

- 5) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 5a

Superkredity pro dosažení cíle 95 g CO₂/km

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.“

- 6) V článku 8 se odstavec 9 nahrazuje tímto:

„9. Komise přijme prováděcí pravidla týkající se postupů monitorování a hlášení údajů podle tohoto článku a použití přílohy II prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a za účelem změny požadavků na údaje a parametrů údajů stanovených v příloze II.“

7) V článku 9 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Komise určí způsob výběru poplatků za překročení emisí podle odstavce 1 prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.“

8) Článek 11 se mění takto:

a) v odstavci 3 se zrušuje poslední věta;

b) v odst. 4 druhém pododstavci se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) v případě použití ve vztahu k příloze I bodu 1 písm. a) a b) cíl, kterým je 25 % snížení průměrných specifických emisí CO₂ naměřených v roce 2007, nebo podává-li více spojených podniků jednu žádost, 25 % snížení průměru průměrných specifických emisí CO₂ těchto spojených podniků v roce 2007.“;

c) v odst. 4 druhém pododstavci se doplňuje nové písmeno, které zní:

„c) v případě použití ve vztahu k příloze I bodu 1 písm. c) cíl, kterým je 45 % snížení průměrných specifických emisí CO₂ naměřených v roce 2007, nebo podává-li více spojených podniků jednu žádost, 45 % snížení průměru průměrných specifických emisí CO₂ těchto spojených podniků v roce 2007.“;

d) odstavec 8 se nahrazuje tímto:

„8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a, 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.“

9) Článek 12 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

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

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

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

b) v odstavci 2 se první věta nahrazuje tímto:

„Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů prováděcí pravidla pro postup schvalování inovativních technologií nebo inovativních technologických souborů uvedených v odstavci 1. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2 tohoto nařízení.“;

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„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 prostřednictvím každého opatření.“

10) Článek 13 se mění takto:

a) v odstavci 2 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Komise tato opatření přijme prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a.“;

b) v odstavci 3 se zrušuje druhý pododstavec;

c) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Do 31. prosince 2015 přezkoumá Komise cíle pro specifické emise a způsoby jejich dosažení stanovené v tomto nařízení, jakož i další aspekty tohoto nařízení, včetně toho, zda trvá nutnost parametru užítkovosti a zda je udržitelnějším parametrem užítkovosti hmotnost nebo stopa, s cílem stanovit cíle emisí CO₂ u nových osobních automobilů pro období po roce 2020. V tomto ohledu musí být posouzení nezbytné míry snížení emisí v souladu s dlouhodobými cíli Unie v oblasti klimatu a se závěry vyplývajícími pro vývoj nákladově efektivní technologie pro snížení CO₂ u automobilů. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu. Tato zpráva obsahuje veškeré případné návrhy na změnu tohoto nařízení, včetně možného stanovení realistického a dosažitelného cíle, a to na základě souhrnného posouzení dopadu, v němž bude zohledněno zachování konkurenceschopnosti automobilového průmyslu a na něm závislých průmyslových odvětví. Komise při vypracování těchto návrhů zajistí, aby byly v co nejvyšší míře neutrální z hlediska hospodářské soutěže a zároveň byly sociálně spravedlivé a udržitelné.“;

d) odstavec 7 se nahrazuje tímto:

„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 nařízení (ES) č. 692/2008. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2 tohoto nařízení.“

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 14a za účelem úpravy vzorců stanovených v příloze I, a to s použitím metodiky přijaté podle prvního pododstavce, přičemž zajistí, aby v rámci starých a nových zkušebních postupů byly požadavky na snížení emisí kladené na výrobce a vozidla pro různý užitek srovnatelně přísné.“

11) Článek 14 se nahrazuje tímto:

„Článek 14

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro změnu klimatu zřízený článkem 9 rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 280/2004/ES (*). Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (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.

(*) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 280/2004/ES ze dne 11. února 2004 o mechanismu monitorování emisí skleníkových plynů ve Společenství a provádění Kjótského protokolu (Úř. věst. L 49, 19.2.2004, s. 1).

(**) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).“

12) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 14a

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. 8 odst. 9 druhém pododstavci, čl. 11 odst. 8, čl. 13 odst. 2 třetím pododstavci a čl. 13 odst. 7 druhém pododstavci je svěřena Komisi na dobu pěti let od 8. dubna 2014. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejné 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. 8 odst. 9 druhém pododstavci, čl. 11 odst. 8, čl. 13 odst. 2 třetím pododstavci a čl. 13 odst. 7 druhém pododstavci 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. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 8 odst. 9 druhého pododstavce, čl. 11 odst. 8, čl. 13 odst. 2 třetího pododstavce a čl. 13 odst. 7 druhého pododstavce vstoupí v platnost, pouze 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.“

13) V příloze I bodě 1 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„c) Od roku 2020:

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

kde

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M_0 = hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 2;

$a = 0,0333$.“

14) Příloha II se mění takto:

a) v části A bodě 1 se doplňuje následující písmeno:

„n) maximální čistý výkon;“;

b) v tabulce „Podrobné údaje uvedené v části A bodě 1“ se doplňuje sloupec, který zní:

„maximální čistý výkon (kW)“.

Článek 2

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

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

Ve Štrasburku dne 11. března 2014.

Za Evropský parlament
předseda
M. SCHULZ

Za Radu
předseda
D. KOURKOULAS