

I

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné)

NARIADENIA

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 443/2009

z 23. apríla 2009,

ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 175 ods. 1,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Cieľom tohto nariadenia je stanoviť výkonové emisné normy pre nové osobné automobily registrované v Spoločenstve, čo je súčasťou integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel pri riadnom fungovaní vnútorného trhu.
- (2) V Rámcovom dohovore Organizácie spojených národov o zmene klímy, ktorý v mene Európskeho spoločenstva schválila Rada rozhodnutím 94/69/ES ⁽³⁾, sa od všetkých

strán požaduje, aby sformulovali a implementovali národné a v prípade potreby i regionálne programy obsahujúce opatrenia na zmiernenie zmeny klímy. V tejto súvislosti navrhla Komisia v januári 2007, aby Európska únia v kontexte medzinárodných rokovaní presadzovala cieľ 30 % zníženia emisií skleníkových plynov produkovaných v rozvinutých krajinách do roku 2020 (v porovnaní s úrovňami z roku 1990) a aby Únia sama prijala pevný nezávislý záväzok dosiahnuť zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2020 najmenej o 20 % (v porovnaní s úrovňami z roku 1990) bez ohľadu na zníženia dosiahnuté v ostatných rozvinutých krajinách. Tento cieľ schválili Európsky parlament a Rada.

- (3) Jedným z dôsledkov, ktoré z týchto záväzkov vyplývajú je, že všetky členské štáty budú musieť výrazným spôsobom znížiť emisie z osobných automobilov. V záujme dosiahnutia potrebného podstatného zníženia by sa politiky a opatrenia mali vykonávať na úrovni členských štátov a na úrovni Spoločenstva nielen v sektore priemyslu a energetiky, ale vo všetkých sektoroch ekonomiky Spoločenstva. Cestná doprava je druhým najväčším producentom skleníkových plynov v rámci Únie a jej emisie i naďalej rastú. Ak bude vplyv cestnej dopravy na zmenu klímy naďalej narašťať, významne to znehodnotí zníženia zamerané na boj so zmenou klímy v iných sektoroch.
- (4) Prijatím cieľov Spoločenstva pre nové osobné automobily sa výrobcom poskytne väčšia istota pri plánovaní a väčšia flexibilita pri dosahovaní požadovaného zníženia CO₂ než aká by sa členským štátom poskytla v osobitných vnútroštátnych cieľoch zníženia emisií. Pri stanovovaní výkonových emisných noriem je dôležité zohľadňovať dôsledky pre trhy a konkurencieschopnosť výrobcov, priame a nepriame náklady, ktoré sa týmkladú na odvetvie, a z toho vyplývajúce výhody z ohľadom na podnecovanie inovácie a znižovanie energetickej spotreby.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 77, 31.3.2009, s. 1.

⁽²⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu zo 17. decembra 2008 (zatiaľ ne-uverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady zo 6. apríla 2009.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 33, 7.2.1994, s. 11.

- (5) Toto nariadenie vychádza z dobre etablovaného procesu merania a monitorovania emisií CO₂ u automobilov registrovaných v Spoločenstve v súlade s rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 1753/2000/ES z 22. júna 2000, ktorým sa ustanovuje systém na monitorovanie priemerných špecifických emisií CO₂ pochádzajúcich z nových osobných automobilov⁽¹⁾. Je dôležité, aby stanovovanie požiadaviek na znižovanie emisií CO₂ i naďalej poskytovalo výrobcov motorových vozidiel v celom Spoločenstve a ich novému vozovému parku predvídateľnosť a bezpečnosť pri plánovaní v rámci Spoločenstva.
- (6) Komisia prijala v roku 1995 stratégiu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z automobilov. Stratégia sa zakladala na troch pilieroch: na dobrovoľných záväzkoch automobilového priemyslu na zníženie emisií, zlepšení informovania zákazníkov a podpore palivovo účinných vozidiel prostredníctvom finančných opatrení.
- (7) Združenie európskych výrobcov automobilov (ACEA) prijalo v roku 1998 záväzok znížiť priemerné emisie predávaných nových automobilov na 140 g CO₂/km do roku 2008 a v roku 1999 prijalo Združenie japonských výrobcov automobilov (JAMA) a Združenie kórejských výrobcov automobilov (KAMA) záväzok znížiť priemerné emisie nových predávaných automobilov na 140 g CO₂/km do roku 2009. Tieto záväzky boli uznané v odporúčaní Komisie 1999/125/ES z 5. februára 1999 o znížení emisií CO₂ osobných automobilov⁽²⁾ (ACEA), odporúčaní Komisie 2000/303/ES z 13. apríla 2000 o znížení emisií CO₂ osobných automobilov (KAMA)⁽³⁾ a odporúčaní Komisie 2000/304/ES z 13. apríla 2000 o znížení emisií CO₂ osobných automobilov (JAMA)⁽⁴⁾.
- (8) Komisia prijala 7. februára 2007 súbežne dve oznámenia: oznámenie o výsledkoch preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel a oznámenie o konkurenčnom regulačnom rámci pre automobilový priemysel pre 21. storočie CARS 21. V oznámeniach sa poukázalo na skutočnosť, že v plnení cieľa 140 g CO₂/km do roku 2008/2009 sa dosiahol pokrok, ale cieľ Spoločenstva na úrovni 120 g CO₂/km sa do roku 2012 pri absencii dodatočných opatrení nepodarí splniť.
- (9) V oznámeniach sa preto pre splnenie cieľa Spoločenstva, ktorý je 120 g CO₂/km do roku 2012, navrhlo prijatie integrovaného prístupu a oznámilo sa, že Komisia na dosiahnutie cieľov Spoločenstva navrhne právny rámec so zameraním na povinné znižovanie emisií CO₂ tak, aby sa prostredníctvom zlepšení technológie motorov vozidiel dosiahol cieľ 130 g CO₂/km pre priemerný nový vozový park. V súlade s prístupom podľa dobrovoľných záväzkov, ktoré prijali výrobcovia, sa to vzťahuje na prvky, ktoré sa zohľadňujú pri meraní emisií CO₂ osobných automobilov v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel⁽⁵⁾. Zníženie o ďalších 10 g CO₂/km alebo jeho ekvivalent, pokiaľ je to z technického hľadiska potrebné na dosiahnutie rovnocenného efektu, sa dosiahne pomocou iných technologických zlepšení a zvýšením používania trvalo udržateľných biopalív.
- (10) Právny rámec na vykonávanie cieľa pre priemerný nový vozový park by mal zabezpečiť ciele znižovania, ktoré budú konkurenčne neutrálne, sociálne spravodlivé a udržateľné a ktoré budú brať do úvahy rôznorodosť európskych výrobcov automobilov a nebudú spôsobovať neodôvodnené narušenie hospodárskej súťaže medzi nimi. Právny rámec by mal byť zlučiteľný s celkovým zámerom dosiahnutia cieľov Kjótskeho protokolu Spoločenstvom a mal by sa doplniť ďalšími nástrojmi viac súvisiacimi s používaním, ako napr. diferencovanie daní na automobily a energiu.
- (11) Vo všeobecnom rozpočte Európskej únie by sa mali zabezpečiť primerané finančné prostriedky na podporu vývoja technológií, pomocou ktorých možno dosiahnuť radikálne zníženie emisií CO₂ z cestných vozidiel.
- (12) Aby sa zachovala rozmanitosť na trhu s automobilmi a jeho schopnosť uspokojovať rôzne potreby spotrebiteľov, mali by sa cieľové hodnoty CO₂ osobných automobilov vymedziť ako funkcia úžitkovej hodnoty automobilov na lineárnom základe. Na opísanie tejto úžitkovej hodnoty je vhodným parametrom hmotnosť, ktorá je v korelácii so súčasnými emisiami, čo prináša reálnejšie cieľové hodnoty, ktoré neovplyvňujú hospodársku súťaž. Navyše údaje o hmotnosti sú dostupné už v súčasnosti. Mali by sa zhromažďovať aj údaje o alternatívnych parametroch úžitkovej hodnoty, ako napríklad stopa (rozchod vynásobený rázvorom), s cieľom uľahčiť dlhodobé hodnotenia prístupu založeného na úžitkovej hodnote. Komisia by do roku 2014 mala preskúmať dostupnosť údajov a v prípade potreby predložiť Európskemu parlamentu a Rade návrh na prispôbenie parametra úžitkovej hodnoty.
- (13) Cieľom tohto nariadenia je vytvoriť stimuly pre automobilový priemysel, aby investoval do nových technológií. Týmto nariadením sa aktívne podporuje ekologická inovácia a zohľadňuje budúci technický rozvoj. Osobitne by sa mal podporiť vývoj inovačných technológií pohonu automobilov, pretože tieto prinášajú výrazne nižšie emisie ako tradičné osobné automobily. Týmto spôsobom sa podporí dlhodobá konkurencieschopnosť európskeho priemyslu a vytvorí sa viac vysokokvalitných pracovných miest. Komisia by mala posúdiť možnosť zahrnúť ekologické inovačné opatrenia do revízie skúšobných postupov podľa článku 14 ods. 3 nariadenia (ES) č. 715/2007, pričom sa zohľadnia technické a ekonomické dôsledky takéhoto zahrnutia.

(1) Ú. v. ES L 202, 10.8.2000, s. 1.

(2) Ú. v. ES L 40, 13.2.1999, s. 49.

(3) Ú. v. ES L 100, 20.4.2000, s. 55.

(4) Ú. v. ES L 100, 20.4.2000, s. 57.

(5) Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.

- (14) Vzhľadom na veľmi vysoké náklady na výskum a vývoj a jednotkové výrobné náklady na prvé generácie vozidiel s výrazne nízkouhlíkovými technológiami, ktoré by sa mali zaviesť na trh po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia, malo by toto nariadenie dočasne prispieť k zrýchleniu a uľahčeniu procesu zavedenia ultra-nízkouhlíkových vozidiel na trh Spoločenstva v počiatočných fázach ich komercializácie.
- (15) Využívanie určitých alternatívnych palív môže priniesť výrazné zníženie emisií CO₂ na základe princípu well-to-wheel (od zdroja ku kolesám). Toto nariadenie preto obsahuje osobitné ustanovenia zamerané na podporu ďalšieho vývoja vozidiel na alternatívne palivá na trhu Spoločenstva.
- (16) Aby sa zabezpečil súlad s prístupom prijatým Komisiou v stratégii pre CO₂ z automobilov, najmä vo vzťahu k dobrovoľným záväzkom prijatým združeniami výrobcov, cieľové hodnoty by sa mali uplatňovať na nové osobné automobily po prvýkrát registrované v Spoločenstve, ktoré s výnimkou obmedzeného časového obdobia, aby sa predišlo zneužívaniu, ešte neboli registrované mimo Spoločenstva.
- (17) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá ⁽¹⁾, sa zriaďuje harmonizovaný rámec obsahujúci administratívne ustanovenia a všeobecné technické požiadavky potrebné na schvaľovanie všetkých nových vozidiel v rámci jej rozsahu pôsobnosti. Subjekt zodpovedný za dosiahnutie súladu s týmto nariadením by mal byť ten istý ako subjekt zodpovedný za všetky hľadiská procesu typového schvaľovania v súlade s uvedenou smernicou a za zabezpečenie súladu výroby.
- (18) Na účely typového schvaľovania sa na vozidlá na špeciálne účely definované v prílohe II k smernici 2007/46/ES uplatňujú osobitné požiadavky, a preto by sa tieto mali vyňať z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Vozidlá, ktoré boli pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia zaradené do kategórie M₁, ktoré boli skonštruované osobitne s komerčným účelom umožniť používanie invalidných vozíkov vo vnútri vozidla a ktoré vyhovujú definícii vozidla na špeciálne účely podľa prílohy II k smernici 2007/46/ES, by sa takisto mali vyňať z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia v súlade s politikou Spoločenstva na pomoc osobám so zdravotným postihnutím.
- (19) Výrobcovia by mali mať možnosť rozhodnúť o tom, ako dosiahnuť cieľové hodnoty podľa tohto nariadenia, a malo by sa im umožniť, aby priemerovali emisie svojho celého nového vozového parku namiesto dodržiavania cieľových hodnôt CO₂ každého individuálneho automobilu. Od výrobcov by sa preto malo vyžadovať, aby zabezpečili, že priemerné špecifické emisie všetkých nových automobilov, ktoré sú registrované v Spoločenstve a za ktoré zodpovedajú, nepresiahli priemerné cieľové hodnoty emisií týchto automobilov. Táto požiadavka by sa mala začať zavádzať medzi rokmi 2012 a 2015 s cieľom uľahčiť prechod.
- (20) Nie je vhodné využívať rovnakú metódu na určovanie cieľov na zníženie emisií pre výrobcov s veľkým objemom výroby ako pre výrobcov s malým objemom výroby považovaných za nezávislých na základe kritérií stanovených v tomto nariadení. Takíto výrobcovia s malým objemom výroby by mali mať alternatívne ciele na znižovanie emisií súvisiace s technologickým potenciálom vozidiel daného výrobcu na znižovanie ich špecifických emisií CO₂, zodpovedajúce charakteristikám príslušných segmentov trhu. Táto výnimka by sa mala riešiť v rámci revízie špecifických cieľov na znižovanie emisií v prílohe I, ktorá sa má dokončiť najneskôr do začiatku roka 2013.
- (21) Špecializovaní výrobcovia by mali mať možnosť využívať alternatívny cieľ, ktorý je o 25 % nižší ako ich priemerné špecifické emisie CO₂ v roku 2007. Ak neexistujú informácie o priemerných špecifických emisiách výrobcu za rok 2007, treba určiť primerane zodpovedajúci cieľ. Táto výnimka by sa mala riešiť v rámci revízie špecifických cieľov na znižovanie emisií v prílohe I, ktorá sa má dokončiť najneskôr do začiatku roka 2013.
- (22) Pri určovaní priemerných špecifických emisií CO₂ pre všetky nové automobily registrované v Spoločenstve, za ktoré zodpovedajú výrobcovia, by sa mali brať do úvahy všetky automobily bez ohľadu na ich hmotnosť alebo iné charakteristiky. Aj keď sa nariadenie (ES) č. 715/2007 nevzťahuje na osobné automobily s referenčnou hmotnosťou nad 2 610 kg, ktorých typové schvaľovanie sa nerozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007, emisie pre tieto automobily by sa mali merať v súlade s rovnakým postupom merania, aký je uvedený pre osobné automobily v nariadení (ES) č. 692/2008 ⁽²⁾. Výsledné hodnoty emisií CO₂ by sa mali zapisovať do osvedčenia o zhode vozidla s cieľom umožniť ich zaradenie do monitorovacieho systému.
- (23) V záujme ich flexibility sa výrobcom na splnenie cieľov podľa tohto nariadenia poskytuje možnosť uzavrieť dohodu o vytvorení zoskupenia na otvorenom, transparentnom a nediskriminačnom základe. Dohoda o vytvorení zoskupenia by nemala presiahnuť päť rokov, ale môže sa obnoviť. Ak výrobcovia vytvoria zoskupenie, ich ciele podľa tohto nariadenia sa budú považovať za splnené, ak priemerné emisie zoskupenia ako celku nepresiahnu cieľové emisie pre zoskupenie.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1).

- (24) Na zabezpečenie splnenia cieľov podľa tohto nariadenia je potrebný rozsiahly mechanizmus zhody.
- (25) Špecifické emisie CO₂ pochádzajúce z nových osobných automobilov sa v Spoločenstve merajú na harmonizovanom základe podľa metodiky stanovenej v nariadení (ES) č. 715/2007. S cieľom minimalizovať administratívnu záťaž tohto nariadenia by sa súlad mal merať prostredníctvom odkazu na údaje o registráciách nových automobilov v Spoločenstve zozbierané členskými štátmi a oznámené Komisii. S cieľom zabezpečiť jednotnosť údajov použitých na posúdenie súladu by sa pravidlá zhromažďovania a oznamovania týchto údajov mali čo najviac harmonizovať.
- (26) V smernici 2007/46/ES sa ustanovuje, že výrobcovia musia vydať osvedčenie o zhode, ktoré musí byť sprievodným dokumentom každého nového osobného automobilu, a členské štáty môžu povoliť registráciu a prevádzkovanie nového osobného automobilu, len ak je sprevádzané platným osvedčením o zhode. Údaje zhromaždené členskými štátmi by mali byť zhodné s osvedčením o zhode vydaným výrobcom pre príslušný osobný automobil a mali by byť založené len na tomto referenčnom dokumente. Ak členské štáty z oprávnených dôvodov nepoužívajú osvedčenie o zhode v rámci postupu registrovania a uvedenia do používania nového osobného vozidla, mali by zaviesť opatrenia potrebné na zabezpečenie primeranej presnosti pri postupe monitorovania. Mala by existovať štandardná databáza Spoločenstva pre údaje uvedené v osvedčeniach o zhode. Táto databáza by sa mala používať ako jediná referencia, aby členské štáty mohli ľahšie poskytovať registračné údaje pri novej registrácii vozidiel.
- (27) Súlad výrobcov s cieľmi podľa tohto nariadenia by sa mal hodnotiť na úrovni Spoločenstva. Výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie CO₂ prekročia limity povolené podľa tohto nariadenia, by mali od roku 2012 za každý kalendárny rok zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Poplatok by sa mal ukladať v závislosti od miery porušovania cieľov výrobcami a časom by sa mal zvyšovať. S cieľom dostatočne stimulovať prijímanie opatrení na znižovanie špecifických emisií CO₂ osobných automobilov by mal poplatok odzrkadľovať technologické náklady. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem do všeobecného rozpočtu Európskej únie.
- (28) Akékoľvek vnútroštátne opatrenia, ktoré členské štáty môžu zachovať alebo zaviesť v súlade s článkom 176 zmluvy, by na základe posúdenia účelu tohto nariadenia a ním zavedených postupov nemali ukladať dodatočné alebo prísnejšie postihy výrobcom, ktorí neplnia ciele stanovené týmto nariadením.
- (29) Týmto nariadením by nemalo byť dotknuté plné uplatňovanie pravidiel Spoločenstva o hospodárskej súťaži.
- (30) Komisia by mala posúdiť nové postupy na dosiahnutie dlhodobých cieľov, najmä sklon krivky, parameter úžitkovej hodnoty a systém poplatkov za nadmerné emisie.
- (31) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽¹⁾.
- (32) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na zmenu a doplnenie požiadaviek na monitorovanie a posielanie údajov v závislosti od skúseností s uplatňovaním tohto nariadenia, na zavedenie metód vyberania poplatkov za nadmerné emisie, na prijatie podrobných ustanovení vo vzťahu k výnimkám pre určitých výrobcov, na úpravu prílohy I pri zohľadnení vývoja hmotnosti nových osobných automobilov registrovaných v Spoločenstve a na zmenu regulačného skúšobného postupu na meranie špecifických emisií CO₂. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia, okrem iného jeho doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (33) Z dôvodu zjednodušenia a právnej čistoty by sa rozhodnutie č. 1753/2000/ES malo zrušiť.
- (34) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie výkonových emisných požiadaviek v oblasti emisií CO₂ pre nové osobné automobily s cieľom zabezpečiť riadne fungovanie vnútorného trhu a dosiahnuť celkový cieľ Únie, ktorým je zníženie emisií skleníkových plynov, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu rozsahu a dôsledkov navrhovanej činnosti ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy a ciele

Týmto nariadením sa stanovujú výkonové emisné požiadavky v oblasti emisií CO₂ pre nové osobné automobily s cieľom zabezpečiť riadne fungovanie vnútorného trhu a dosiahnuť celkový cieľ

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

Európskeho spoločenstva, ktorým sú priemerné emisie CO₂ nového vozového parku vo výške 120 g CO₂/km. Týmto nariadením sa stanovujú priemerné emisie CO₂ nových osobných automobilov, merané v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a jeho vykonávacími opatreniami a s inovačnými technológiami, na úroveň 130 g CO₂/km, a to pomocou zlepšenej technológie automobilových motorov.

Týmto nariadením sa v súlade s článkom 13 ods. 5 pre nový vozový park stanovuje od roku 2020 cieľ priemerných emisií vo výške 95 g CO₂/km.

V rámci integrovaného prístupu Spoločenstva doplnia toto nariadenie dodatočné opatrenia zodpovedajúce zníženiu o 10 g CO₂/km.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na motorové vozidlá kategórie M₁, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES (ďalej len „osobné automobily“), ktoré sú po prvýkrát registrované v Spoločenstve a ktoré predtým neboli registrované mimo Spoločenstva (ďalej len „nové osobné automobily“).

2. Predchádzajúca registrácia mimo Spoločenstva vykonaná menej ako tri mesiace pred registráciou v Spoločenstve sa nezohľadňuje.

3. Toto nariadenie sa neuplatňuje na vozidlá na špeciálne účely vymedzené v časti A bode 5 prílohy II k smernici 2007/46/ES.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „priemerné špecifické emisie CO₂“ je vzhľadom na výrobcu priemer špecifických emisií CO₂ všetkých nových osobných automobilov, ktorých je výrobcom;
- b) „osvedčenie o zhode“ je osvedčenie uvedené v článku 18 smernice 2007/46/ES;
- c) „výrobca“ je osoba alebo orgán, ktorý schvaľovaciemu orgánu zodpovedá za všetky aspekty postupu typového schvaľovania ES v súlade so smernicou 2007/46/ES a za zabezpečenie zhody výroby;
- d) „hmotnosť“ je hmotnosť vozidla s karosériou v prevádzkovom stave uvedená v osvedčení o zhode a vymedzená v oddiele 2.6 prílohy I k smernici 2007/46/ES;
- e) „stopa“ je rozchod vynásobený rázvorom kolies, ako sa uvádza v osvedčení o zhode a vymedzuje v častiach 2.1 a 2.3 prílohy I k smernici 2007/46/ES;

f) „špecifické emisie CO₂“ sú emisie CO₂ osobného automobilu merané v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a špecifikované v osvedčení o zhode ako hmotnosť (kombinovaných) emisií CO₂; pre osobné automobily, ktoré nie sú typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, „špecifické emisie CO₂“ sú emisie CO₂ merané v súlade s rovnakým postupom merania, aký je stanovený pre osobné automobily v nariadení (ES) č. 692/2008 alebo v súlade s postupmi prijatými Komisiou na stanovenie emisií CO₂ pre takéto osobné automobily;

g) „cieľová hodnota špecifických emisií“ predstavuje vzhľadom na výrobcu priemerné špecifické emisie CO₂ povolené v súlade s prílohou I vzhľadom na každý nový osobný automobil, ktorého je výrobcom, alebo v prípade, v ktorom sa výrobcovi udelila výnimka podľa článku 11, predstavuje cieľovú hodnotu špecifických emisií stanovenú v súlade s uvedenou výnimkou.

2. Na účely tohto nariadenia „skupina prepojených výrobcov“ znamená výrobcu a s ním prepojené podniky. Vo vzťahu k výrobcovi „prepojené podniky“ sú:

- a) podniky, v ktorých má výrobca priamo alebo nepriamo:
 - právomoc vykonávať viac ako polovicu hlasovacích práv,
 - právomoc vymenovať viac ako polovicu členov dozornej rady, predstavenstva alebo orgánov právne zastupujúcich podnik, alebo
 - právo riadiť záležitosti podniku;
- b) podniky, ktoré môžu priamo alebo nepriamo vykonávať práva alebo právomoci uvedené v písmene a) nad výrobcou;
- c) podniky, v ktorých má niektorý podnik uvedený v písmene b) priamo alebo nepriamo práva alebo právomoci uvedené v písmene a);
- d) podniky, v ktorých má výrobca spolu s jedným alebo viacerými podnikmi uvedenými v písmenách a), b) alebo c), alebo podniky, v ktorých majú dva alebo viaceré uvedené podniky spolu práva alebo právomoci uvedené v písmene a);
- e) podniky, v ktorých sú práva alebo právomoci uvedené v písmene a) spoločne v rukách výrobcu alebo jedného alebo viacerých s ním prepojených podnikov uvedených v písmenách a) až d) a jednej alebo viacerých tretích strán.

Článok 4

Cieľové hodnoty špecifických emisií

Každý výrobca osobných automobilov zabezpečí v kalendárnom roku začínajúcom 1. januára 2012 a v každom nasledujúcom kalendárnom roku, že jeho priemerné špecifické emisie CO₂ neprekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií určenú v súlade

s prílohou I alebo v prípade, v ktorom sa výrobcovi udelila výnimka podľa článku 11, v súlade s uvedenou výnimkou.

Na účely určenia priemerných špecifických emisií CO₂ každého výrobcu sa vezmú do úvahy nasledujúce percentuálne podiely nových osobných automobilov registrovaných v príslušnom roku:

- 65 % v roku 2012,
- 75 % v roku 2013,
- 80 % v roku 2014,
- 100 % od roku 2015.

Článok 5

Superkredity

Pri vypočítaní priemerných špecifických emisií CO₂ sa každý nový osobný automobil so špecifickými emisiami CO₂ nižšími ako 50 g CO₂/km počíta ako:

- 3,5 automobilu v roku 2012,
- 3,5 automobilu v roku 2013,
- 2,5 automobilu v roku 2014,
- 1,5 automobilu v roku 2015,
- 1 automobil od roku 2016.

Článok 6

Cieľové hodnoty špecifických emisií pre vozidlá na alternatívne palivo

V záujme zistenia, či výrobca dodržiava svoje cieľové hodnoty špecifických emisií uvedené v článku 4, sa špecifické emisie CO₂ každého vozidla navrhnutého tak, aby bolo schopné používať na svoj pohon palivovú zmes benzínu s 85 % etanolom (E85) a splňajúceho príslušné právne predpisy Spoločenstva alebo európske technické normy, do 31. decembra 2015 znížia o 5 % ako uznanie za vyššiu technologickú schopnosť a schopnosť znižovať emisie fungovaním na biopalivá. Toto zníženie sa uplatní len v prípade, že aspoň 30 % čerpacích staníc v členskom štáte, v ktorom je vozidlo registrované, poskytuje tento typ alternatívneho paliva v súlade s kritériami trvalej udržateľnosti pre biopalivá stanovenými v príslušných právnych predpisoch Spoločenstva.

Článok 7

Združovanie

1. Výrobcovia iní ako výrobcovia, ktorým sa udelila výnimka podľa článku 11, sa môžu v záujme splnenia svojich povinností podľa článku 4 združovať.

2. Dohoda o združení sa môže týkať jedného alebo viacerých kalendárnych rokov pod podmienkou, že celková platnosť dohody nepresahuje päť kalendárnych rokov a dohoda musí nadobudnúť platnosť najneskôr 31. decembra prvého kalendárneho roku, za ktorý sa má objem emisií posudzovať spoločne. Výrobcovia, ktorí sa združili, poskytnú Komisii tieto informácie:

- a) označenie výrobcov, ktorí budú zahrnutí do združenia;
- b) označenie výrobcu určeného za správcu združenia, ktorý bude kontaktnou osobou združenia a bude zodpovedný za platbu poplatkov za nadmerné emisie uložených združeniu v súlade s článkom 9, a
- c) dôkaz o tom, že správca združenia bude schopný plniť povinnosti podľa písmena b).

3. Ak navrhovaný správca združenia nespĺňa požiadavku platby poplatkov za nadmerné emisie uložených združeniu v súlade s článkom 9, Komisia o tom informuje výrobcov.

4. Výrobcovia zahrnutí do združenia spoločne informujú Komisiu o každej zmene správcu združenia alebo jeho finančnej situácie, ktorá by mohla ovplyvniť jeho schopnosť plniť požiadavku platby poplatkov za nadmerné emisie uložených združeniu v súlade s článkom 9, ako aj o každej zmene členstva v združení alebo o jeho rozpustení.

5. Výrobcovia môžu uzatvoriť dohody o združení pod podmienkou, že ich dohody sú v súlade s článkami 81 a 82 zmluvy a že sa na ich základe umožní otvorená, transparentná a nediskriminačná účasť každého výrobcu žiadajúceho o členstvo v združení za komerčne prijateľných podmienok. Bez toho, aby tým bola dotknutá všeobecná uplatniteľnosť predpisov Spoločenstva o hospodárskej súťaži vzťahujúcich sa na takéto združenia, zabezpečia všetci účastníci združenia najmä to, že v kontexte ich dohody o združení sa nebudú zdieľať žiadne údaje ani vymieňať žiadne informácie okrem týchto informácií:

- a) priemerné špecifické emisie CO₂;
- b) cieľová hodnota špecifických emisií;
- c) celkový počet registrovaných vozidiel.

6. Odsek 5 sa neuplatňuje v prípade, ak sú všetci výrobcovia zahrnutí v združení súčasťou rovnakej skupiny prepojených výrobcov.

7. Okrem prípadov oznámených podľa článku 3 sa výrobcovia v združení, o ktorom bola Komisia informovaná, považujú za jedného výrobcu na účely splnenia ich povinností podľa článku 4. Informácie o monitorovaní a podávaní správ sa zaznamenávajú pre jednotlivých výrobcov ako aj pre všetky zoskupenia, oznamujú a sú dostupné v centrálnom registri uvedenom v článku 8 ods. 4.

Článok 8

Monitorovanie priemerných emisií a podávanie správ

1. Každý členský štát zaznamená v súlade s časťou A prílohy II informácie o každom novom osobnom automobile registrovanom na jeho území v kalendárnom roku začínajúcom 1. januára 2010 a každom nasledujúcom kalendárnom roku. Tieto informácie sa sprístupnia výrobcovi a ním určeným dovozcom alebo zástupcom v každom členskom štáte. Členské štáty vynaložia všetko úsilie potrebné na zabezpečenie transparentnej práce orgánov zodpovedných za predkladanie informácií. Každý členský štát zabezpečí, že špecifické emisie CO₂ osobných automobilov, ktoré nie sú typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, sa merajú a zaznamenávajú v osvedčení o zhode.

2. Každý členský štát do 28. februára každého roka, začínajúc rokom 2011, stanoví a predloží Komisii informácie uvedené v časti B prílohy II týkajúce sa predchádzajúceho kalendárneho roka. Tieto údaje sa predložia v súlade s formátom uvedeným v časti C prílohy II.

3. Členské štáty na žiadosť Komisie predložia aj celý súbor údajov zhromaždených v súlade s ods. 1.

4. Komisia vedie centrálny register údajov predložených členskými štátmi podľa tohto článku a k 30. júnu každého roka, začínajúc rokom 2011, pre každého výrobcu predbežne vypočíta:

- priemerné špecifické emisie CO₂ za predchádzajúci kalendárny rok;
- cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúci kalendárny rok a
- rozdiel medzi jeho priemernými špecifickými emisiami CO₂ za predchádzajúci kalendárny rok a jeho cieľovou hodnotou špecifických emisií v tom istom roku.

Komisia informuje každého výrobcu o predbežnom výpočte, ktorý sa na neho vzťahuje. Oznámenie obsahuje údaje za každý členský štát o počte nových registrovaných osobných automobilov a ich špecifických emisiách CO₂.

Register sa verejne sprístupní.

5. Výrobcovia môžu do troch mesiacov od oznámenia predbežného výpočtu podľa ods. 4 informovať Komisiu o chybách v údajoch, pričom uvedú členský štát, v ktorého údajoch sa podľa nich vyskytla chyba.

Komisia posúdi každé oznámenie od výrobcov a do 31. októbra buď potvrdí alebo upraví predbežné výpočty podľa ods. 4.

6. V prípade, ak Komisia na základe výpočtov podľa ods. 5 na kalendárny rok 2010 alebo 2011 dospeje k záveru, že priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu v danom roku presiahli jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií na daný rok, Komisia o tom výrobcu informuje.

7. Členské štáty určia príslušný orgán na zber a oznamovanie údajov z monitoringu v súlade s týmto nariadením a najneskôr 8. decembra 2009 oznámia Komisii, ktorý orgán určili. Komisia o tom následne informuje Európsky parlament a Radu.

8. Členské štáty na každý kalendárny rok, na ktorý sa vzťahuje článok 6, poskytnú Komisii informácie týkajúce sa podielu čerpacích staníc a kritérií trvalej udržateľnosti s ohľadom na E85 podľa uvedeného článku.

9. Komisia môže prijať podrobné pravidlá monitorovania údajov a podávania správ podľa tohto článku a uplatňovania prílohy II v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 14 ods. 2.

Komisia môže zmeniť a doplniť prílohu II na základe skúseností s uplatňovaním tohto nariadenia. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 14 ods. 3.

Článok 9

Poplatky za nadmerné emisie

1. Výrobcovi, alebo v prípade združenia správcovi združenia, uloží Komisia za každý kalendárny rok od roku 2012, za ktorý priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií v danom roku, poplatok za nadmerné emisie.

2. Poplatok za nadmerné emisie podľa ods. 1 sa vypočíta podľa týchto vzorcov:

a) od roku 2012 do roku 2018:

- ak priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií o viac ako 3 g CO₂/km:

$$[(\text{nadmerné emisie} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{počet nových osobných automobilov};$$

- ii) ak priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií o viac ako 2 g CO₂/km, ale nie viac ako 3 g CO₂/km:

$$[(\text{nadmerné emisie} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{počet nových osobných automobilov};$$

- iii) ak priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií o viac ako 1, ale nie viac ako 2 g CO₂/km:

$$[(\text{nadmerné emisie} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{počet nových osobných automobilov};$$

- iv) ak priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií najviac o 1 g CO₂/km:

$$(\text{nadmerné emisie} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{počet nových osobných automobilov};$$

- b) od roku 2019:

$$(\text{nadmerné emisie} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{počet nových osobných automobilov}.$$

Na účely tohto článku sa za „nadmerné emisie“ určené podľa článku 4 považuje kladná hodnota počtu gramov na kilometer, o ktorú priemerné špecifické emisie výrobcu, berúc do úvahy zníženia emisií CO₂ vďaka schváleným inovačným technológiám, prekročili jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií v kalendárnom roku, zaokrúhlená na najbližšie tri desatinné miesta; a za „počet nových osobných automobilov“ sa považuje počet nových osobných automobilov, ktorých je výrobcom a ktoré sa v danom roku zaregistrovali podľa kritérií zavádzania stanovených v článku 4.

3. Komisia určí spôsoby vyberania poplatkov za nadmerné emisie podľa ods. 1.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 14 ods. 3.

4. Poplatky za nadmerné emisie sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Európskej únie.

Článok 10

Uverejňovanie výkonnosti výrobcov

1. Do 31. októbra každého roka, začínajúc rokom 2011, uverejní Komisia zoznam, v ktorom pre každého výrobcu uvedie:

- a) jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúci kalendárny rok;

- b) jeho priemerné špecifické emisie CO₂ za predchádzajúci kalendárny rok;

- c) rozdiel medzi jeho priemernými špecifickými emisiami CO₂ za predchádzajúci kalendárny rok a jeho cieľovou hodnotou špecifických emisií v tom istom roku;

- d) priemerné špecifické emisie CO₂ pre všetky nové osobné automobily v Spoločenstve za predchádzajúci kalendárny rok a

- e) priemernú hmotnosť všetkých nových osobných automobilov v Spoločenstve za predchádzajúci kalendárny rok.

2. Od 31. októbra 2013 sa v zozname uverejnenom podľa ods. 1 takisto uvedie, či výrobca splnil požiadavky stanovené v článku 4 vzhľadom na predchádzajúci kalendárny rok alebo nie.

Článok 11

Výnimky pre určitých výrobcov

1. O výnimku z cieľovej hodnoty špecifických emisií vypočítanej v súlade s prílohou I môže požiadať výrobca, ktorý je zodpovedný za menej ako 10 000 nových osobných automobilov registrovaných v Spoločenstve za kalendárny rok a:

- a) nie je súčasťou skupiny prepojených výrobcov alebo

- b) je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ktorá je zodpovedná celkovo za menej ako 10 000 nových osobných automobilov registrovaných v Spoločenstve za kalendárny rok, alebo

- c) je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ale prevádzkuje svoje vlastné výrobné zariadenia a dizajnérske centrum.

2. Výnimku, o ktorú sa požiadalo podľa ods. 1, možno udeliť najviac na obdobie päť kalendárnych rokov. Žiadosť sa predkladá Komisii a zahŕňa:

- a) názov výrobcu a meno jeho kontaktnej osoby;

- b) doklad o tom, že výrobca je oprávnený na uplatňovanie výnimky podľa ods. 1;

- c) podrobnosti o osobných automobiloch, ktoré vyrába, vrátane hmotnosti a špecifických emisií CO₂ týchto osobných automobilov a

- d) cieľovú hodnotu špecifických emisií, ktorá zodpovedá jeho možnostiam zníženia vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO₂, a zohľadňuje charakteristiku trhu pre vyrábaný model automobilu.

3. Ak sa Komisia domnieva, že výrobca je oprávnený na uplatňovanie výnimky podľa ods. 1 a ubezpečila sa, že cieľová hodnota špecifických emisií navrhovaná výrobcom zodpovedá jeho možnostiam zníženia vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO₂ a zohľadňuje charakteristiku trhu pre vyrábaný model automobilu, udelí výrobcovi výnimku. Táto výnimka sa uplatňuje od 1. januára nasledujúceho roku po dni udelenia výnimky.

4. Žiadosť o výnimku z cieľovej hodnoty špecifických emisií vypočítanej v súlade s prílohou I môže podať výrobca, ktorý je spolu so všetkými s ním prepojenými podnikmi zodpovedný za 10 000 až 300 000 nových osobných automobilov registrovaných v Spoločenstve za kalendárny rok.

Takúto žiadosť môže podať výrobca sám alebo spoločne s ktorýmkoľvek s ním prepojeným podnikom. Žiadosť sa predkladá Komisii a zahŕňa:

- a) všetky informácie stanovené v odseku 2 písm. a) a c) a v prípade potreby aj informácie o všetkých prepojených podnikoch;
- b) cieľ, ktorým je 25 % zníženie oproti priemerným špecifickým emisiám CO₂ z roku 2007, alebo ak ide o samostatnú žiadosť pri viacerých prepojených podnikoch, 25 % zníženie oproti priemeru priemerných špecifických emisií CO₂ týchto podnikov z roku 2007.

Ak neexistujú informácie o priemerných špecifických emisiách CO₂ výrobcu za rok 2007, Komisia určí zodpovedajúci cieľ zníženia na základe najlepších dostupných technológií na zníženie emisií CO₂ používaných v osobných automobiloch porovnateľnej hmotnosti, pričom zohľadní špecifiká trhu pre tento model vyrábaného vozidla. Tento cieľ žiadateľ použije na účely písmena b).

Komisia udelí výrobcovi výnimku, ak sa preukáže, že boli splnené kritériá pre udelenie výnimky uvedené v tomto odseku.

5. Výrobca, ktorému bola udelená výnimka v súlade s týmto článkom, ihneď informuje Komisiu o každej zmene, ktorá má vplyv alebo môže mať vplyv na jeho oprávnenosť na uplatňovanie výnimky.

6. Ak sa Komisia domnieva, či už na základe oznámenia podľa odseku 5 alebo z iných dôvodov, že výrobca nie je viac oprávnený na uplatňovanie výnimky, zruší výnimku s účinnosťou od 1. januára nasledujúceho kalendárneho roku a informuje o tom výrobcu.

7. Ak výrobca nedosahuje svoju cieľovú hodnotu špecifických emisií, Komisia uloží výrobcovi poplatok za nadmerné emisie, ustanovený v článku 9.

8. Komisia môže prijať podrobné ustanovenia na vykonávanie odsekov 1 až 7 týkajúce sa okrem iného výkladu kritérií oprávnenosti na uplatňovanie výnimiek, obsahu žiadostí a obsahu a vyhodnocovaní programov znižovania špecifických emisií CO₂.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 14 ods. 3.

9. Žiadosti o výnimku vrátane podkladových informácií, oznámenia podľa odseku 5, zrušenia podľa odseku 6 a každé uloženie poplatku za nadmerné emisie podľa odseku 7 a opatrenia prijaté na základe odseku 8, sa sprístupnia verejnosti, ak nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie ⁽¹⁾ neustanovuje inak.

Článok 12

Ekologické inovácie

1. Na základe žiadosti dodávateľa alebo výrobcu sa zohľadnia úspory emisií CO₂ dosiahnuté prostredníctvom využitia inovačných technológií. Celkový príspevok týchto technológií k zníženiu cieľa pre priemerné špecifické emisie každého výrobcu môže byť až 7 g CO₂/km.

2. Komisia prijme do roku 2010 v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 14 ods. 2 podrobné ustanovenia pre postup schvaľovania takýchto inovačných technológií. Tieto podrobné ustanovenia budú vychádzať z týchto kritérií pre inovačné technológie:

- a) dodávateľ alebo výrobca musí zodpovedať za úspory emisií CO₂ dosiahnuté prostredníctvom využitia inovačných technológií;
- b) inovačné technológie musia predstavovať preukázaný prínos k znižovaniu emisií CO₂;
- c) inovačné technológie nesmú byť kryté meraniami CO₂ v rámci štandardného testovacieho cyklu, nepodliehajú povinným ustanoveniam na základe dopĺňajúcich opatrení na zníženie o dodatočnú hodnotu 10 g CO₂/km uvedenú v článku 1, ani nie sú povinné podľa iných ustanovení právnych predpisov Spoločenstva.

3. Dodávateľ alebo výrobca, ktorý žiada o schválenie opatrenia ako inovačnej technológie, predloží Komisii správu vrátane osvedčenia o overení uskutočnenom nezávislým a certifikovaným orgánom. V prípade novej interakcie tohto opatrenia s inou už schválenou inovačnou technológiou sa táto interakcia uvedie v správe a v osvedčení o overení sa zhodnotí, do akej miery táto interakcia ovplyvní zníženie dosiahnuté každým opatrením.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43.

4. Komisia potvrdí dosiahnuté zníženie na základe kritérií vymedzených v odseku 2.

Článok 13

Preskúmanie a podávanie správ

1. Komisia v roku 2010 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o preskúmaní pokroku dosiahnutého pri implementácii integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel.

2. Do 31. októbra 2014 a potom každé tri roky sa prijímú opatrenia zamerané na zmenu prílohy I, aby sa stanovila tam uvedená hodnota M₀ ako priemer hmotnosti nových osobných automobilov za predchádzajúce tri kalendárne roky.

Tieto opatrenia sa uplatnia prvýkrát 1. januára 2016 a potom každé tri roky.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 14 ods. 3.

3. Komisia od roku 2012 uskutočňuje posudzovanie vplyvu s cieľom do roku 2014, ako sa uvádza v článku 14 ods. 3 nariadenia (ES) č. 715/2007, zrevidovať postupy merania emisií CO₂ ustanovené podľa uvedeného nariadenia. Komisia najmä predloží príslušné návrhy na úpravu týchto postupov tak, aby primerane odrážali skutočné emisie CO₂ automobilov a začleňovali schválené inovačné technológie definované v článku 12, ktoré by sa mohli zohľadniť v skúšobnom cykle. Komisia zabezpečí, aby boli tieto postupy následne pravidelne preskúmané.

Od dátumu začatia uplatňovania revidovaného postupu na meranie emisií CO₂ sa inovačné technológie už nebudú schvaľovať postupom uvedeným v článku 12.

4. Komisia do roku 2010 preskúma smernicu 2007/46/ES, aby každý model/variant/verzia zodpovedal/a samostatnému súboru inovačných technológií.

5. Komisia do 1. januára 2013 dokončí preskúmanie cieľových hodnôt špecifických emisií podľa prílohy I a výnimiek podľa článku 11 s cieľom vymedziť:

- spôsoby na dosiahnutie dlhodobého cieľa do roku 2020 vo výške 95 g CO₂/km nákladovo efektívnym spôsobom a
- aspekty na uskutočňovanie tohto cieľa vrátane poplatku za nadmerné emisie.

Komisia na základe tohto preskúmania a posúdenia vplyvu, ktoré zahŕňa celkové posúdenie vplyvu na automobilový priemysel a na odvetvia od neho závislé, podá podľa potreby návrh na zmenu a doplnenie tohto nariadenia, a to spôsobom, ktorý bude čo naj-neutrálnejší z hľadiska hospodárskej súťaže a ktorý bude sociálne spravodlivý a udržateľný.

6. V nadväznosti na posúdenie vplyvu Komisia do roku 2014 uverejní správu o dostupnosti údajov týkajúcich sa stopy vozidiel a ich použitia ako parametra úžitkovej hodnoty na určenie cieľových hodnôt špecifických emisií a v prípade potreby predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh na zmenu a doplnenie prílohy I.

7. Prijímú sa opatrenia s cieľom zabezpečiť potrebné úpravy vzorcov v prílohe I, aby sa zohľadnila akákoľvek zmena regulačného skúšobného postupu na meranie špecifických emisií CO₂.

Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 14 ods. 3.

Článok 14

Výbor

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 9 rozhodnutia č. 280/2004/ES⁽¹⁾.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 15

Zrušenie

Rozhodnutie č. 1753/2000/ES sa zrušuje s účinnosťou od 1. januára 2010.

Články 4, 9 a 10 uvedeného rozhodnutia sa však naďalej uplatňujú dovtedy, kým Komisia nepredloží Európskemu parlamentu správu o monitorovaní údajov za kalendárny rok 2009.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 280/2004/ES z 11. februára 2004 o mechanizme sledovania emisií skleníkových plynov v Spoločenstve a uplatňovania Kjótskeho protokolu (Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 1).

Článok 16

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť tretím dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
predseda
P. NEČAS

PRÍLOHA I

CIEĽOVÉ HODNOTY ŠPECIFICKÝCH EMISIÍ

1. Špecifické emisie CO₂ každého nového osobného automobilu merané v gramoch na kilometer sa na účely výpočtov v tejto prílohe určujú podľa tohto vzorca:

- a) od roku 2012 do roku 2015:

$$\text{špecifické emisie CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

kde:

M = hmotnosť automobilu v kilogramoch (kg)

M₀ = 1 372,0

A = 0,0457

- b) od roku 2016:

$$\text{špecifické emisie CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

kde:

M = hmotnosť automobilu v kilogramoch (kg)

M₀ = hodnota prijatá podľa článku 13 ods. 2

A = 0,0457

2. Cieľová hodnota špecifických emisií pre výrobcu v kalendárnom roku sa vypočíta ako priemer špecifických emisií CO₂ každého nového osobného automobilu registrovaného v danom kalendárnom roku, ktorého je výrobcom.
-

PRÍLOHA II

MONITOROVANIE EMISIÍ A PODÁVANIE SPRÁV

ČASŤ A – Zhromažďovanie údajov o nových osobných automobiloch a zisťovanie informácií o monitorovaní CO₂

1. Členské štáty zaznamenávajú o každom novom osobnom automobile registrovanom na ich území v kalendárnom roku začínajúcom 1. januára 2010 a každom nasledujúcom kalendárnom roku tieto podrobnosti:
 - a) výrobcu;
 - b) jeho model, variant a verziu;
 - c) jeho špecifické emisie CO₂ (g/km);
 - d) jeho hmotnosť (kg);
 - e) jeho rázvor kolies (mm) a
 - f) jeho rozchod (mm).
2. Podrobnosti uvedené v bode 1 sa pre príslušný osobný automobil prevezmú z osvedčenia o zhode. Ak sa v osvedčení o zhode špecifikuje minimálna aj maximálna hmotnosť osobného automobilu, členské štáty použijú na účely tohto nariadenia iba maximálny údaj. V prípade dvojpalivových vozidiel (benzín/plyn), ktorých osvedčenie o zhode obsahuje údaje o špecifických emisiách CO₂ pre obidva druhy paliva, členské štáty použijú len údaje namerané pre plyn.
3. Každý členský štát zistí v súlade s metódami opísanými v časti B za kalendárny rok začínajúci 1. januára 2010 a každý nasledujúci kalendárny rok tieto podrobnosti za každého výrobcu:
 - a) celkový počet nových osobných automobilov registrovaných na jeho území;
 - b) priemerné špecifické emisie CO₂, ako sa stanovuje v časti B bode 2 tejto prílohy;
 - c) priemernú hmotnosť, ako sa stanovuje v časti B bode 3 tejto prílohy;
 - d) pre každú verziu každého variantu každého modelu nového osobného automobilu:
 - i) celkový počet nových osobných automobilov registrovaných na jeho území, ako sa stanovuje v časti B bode 1 tejto prílohy;
 - ii) špecifické emisie CO₂ a podiel zníženia emisií v dôsledku inovačných technológií podľa článku 12 alebo vozidiel na alternatívne palivo podľa článku 6;
 - iii) hmotnosť;
 - iv) stopu automobilu podľa časti B bodu 5 tejto prílohy.

ČASŤ B – Metodika zisťovania informácií o monitorovaní CO₂ nových osobných automobilov

Informácie o monitorovaní, ktoré členské štáty musia stanoviť v súlade s bodom 3 časti A, sa stanovujú v súlade s metodikou uvedenou v tejto časti.

1. Počet registrovaných nových osobných automobilov (N)

Členské štáty stanovia počet nových osobných automobilov registrovaných v rámci svojho územia za príslušný monitorovaný rok (N).

2. Priemerné špecifické emisie CO₂ nových osobných automobilov (S_{ave})

Priemerné špecifické emisie CO₂ všetkých nových osobných automobilov novoregistrovaných na území členského štátu za monitorovaný rok (S_{ave}) sa vypočítavajú vydelením súčtu špecifických emisií CO₂ každého jednotlivého nového osobného automobilu (S) počtom nových osobných automobilov (N).

$$S_{ave} = (1 / N) \times \Sigma S$$

3. Priemerná hmotnosť nových osobných automobilov

Priemerná hmotnosť všetkých nových osobných automobilov registrovaných na území členského štátu za monitorovaný rok (M_{ave}) sa vypočítava vydelením súčtu hmotnosti každého jednotlivého nového osobného automobilu (M) počtom nových osobných automobilov (N).

$$M_{ave} = (1 / N) \times \Sigma M$$

4. Distribúcia podľa verzie nových osobných automobilov

Pre každú verziu každého variantu každého modelu nového osobného automobilu sa zaznamená počet novoregistrovaných osobných automobilov, hmotnosť vozidiel, špecifické emisie CO₂ a stopa automobilu.

5. Stopa

Stopa automobilu sa vypočíta vynásobením rázvoru kolies automobilu rozchodom automobilu.

ČASŤ C – Formát prenosu údajov

Členské štáty predložia každý rok za každého výrobcu údaje opísané v časti A bode 3 v týchto formátoch:

Súhrnné údaje:

Rok:				
Výrobca	Počet registrovaných nových osobných automobilov spolu	Priemerné špecifické emisie CO ₂ (g/km)	Priemerná hmotnosť (kg)	Priemerná stopa (m ²)
(Výrobca 1)	...	...	...	...
(Výrobca 2)	...	...	...	...
...	...	...	...	...
Všetci výrobcovia spolu	...	...	...	...

Podrobné údaje na úrovni výrobcu:

Rok	Výrobca	Model automobilu	Variant	Verzia	Inovačná technológia (*) alebo skupina inovačných technológií alebo vozidlá na alternatívne palivo (**)	Značka	Obchodný názov	Nové registrácie spolu	Špecifické emisie CO ₂ (g/km)	Hmotnosť (kg)	Stopa (m ²)	Zníženie emisií prostriedníctvom inovačných technológií (*) alebo alternatívneho paliva (**)
Rok 1	(názov výrobcu 1)	(názov modelu 1)	(názov variantu 1)	(názov verzie 1)		...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(názov výrobcu 1)	(názov modelu 1)	(názov variantu 1)	(názov verzie 2)		...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(názov výrobcu 1)	(názov modelu 1)	(názov variantu 2)	(názov verzie 1)		...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(názov výrobcu 1)	(názov modelu 1)	(názov variantu 2)	(názov verzie 2)		...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(názov výrobcu 1)	(názov modelu 2)	(názov variantu 1)	(názov verzie 1)		...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(názov výrobcu 1)	(názov modelu 2)	(názov variantu 1)	(názov verzie 2)		...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(názov výrobcu 1)	(názov modelu 2)	(názov variantu 2)	(názov verzie 1)		...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(názov výrobcu 1)	(názov modelu 2)	(názov variantu 2)	(názov verzie 2)		...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(názov výrobcu 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(názov výrobcu 1)			...		...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(názov výrobcu 1)		...	...		...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(názov výrobcu 1)			...		...	...	...	...	...	...	...
Rok 1	(názov výrobcu 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...

(*) Podľa článku 12.

(**) Podľa článku 6.