



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 31.5.2017
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

PŘÍLOHA

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních
komunikací těžkými nákladními vozidly
(Text s významem pro EHP)**

{ SWD(2017) 180 final }

{ SWD(2017) 181 final }

PŘÍLOHA

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kteřou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly
(Text s významem pro EHP)

- 1) Přílohy 0, III, IIIa, IIIb a IV se mění takto:
- a) v příloze 0 se oddíl 3 mění takto:
 - i) nadpis se nahrazuje tímto:
„3. Vozidla „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V““;
 - ii) v tabulce se zrušuje řádek týkající se vozidel „EEV“;
 - iii) doplňuje se nový text, který zní:

„Mezní hodnoty emisí Euro VI

	Mezní hodnoty							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	hmotnost PM (mg/kWh)	počet PM (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Pozn.:

PI = zážehový motor.

CI = vznětový motor.

⁽¹⁾ Přípustná úroveň složky NO₂ v mezní hodnotě NO_x může být stanovena v pozdější fázi.“;

- b) příloha III se mění takto:
 - i) bod 2 se mění takto:
— v bodě 2.1 se šestá odrážka nahrazuje tímto:

„— Přidělení nákladů těžkým vozidlům se provádí objektivním a transparentním způsobem, s přihlédnutím k podílu těžkých vozidel na provozu v silniční síti a souvisejícím nákladům. Kilometry ujeté těžkými vozidly lze za tímto účelem upravit podle objektivně odůvodněných „koeficientů ekvivalence“, jako jsou koeficienty uvedené v bodě 4 (*).

* Použití koeficientů ekvivalence členskými státy může brát v úvahu výstavbu silnic rozvíjenou po etapách nebo s použitím přístupu dlouhé životnosti.“,

— v bodě 2.2 se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— Tyto náklady se rozdělí mezi těžká vozidla a jiná vozidla v silničním provozu na základě skutečných a předpokládaných podílů vozokilometrů a lze je upravit s použitím věcně oprávněných koeficientů ekvivalence, jako jsou koeficienty uvedené v bodě 4.“;

ii) v bodě 4 se nadpis a první odrážka nahrazují tímto:

„4. **PODÍL TĚŽKÝCH VOZIDEL NA PROVOZU, KOEFICIENTY EKVIVALENCE A OPRAVNÝ MECHANISMUS**

– Výpočet mýtného se zakládá na skutečném nebo předpokládaném podílu těžkých vozidel na vozokilometrech, v případě potřeby upravených s použitím koeficientů ekvivalence, aby se řádně zohlednily zvýšené náklady na výstavbu a opravu pozemních komunikací pro použití těžkými vozidly.“;

c) příloha IIIa se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA IIIa

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO STANOVENÍ POPLATKU ZA EXTERNÍ NÁKLADY

V této příloze jsou stanoveny minimální požadavky pro stanovení poplatku za externí náklady a pro případný výpočet maximálního poplatku za externí náklady.

1. *Příslušné části silniční sítě*

Členský stát upřesní část nebo části své silniční sítě, na které se má vztahovat poplatek za externí náklady.

Pokud chce členský stát stanovit poplatek za externí náklady pouze na část nebo části silniční sítě tvořené jeho dílem transevropské sítě a jeho dálnicemi, musí být tato část nebo části vybrány na základě posouzení, ze kterého vyplývá, že:

- užívání vozidel na pozemních komunikacích, na nichž se uplatňuje poplatek za externí náklady, působí větší škody na životním prostředí, než jsou průměrné způsobené škody, které se posoudí **podle zpráv o kvalitě ovzduší, národních emisních inventur, objemu dopravy a v případě hluku podle směrnice 2002/49/ES**, nebo
- uložení poplatku za externí náklady na jiné části silniční sítě tohoto typu by mohlo mít nepříznivý dopad na životní prostředí nebo bezpečnost silničního provozu nebo by stanovení a výběr poplatku za externí náklady na tyto části sítě vyžadovaly neúměrné náklady.

2. *Příslušná vozidla, pozemní komunikace a období*

Pokud chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIb, oznámí Komisi klasifikaci vozidel, podle které se budou poplatky za

externí náklady rozlišovat. Komisi rovněž oznámí polohu pozemních komunikací, na které se vztahují vyšší poplatky za externí náklady (dále jen „příměstské komunikace (včetně dálnic)“), a komunikací, na které se vztahují nižší poplatky za externí náklady (dále jen „meziměstské komunikace (včetně dálnic)“).

Členský stát popřípadě Komisi rovněž oznámí přesné doby odpovídající noční době, během nichž je možné ukládat vyšší poplatek za externí náklady související s hlukem, aby se zohlednilo větší obtěžování hlukem.

Klasifikace pozemních komunikací jako příměstských komunikací (včetně dálnic) a meziměstských komunikací (včetně dálnic) a vymezení období musí vycházet z objektivních kritérií, která s mírou působení znečištění a hluku na silnice a jejich okolí souvisejí, jako jsou hustota osídlení, roční průměrné znečištění ovzduší (zejména částicemi PM₁₀ a emisemi NO₂) a počet dnů (pro PM₁₀) a hodin (pro NO₂), po které jsou překračovány mezní hodnoty stanovené směrnicí 2008/50/ES. Tato kritéria musí být uvedena v oznámení.

3. *Výše poplatku*

Tento oddíl se vztahuje na situace, kdy chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIb.

Pro každou třídu vozidel, typ komunikace a období určí členský stát nebo případně nezávislý orgán jedinou konkrétní částku. Výsledná struktura poplatků musí být transparentní, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek. Zveřejnění by mělo být provedeno včas před zavedením. Všechny parametry, údaje a další informace nezbytné k pochopení způsobu výpočtu jednotlivých složek externích nákladů musí být zveřejněny.

Při stanovení poplatků se členský stát nebo případně nezávislý orgán řídí zásadou účinného stanovení cen, tedy ceny, která se blíží sociálním mezním nákladům na používání zpoplatněného vozidla.

Poplatek se stanoví poté, co se zohlední rizika v souvislosti s odkláněním provozu společně s nepříznivými dopady na bezpečnost silničního provozu, životní prostředí a kongesci, jakož i řešení ke zmírnění těchto rizik.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán pak musí sledovat účinnost systému pro výběr poplatků při snižování škod na životním prostředí způsobených silniční dopravou. Každé dva roky případně upraví v závislosti na změnách nabídky a poptávky v dopravě strukturu poplatků a konkrétní částku poplatku stanovenou pro jednotlivé třídy vozidel, typy pozemních komunikací a období.

4. *Složky externích nákladů*

4.1 *Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem*

Pokud chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIb, vypočte členský stát nebo případně nezávislý orgán účtovatelné náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem podle tohoto vzorce:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk},$$

kde:

- PCV_{ij} = náklady v důsledku znečištění ovzduší třídou vozidel „i“ na pozemní komunikaci typu „j“ (EUR/vozokilometr),
- EF_{ik} = emisní faktor znečišťující látky „k“ a třídy vozidel „i“

(gram/vozokilometr),

— PC_{jk} = peněžní náklady znečišťující látky „k“ na pozemní komunikaci typu „j“ (EUR/gram).

Emisní faktory jsou shodné s faktory, které členský stát používá při vypracování národních emisních inventur stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší* (jež vyžaduje použití příručky EMEP/EEA pro inventury emisí látek znečišťujících ovzduší**). Peněžní náklady znečišťujících látek odhadne tento členský stát nebo případně nezávislý orgán podle čl. 7c odst. 4 pomocí vědecky doložených metod.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán může používat alternativní vědecky doložené metody výpočtu hodnoty nákladů v důsledku znečištění ovzduší a využít údaje z měření látek znečišťujících ovzduší a místní hodnotu peněžních nákladů látek znečišťujících ovzduší.

4.2 Náklady v důsledku hluku z provozu

Pokud chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIb, vypočte členský stát nebo případně nezávislý orgán účtovatelné náklady v důsledku hluku podle těchto vzorců:

$$NCV_j \text{ (denně)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (den)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (noc)} = b \times NCV_j,$$

kde:

—	NCV_j =	náklady v důsledku hluku jednoho těžkého nákladního vozidla na pozemní komunikaci typu „j“ (EUR/vozokilometr),
—	NC_{jk} =	náklady v důsledku hluku na osobu vystavenou hladině hluku „k“ na pozemní komunikaci typu „j“ (EUR/osobu),
—	POP_k =	počet obyvatel vystavených denní hladině hluku „k“ na kilometr (osoba/kilometr),
—	$WADT$ =	vážená průměrná denní hustota provozu (v ekvivalentech osobních automobilů),
—	„a“ a „b“	váhové faktory stanovené členským státem tak, že výsledný vážený průměrný poplatek za hluk za vozokilometr odpovídá NCV_j (denní).

Hluk z provozu se vztahuje k dopadu hluku na zdraví obyvatelstva v blízkosti pozemní komunikace.

Počet obyvatel vystavených hladině hluku „k“ se určí podle strategických hlukových map vypracovaných podle článku 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES***.

Náklady na osobu vystavenou hladině hluku „k“ odhadne členský stát nebo případně nezávislý orgán pomocí vědecky doložených metod.

Pro váženou průměrnou denní hustotu provozu se uplatní koeficient ekvivalence „e“ mezi těžkými nákladními vozidly a osobními automobily odvozený z hladin emise hluku průměrného osobního automobilu a průměrného těžkého nákladního vozidla, s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014 ze dne 16. dubna 2014 o hladině akustického tlaku motorových vozidel a náhradních systémů tlumení hluku a o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnice 70/157/EHS.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán může stanovit rozlišené poplatky za hluk s cílem odměnit využívání tišších vozidel, pokud to nepovede ke znevýhodnění zahraničních vozidel.

* Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 ze dne 14. prosince 2016 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší, o změně směrnice 2003/35/ES a o zrušení směrnice 2001/81/ES (Úř. věst. L 344, 17.12.2016, s. 1).

** Metodika Evropské agentury pro životní prostředí: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>.

*** Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12).“;

d) příloha IIIb se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA IIIb

REFERENČNÍ HODNOTY POPLATKŮ ZA EXTERNÍ NÁKLADY

V této příloze se stanoví referenční hodnoty poplatků za externí náklady, které zahrnují náklady vyvolané znečištěním ovzduší a hlukem.

Tabulka 1: Referenční hodnoty poplatků za externí náklady pro těžká nákladní vozidla

Třída vozidla	Cent/vozokilometr	Příměstské ⁽¹⁾	Meziměstské ⁽²⁾
Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla do 14 tun nebo se dvěma nápravami	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Vozidla znečišťující méně než EURO VI	2,5	0,3
Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0

vozidla 14 až 28 tun nebo se třemi nápravami	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Vozidla znečišťující méně než EURO VI	2,5	0,3
Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla 28 až 40 tun nebo se čtyřmi nápravami	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Vozidla znečišťující méně než EURO VI	2,5	0,3
Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nad 40 tun nebo s pěti a více nápravami	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Vozidla znečišťující méně než EURO VI	2,5	0,3

(1) „Příměstské“ = oblasti s hustotou osídlení 150 až 900 obyvatel/km² (medián hustoty osídlení 300 obyvatel/km²).

(2) „Meziměstské“ = oblasti s hustotou osídlení nižší než 150 obyvatel/km².

Tabulka 2: Referenční hodnoty poplatků za externí náklady pro autokary

Třída vozidla	Cent/vozokilometr	Příměstské ⁽¹⁾	Meziměstské ⁽²⁾
Autokar s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla 18 tun nebo se dvěma nápravami	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Vozidla znečišťující méně než	1,4	0,2

	EURO VI		
Autokar s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nad 18 tun nebo se třemi a více nápravami	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Vozidla znečišťující méně než EURO VI	1,4	0,2

(1) „Příměstské“ = oblasti s hustotou osídlení 150 až 900 obyvatel/km² (medián hustoty osídlení 300 obyvatel/km²).

(2) „Meziměstské“ = oblasti s hustotou osídlení nižší než 150 obyvatel/km².

V horských oblastech a v okolí aglomerací je v míře odůvodněné nižším rozptylem, sklonem komunikace, nadmořskou výškou nebo teplotní inverzí možno hodnoty v tabulkách 1 a 2 vynásobit koeficientem až ve výši 2.“;

e) v příloze IV se tabulka s nadpisem „Jízdní soupravy (kloubová vozidla a vozové soupravy)“ nahrazuje tímto:

„JÍZDNÍ SOUPRAVY (KLOUBOVÁ VOZIDLA A VOZOVÉ SOUPRAVY)“

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než	
2 + 1 nápravy				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	

23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 nápravy</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<i>2 + 3 nápravy</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 nápravy</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 nápravy</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 náprav</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>8 nebo 9 náprav</i>				

40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III“.

2) Doplnují se nové přílohy V, VI a VII:

„PŘÍLOHA V

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO STANOVENÍ POPLATKŮ ZA KONGESCI

V této příloze jsou vymezeny minimální požadavky pro stanovení poplatku za kongesci.

1. Části sítě, na které se má vztahovat poplatek za kongesci, příslušná vozidla a období
Členský stát upřesní:

a) část nebo části své silniční sítě tvořené jeho dílem transevropské silniční sítě a jeho dálnicemi podle čl. 7 odst. 1, na které se má vztahovat poplatek za kongesci podle čl. 7da odst. 1 a 3;

b) rozdělení částí sítě, na které se má vztahovat poplatek za kongesci, na „metropolitní“ a „nemetropolitní“. Pro potřeby klasifikace jednotlivých segmentů pozemních komunikací použijí členské státy kritéria uvedená v tabulce 1.

Tabulka 1: Kritéria pro rozdělení pozemních komunikací v rámci sítě podle písmene a) na „metropolitní“ a „nemetropolitní“

Kategorie pozemní komunikace	Klasifikační kritérium
„Metropolitní“	Části sítě procházející aglomeracemi s alespoň 250 000 obyvatel
„Nemetropolitní“	Části sítě nespádající do kategorie „metropolitních“

c) období, po která zpoplatnění pro jednotlivé segmenty platí. Pokud se během zpoplatněného období mění výše poplatků, členský stát jasně určí začátek a konec každého dílčího období daného zpoplatnění.

Pro potřeby stanovení poměru mezi výší poplatků za jednotlivé kategorie vozidel použijí členské státy koeficienty ekvivalence uvedené v tabulce 2.

Tabulka 2: Koeficienty ekvivalence pro stanovení poměru mezi výší poplatků za kongesci za jednotlivé kategorie vozidel

Kategorie vozidla	Koeficient ekvivalence
Lehká vozidla	1
Těžká nákladní vozidla bez přípojného vozidla	1,9
Autobusy a autokary	2,5
Těžká nákladní vozidla s přípojným vozidlem	2,9

2. Výše poplatku

Pro každou kategorii vozidel, segment pozemní komunikace a období určí členský stát nebo případně nezávislý orgán v souladu s ustanovením oddílu 1 této přílohy a s ohledem na

příslušnou maximální hodnotu podle tabulky v příloze VI jedinou konkrétní částku. Výsledná struktura poplatků musí být transparentní, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek.

Členský stát před zavedením poplatků za kongesci včas zveřejní veškeré následující údaje:

- a) všechny parametry, údaje a další informace potřebné k pochopení způsobu klasifikace pozemních komunikací a vozidel a způsobu stanovení období platnosti poplatků;
- b) úplný popis poplatků za kongesci zaváděných pro jednotlivé kategorie vozidel na jednotlivých segmentech pozemních komunikací a za jednotlivá období.

Členské státy zpřístupní Komisi veškeré informace ke zveřejnění podle písmen a) a b).

Poplatek se stanoví až poté, co se zohlední rizika v souvislosti s odkláněním provozu společně s nepříznivými dopady na bezpečnost silničního provozu, životní prostředí a kongesci, jakož i řešení ke zmírnění těchto rizik.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán pak musí sledovat účinnost systému pro výběr poplatků při snižování kongesce. Každý rok případně upraví v závislosti na změnách nabídky a poptávky v dopravě strukturu poplatků, období zpoplatnění a konkrétní částku poplatku stanovenou pro jednotlivé kategorie vozidel, typy pozemních komunikací a období.

PŘÍLOHA VI

MAXIMÁLNÍ VÝŠE POPLATKŮ ZA KONGESCI

V této příloze je stanovena maximální výše poplatků za kongesci.

Maximální výše uvedená v následující tabulce platí pro lehká vozidla. Poplatky za ostatní kategorie vozidel se stanoví vynásobením poplatků pro lehká vozidla koeficientem ekvivalence podle tabulky v příloze V.

Tabulka: Maximální výše poplatků za kongesci pro lehká vozidla

Cent/vozokilometr	Metropolitní	Nemetropolitní
Dálnice	67	34
Hlavní silnice	198	66

PŘÍLOHA VII

ODSTUPŇOVÁNÍ MÝTNÉHO A POPLATKŮ ZA UŽÍVÁNÍ PRO LEHKÁ VOZIDLA

V této příloze se stanoví emisní kategorie, podle kterých se odstupňují mýtné a poplatky za užívání.

Emise znečišťujících látek se měří podle nařízení Komise (EU) .../...*.

Níže uvedené výše poplatků platí pro veškeré osobní automobily a veškerá lehká užitková vozidla se specifickými emisemi CO₂ naměřenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007**, které jsou nižší než platné cíle EU pro vozové parky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009*** a nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011****.

Tabulka: Emisní kategorie lehkých vozidel

Faktor shodnosti	1,5–2,1	1–1,5	Do 1	Vozidla s nulovými emisemi
Poplatek za km	10 % pod nejvyšší sazbou	20 % pod nejvyšší sazbou	30 % pod nejvyšší sazbou	75 % pod nejvyšší sazbou

* NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) .../... ze dne XXX, kterým se mění nařízení Komise (EU) 2017/xxx a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, pokud jde o emise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel v reálném provozu (Euro 6) [RDE 3] (Úř. věst. L ...,2017, s. ...).

** 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).

*** 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 vozidel (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1).

**** 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 vozidel (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1).“