



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 8.11.2017
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Automobilový průmysl má pro Evropskou unii zvláštní význam, neboť poskytuje pracovní místa pro více než 12 milionů lidí v oblasti výroby, prodeje, údržby a dopravy. Automobilový průmysl EU jakožto součást globálního automobilového průmyslu v současné době prochází zásadními změnami. Digitalizace a automatizace mění tradiční výrobní procesy. Inovace v oblasti elektrických hnacích ústrojí, autonomního řízení a propojených vozidel představují hlavní výzvy, které mohou tento průmysl podstatně změnit. Podíl automobilového trhu EU na celosvětovém prodeji se navíc v posledním desetiletí snížil ze zhruba jedné třetiny na přibližně 20 %, což vyvíjí další tlak na průmysl EU, pokud jde o pronikání na nové trhy.

Na základě Pařížské dohody¹ se státy světa zavázaly k přechodu na nízkouhlíkové hospodářství. Mnoho zemí v současné době zavádí politiky v oblasti nízkouhlíkové dopravy, včetně norem pro vozidla, často ve spojení s opatřeními na zlepšení kvality ovzduší. Normy pro snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a dodávek zavedené v Evropě dosud představovaly významný nástroj na podporu inovací a investic do nízkouhlíkových technologií. V dnešní době však při neexistenci přísnějších norem pro období po roce 2020 hrozí, že EU o své vůdčí technologické postavení přijde, zejména pokud jde o vozidla s nulovými a nízkými emisemi, neboť USA, Japonsko, Jižní Korea a Čína v této oblasti zaznamenávají rychlý pokrok.

Čína nedávno zavedla pro výrobce automobilů povinné kvóty týkající se vozidel s nulovými/nízkými emisemi s platností od roku 2019. V USA stát Kalifornie a devět dalších států úspěšně zavedly regulační nástroj, který má navýšit využívání vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Strategický význam vozidel s nulovými a nízkými emisemi pro výrobce automobilů podtrhují mnohá nedávná prohlášení, že se podíl elektrických hnacích ústrojí na celosvětovém prodeji v příštích letech výrazně zvýší. Automobilový průmysl EU se musí stát v těchto nových technologiích globálním lídrem, jako je tomu v současnosti u standardních automobilových technologií.

Se stávajícím regulačním rámcem přicházejí spotřebitelé v EU o možné úspory paliva. Podle hodnocení stávajících nařízení v oblasti emisí CO₂ úspory paliva vyplývající z norem ohledně CO₂ výrazně převyšují dodatečné pořizovací náklady, nicméně úspory výdajů na pohonné hmoty po celou dobu životnosti byly nižší, než se očekávalo, především kvůli zvětšujícímu se rozdílu mezi výkonností z hlediska emisí ve zkušebním cyklu a v reálném provozu. Pokud by se rozdíly v emisích podařilo snížit a do nových vozidel byly montovány technologie přinášející úsporu paliva v reálném provozu, měli by z toho spotřebitelé ještě větší prospěch.

Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu², zveřejněná Komisí v červenci 2016, stanovuje cíl, že emise skleníkových plynů v odvětví dopravy musí být do roku 2050 sníženy alespoň o 60 % v porovnání s rokem 1990 a musí se rozhodně dále snižovat směrem k nule. Emise látek znečišťujících ovzduší, které pocházejí z odvětví dopravy, musí být podstatně sníženy, a to neprodleně. Strategie rovněž stanovila, že bude nutné ve větší míře zavádět vozidla s nízkými a nulovými emisemi, a do roku 2030 jim tak zajistit významný tržní podíl, a dále nasměrovala EU v dlouhodobém horizontu k mobilitě s nulovými emisemi.

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01))

² COM(2016) 501 final.

Prvním krokem k provedení strategie bylo sdělení z května 2017 „Evropa v pohybu: Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny“³. Jasně stanoví, že cílem EU je, aby v Evropě byla vyvíjena, nabízena a vyráběna nejlepší nízkoemisní, síťově propojená a automatizovaná řešení v oblasti mobility, vybavení a vozidel a aby byla k dispozici nejmodernější infrastruktura, která je bude podporovat. Ve sdělení se zdůrazňuje, že EU musí při uskutečňování této změny zastávat v automobilovém průmyslu na světové úrovni vůdčí pozici, a to na základě významného pokroku, kterého již bylo dosaženo.

Stávající normy v oblasti emisí CO₂ pro osobní automobily a dodávky do roku 2020/21 přispěly k výraznému snížení emisí CO₂ z lehkých vozidel.⁴ S ohledem na stávající zavedené politiky se však neočekává, že by se emise skleníkových plynů snížily dostatečně k tomu, aby mohlo být dosaženo cíle EU na rok 2030, totiž snížit emise minimálně o 40 % ve srovnání s rokem 1990. Silniční doprava byla v roce 2015 odpovědná za 22 % emisí skleníkových plynů v EU, přičemž tento podíl se od roku 1990 trvale zvyšuje. Osobní automobily a dodávky byly v roce 2015 odpovědné za 73 % emisí skleníkových plynů v silniční dopravě.

Ačkoli odvětví dopravy v posledních desetiletích v EU výrazně snížilo emise látek znečišťujících ovzduší, má nadále nejvyšší podíl na emisích NO_x. Vozidla s nulovými emisemi přispívají nejen ke snižování emisí CO₂ ze silniční dopravy, ale přinášejí také výhody v podobě dopravy bez emisí látek znečišťujících ovzduší.

Tento návrh stanovuje nákladově efektivní cíle v oblasti snižování emisí CO₂ u nových lehkých vozidel do roku 2030 ve spojení se zvláštním pobídkovým mechanismem na zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Tím se zajistí, že si automobilový průmysl EU udrží svou vůdčí pozici v oblasti technologií, čímž posílí svou konkurenceschopnost, a podpoří se zaměstnanost. Rovněž se sníží náklady na spotřebu pohonných hmot pro spotřebitele. Návrh zároveň přispěje k dosažení závazků EU vyplývajících z Pařížské dohody. Pobídkový mechanismus na zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi přispěje zejména ke snížení emisí látek znečišťujících ovzduší, což povede ke zvýšení kvality ovzduší a veřejného zdraví. Doplnuje stávající úsilí o řešení problémů s kvalitou ovzduší na městské, regionální a národní úrovni.

Konkrétněji návrh vyšle jasný signál a zajistí předvídatelnost, aby průmysl mohl investovat, stimulovala se zaměstnanost a podpořily se inovace a konkurenceschopnost. Urychlí rovněž zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi a rozvoj palivově úsporných technologií v EU, a umožní tak automobilovému průmyslu EU nadále úspěšně působit na světových trzích. Za podpory nezbytných doprovodných opatření na úrovni EU a na úrovni členských států se očekávají investice do dobíjecích infrastruktur.

Nové zvláštní mechanismy správy zajistí, aby hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva zůstaly reprezentativní ve vztahu k hodnotám zaznamenaným spotřebiteli na silnicích. Návrh rovněž zajišťuje, aby úsilí bylo spravedlivě rozděleno mezi výrobce.

Tento návrh je součástí širšího balíčku opatření v oblasti mobility, který obsahuje opatření na straně poptávky, jež podporují opatření na straně nabídky obsažená v tomto návrhu. Směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel má za cíl podpořit trh s čistými, energeticky účinnými vozidly. Navrhovaná změna zajišťuje, aby se směrnice vztahovala na všechny příslušné postupy při zadávání zakázek, poskytovala jasné

³ COM(2017) 283 final.

⁴ Ricardo-AEA a TEPR (2015), hodnocení nařízení 443/2009 a 510/2011 o snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel, k dispozici na: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

a dlouhodobé tržní signály a aby se její ustanovení zjednodušila a byla účinně použitelná. Měla by zlepšit příspěvek odvětví dopravy ke snížení emisí CO₂ a látek znečišťujících ovzduší a ke konkurenceschopnosti a růstu odvětví.

Směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva se zabývá zavedením jednotných norem na vnitřním trhu, požadavky na odpovídající minimální infrastrukturu, která má být rozvinuta prostřednictvím vnitrostátních rámců politiky, a informacemi pro spotřebitele o kompatibilitě paliv a vozidel. Akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva stanoví soubor doporučení na podporu provádění vnitrostátních rámců politiky podle uvedené směrnice a zlepšení plánování a financování interoperabilní infrastruktury pro paliva.

Iniciativa v oblasti baterií napomůže vytvořit úplný hodnotový řetězec pro vývoj a výrobu baterií v EU.

Komise navíc v první polovině roku 2018 plánuje předložit cíle v oblasti snižování emisí CO₂ pro nová těžká vozidla.

• **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tento návrh podpoří cíl rámcové strategie energetické unie⁵, totiž zajistit přechod k nízkouhlíkovému, bezpečnému a konkurenceschopnému hospodářství. Pomůže splnit cíle stanovené rámcem EU pro klima a energetiku do roku 2030, který zahrnuje cíle snížit emise skleníkových plynů v EU alespoň o 40 % ve srovnání s úrovněmi v roce 1990. Snížení emisí skleníkových plynů v odvětvích, na něž se nevztahuje systém obchodování s emisemi, včetně silniční dopravy, bude muset do roku 2030 činit nejméně 30 % ve srovnání s rokem 2005. Komise pro členské státy navrhla cíle v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030 v nařízení o sdílení úsilí⁶, které se vztahuje na odvětví mimo systém obchodování s emisemi. Dosáhnout těchto cílů členskými státem pomohou emisní normy CO₂ pro lehká vozidla na období po roce 2020.

Systém obchodování s emisemi, který je základním kamenem politiky EU v oblasti klimatu, navíc přispívá ke snižování emisí uhlíku v odvětví energetiky, které bude v silniční dopravě hrát stále větší úlohu s ohledem na vyšší podíl elektrifikovaných vozidel.

Sedmý rámcový program pro výzkum a technologický rozvoj a iniciativa Horizont 2020 poskytly na podporu výzkumu a vývoje baterií, alternativních paliv a všech aspektů elektrifikace vozidel finanční prostředky v celkové výši přesahující 1,5 miliardy EUR.

Návrh Komise na revizi směrnice o energii z obnovitelných zdrojů⁷ z roku 2016 usiluje o snížení emisí skleníkových plynů u paliv tím, že pro dodavatele paliv zavádí na úrovni EU povinnost, aby podíl poskytovaných nízkoe emisních a obnovitelných paliv, včetně elektřiny a pokročilých biopaliv, činil do roku 2030 minimálně 6,8 %.

⁵ COM(2015) 80 final.

⁶ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 pro potřeby odolné energetické unie a za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 o mechanismu monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů a podávání dalších informací vztahujících se ke změně klimatu, COM(2016) 482 final.

⁷ Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (přepřpracované znění), COM(2016) 767 final.

Navrhovaná revize směrnice o euroznámce předpokládá zavedení poplatků na základě výkonnosti z hlediska emisí, čímž umožní zvýhodnit vozidla nejšetrnější k životnímu prostředí a podpořit obnovu vozového parku⁸.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Nedávno přijatá Obnovená strategie průmyslové politiky⁹ zdůrazňuje, že moderní a konkurenceschopný automobilový průmysl je pro hospodářství EU klíčový. Aby si však tento sektor udržel v oblasti technologií svou vůdčí pozici a prosperoval na světových trzích, bude muset urychlit přechod k udržitelnějším technologiím a novým podnikatelským modelům. Jedině tak bude zajištěno, aby měla Evropa v roce 2030 a v dalším období nejkonkurenceschopnější, nejinnovativnější a nejudržitelnější průmysl.

Kromě toho iniciativa Komise týkající se plánu pro odvětvovou spolupráci v oblasti dovedností¹⁰, která byla zahájena v květnu roku 2016, zahrnuje automobilový průmysl jako jedno z cílových odvětví. Umožňuje, aby žádosti o projekty sdružovaly klíčové zúčastněné strany z řad sociálních partnerů s cílem určit výzvy v oblasti kvalifikací a dovedností a zavést na vnitrostátní nebo regionální úrovni odpovídající strategie k řešení těchto výzev.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem tohoto návrhu je článek 192 Smlouvy o fungování EU. V souladu s článkem 191 a čl. 192 odst. 1 SFEU přispívá Evropská unie mimo jiné k uskutečňování těchto cílů: zachování, ochrana a zlepšování kvality životního prostředí, podpora opatření na mezinárodní úrovni určených k řešení regionálních a celosvětových problémů životního prostředí, a zejména boj proti změně klimatu.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Normy týkající se emisí CO₂ z osobních automobilů a dodávek jsou na úrovni EU zavedeny od roku 2009 pro osobní automobily a od roku 2011 pro dodávky a stanovují cíle do roku 2020 resp. 2021. Bez dalších opatření na úrovni EU v této oblasti by pravděpodobně u nových lehkých vozidel jen stěží došlo k výraznému dalšímu snížení emisí CO₂, jaké bylo v EU zaznamenáno u osobních automobilů v období let 1995 až 2006. Určité snížení emisí po roce 2021 by se i nadále očekávalo z důvodu pokračující obnovy stávajícího vozového parku o novější osobní automobily a dodávky splňující emisní normy CO₂ pro roky 2020 resp. 2021. Jelikož se však očekává, že se dopravní provoz bude nadále zvyšovat, celkové snížení emisí CO₂ by nedostačovalo k dosažení cíle v oblasti snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 a splnění závazků vyplývajících z Pařížské dohody.

Opatření na úrovni EU je odůvodněno jak přeshraničním dopadem změny klimatu, tak i potřebou chránit jednotné trhy s vozidly. Bez opatření na úrovni EU hrozí zavedení řady vnitrostátních režimů ke snížení emisí CO₂ z lehkých vozidel. Pokud by k tomu došlo, mělo by to za následek rozdílné úrovně ambicí a koncepční parametry, což by si vyžádalo mnoho technických variant a konfigurací vozidel, čímž by došlo ke snížení úspor z rozsahu.

⁸ Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, COM(2017) 275 final.

⁹ COM(2017) 479 final.

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

Vnitrostátní a místní opatření by sama o sobě pravděpodobně byla méně účinná, neboť hrozí, že by byla nesourodá, a mohla by tak vést k roztržitému vnitřnímu trhu.

Vzhledem k tomu, že na trhu s vozidly mají výrobci různé podíly v různých členských státech, různé vnitrostátní předpisy by na ně měly rozdílné dopady, což by mohlo vést k narušení hospodářské soutěže. Výrobci by se tak zvýšily náklady na dodržování právních předpisů a roztržitost evropského trhu by oslabila jejich motivaci konstruovat palivově úsporné osobní automobily a dodávky.

Dodatečné náklady, které by vyvstaly z neexistence společných norem a společných technických řešení, by vznikly jak dodavatelům konstrukčních částí, tak výrobcům vozidel. V konečném důsledku by však byly přeneseny na spotřebitele, kteří by bez koordinovaného opatření na úrovni EU zaznamenali při stejné úrovni snížení emisí skleníkových plynů vyšší náklady na vozidla.

- **Proporcionalita**

Tento návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení stanovených cílů. Návrh stanoví nákladově efektivním způsobem nové normy, aby bylo dosaženo požadovaného snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a dodávek v souladu s dohodnutým rámcem EU pro klima a energetiku do roku 2030 a bylo zajištěno spravedlivé rozdělení úsilí mezi výrobce.

- **Volba nástroje**

Vzhledem k tomu, že tento návrh představuje přepracované znění dvou stávajících nařízení, je jediným vhodným nástrojem nařízení.

Metoda přepracování v tomto případě umožňuje sloučení dvou dřívějších nařízení, která jsou si z velké části podobná, do jediného právního textu, ve kterém jsou obsaženy požadované změny, tyto změny jsou spolu s nezměněnými ustanoveními dřívějších aktů kodifikovány a původní právní předpisy zrušeny. Navrhované přepracované nařízení je v souladu se závazkem Komise podle interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů¹¹.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

V rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) bylo provedeno rozsáhlé hodnocení stávajících nařízení. To bylo dokončeno v dubnu 2015 a poradci vydali závěrečnou zprávu¹².

V hodnotící zprávě byla nařízení posuzována s ohledem na cíle stanovené v původních právních předpisech. Zpráva dospěla k závěru, že nařízení jsou stále relevantní, jsou obecně soudržná a vedla k významným úsporám emisí, přičemž byla z hlediska nákladů efektivnější, než se původně pro splnění stanovených cílů předpokládalo. Také přinesla významnou přidanou hodnotu EU, které by nebylo možné dosáhnout ve stejném rozsahu prostřednictvím vnitrostátních opatření.

¹¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

¹² Ricardo-AEA a TEPR (2015), hodnocení nařízení 443/2009 a 510/2011 o snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel, k dispozici na: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

Hlavní závěry hodnocení jsou tyto:

- Nařízení jsou stále platná a zůstanou v platnosti i v období po roce 2020.
- Nařízení měla a mají ve snižování emisí CO₂ větší úspěch než předchozí dobrovolné dohody s průmyslem.
- Z celkového snížení emisí výfukových plynů, kterého bylo dosaženo po zavedení nařízení o emisích CO₂ z osobních automobilů, připadá pravděpodobně 65 až 85 % na uvedené nařízení. U lehkých užitkových vozidel hrálo nařízení významnou úlohu při urychlení snižování emisí.
- Dopady na konkurenceschopnost a inovace se zdají být v obecné rovině pozitivní, nevyskytují se známky narušení hospodářské soutěže.
- Hodnotící zpráva zdůraznila tyto nedostatky:
 - Zkušební cyklus NEDC dostatečně neodráží emise v reálném provozu a rozdíly ve výkonnosti z hlediska emisí při zkušebním cyklu a v reálném provozu se zvyšují, což snižuje přínosy nařízení.
 - Nařízení nezohledňují emise produkované při výrobě pohonných hmot nebo spojené s výrobou a likvidací vozidel.
 - Některé prvky (modality) uvedených nařízení pravděpodobně ovlivnily jejich účinnost. Zejména použití hmotnosti jako parametru užitkovosti penalizovalo snižování hmotnosti jako možnost, jak snížit emise.
- Nařízení přinesla společnosti čistý ekonomický přínos.
- Náklady výrobců byly mnohem nižší, než se původně předpokládalo, neboť se technologie snižování emisí obecně ukázaly být méně nákladné, než se očekávalo.
- Úspory výdajů na pohonné hmoty v průběhu životnosti vozidla překračují počáteční výrobní náklady, byly však nižší, než se předpokládalo, především z důvodu zvětšujícího se rozdílu ve výkonnosti z hlediska emisí ve zkušebním cyklu a v reálném provozu.
- Nařízení jsou do značné míry vnitřně i navzájem koherentní.
- Modalitami, které potenciálně oslabující účinky nařízení, i když s omezeným dopadem, jsou výjimky udělované specializovaným výrobcům, superkredity a zaváděcí období (u osobních automobilů).
- Nejdůležitějším aspektem přidané hodnoty EU je harmonizace trhu a je nepravděpodobné, že by nekoordinované kroky měly stejný účinek. Nařízení stanovují jednotné požadavky, čímž snižují náklady výrobců a zajišťují právní jistotu.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Komise získala od zúčastněných stran zpětnou vazbu prostřednictvím těchto prvků:

- veřejné on-line konzultace uskutečněné mezi 20. červencem a 28. říjnem 2016,
- pracovního setkání se zúčastněnými stranami (dne 24. března 2017) za účelem sdělení výsledků veřejné konzultace,
- pracovního setkání se zúčastněnými stranami věnovaného pracovním místům a dovednostem (dne 26. června 2017),

- setkání s příslušnými průmyslovými sdruženími zastupujícími výrobce automobilů, dodavatele konstrukčních částí a materiálů, dodavatele paliv,
- dvoustranných setkání s orgány členských států, výrobci vozidel, dodavateli, sociálními partnery a nevládními organizacemi,
- písemných stanovisek předložených zúčastněnými stranami nebo členskými státy.

Souhrn konzultace se zúčastněnými stranami je obsažen v příloze 2 posouzení dopadů připojeného k tomuto návrhu.

Hlavní výsledky konzultací se zúčastněnými stranami lze shrnout takto: Pokud jde o cílové úrovně, výrobci osobních automobilů a dodávek obecně podporují pro rok 2030 méně ambiciózní cíle na rozdíl od nevládních organizací v oblasti životního prostředí a dopravy a organizací spotřebitelů, které pro roky 2025 i 2030 podporují ambicióznější cílové úrovně. Co se týče rozdělení úsilí, výrobci podporují křivku limitních hodnot založenou na hmotnosti, zatímco nevládní organizace v oblasti životního prostředí a dopravy a organizace spotřebitelů upřednostňují jako parametr užítkovosti stopu. Zatímco automobilový průmysl je z většiny proti povinnému podílu vozidel s nízkými a nulovými emisemi, výrobci baterií a elektřiny a investoři do infrastruktury, mnoho evropských měst bojujících s problémy s kvalitou ovzduší a většina nevládních organizací v oblasti životního prostředí a dopravy tento přístup vítají. Organizace spotřebitelů mají k pobídkám týkajícím se vozidel s nízkými a nulovými emisemi neutrální postoj.

• **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Posouzení dopadů vychází z hodnocení stávajících nařízení¹³.

Za účelem kvantitativního posouzení hospodářských, sociálních a environmentálních dopadů vychází zpráva o posouzení dopadů ze specifického souboru nákladových křivek vztahujících se na širokou škálu moderních technologií pro snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a dodávek a souboru modelů. Prostřednictvím modelu PRIMES-TREMOVE byla vypracována řada scénářů představujících vývoj odvětví silniční dopravy. Tato analýza byla doplněna pomocí dalších nástrojů pro modelování, například modelů GEM-E3 a E3ME (pro makroekonomické dopady) a modelu JRC DIONE, s nově vyvinutými prvky pro posouzení dopadů na úrovni (kategorie) výrobce.

Údaje o emisích skleníkových plynů a dalších vlastnostech nového vozového parku lehkých vozidel byly získány z údajů z každoročního sledování předkládaných členskými státy a shromážděných Evropskou agenturou pro životní prostředí (EEA) podle nařízení 443/2009 a 510/2011 o emisích CO₂ z lehkých vozidel.

Kromě konzultací se zúčastněnými stranami byly shromážděny další informace prostřednictvím několika podpůrných studií vypracovaných externími dodavateli, které se týkaly zejména těchto oblastí:

- dostupných technologií, které mohou být zavedeny v příslušném časovém období s cílem snížit emise CO₂ lehkých vozidel, jejich účinnosti a nákladovosti,
- prvků, které by mohly mít dopad na průmyslovou konkurenceschopnost a zaměstnanost,

¹³ Ricardo-AEA a TEPR (2015), hodnocení nařízení 443/2009 a 510/2011 o snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel, k dispozici na: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

- rostoucích rozdílů mezi emisemi při zkouškách a v reálném provozu a faktorů, které k tomu přispívají,
- dopadu různých regulačních přístupů, regulačních metrik a možných prvků (modalit),
- dopadu na emise skleníkových plynů a znečišťujících látek.

Seznam studií je obsažen v příloze 1 posouzení dopadů připojeného k tomuto návrhu.

• **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů, které je připojeno k tomuto návrhu, bylo připraveno a vypracováno v souladu s příslušnými pokyny pro zlepšování právní úpravy a Výbor pro kontrolu regulace k němu dne 13. října 2017 vydal kladné stanovisko s výhradami.

Zlepšení doporučená výborem byla zahrnuta do konečné verze. Týkala se: 1) popisu vazeb na další politické iniciativy EU, zejména na širší balíčky opatření v oblasti mobility předložené Komisí, 2) vysvětlení hlavních překážek, které brání zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi, a způsobu, jakým navrhované nařízení přispěje k jejich řešení, 3) objasnění výzev týkajících se konkurenceschopnosti průmyslu EU, zejména co se týče rizika ztráty vůdčí pozice v oblasti technologií, a způsobu, jakým je navrhované nařízení může řešit, 4) identifikace klíčových kompromisů příslušného politického rozhodnutí, 5) posouzení regulační zátěže a možnosti zjednodušení.

Možnosti politiky

Možnosti politiky zvažované v posouzení dopadů jsou seskupeny okolo pěti klíčových prvků, které mají řešit zjištěné problémy a dosáhnout politických cílů.

1) Cíle (úroveň, časování a metrika)

Pro období do roku 2030 byly posouzeny různé cílové úrovně v rozmezí od 10% do 40% snížení v roce 2030 ve srovnání s průměrným cílem pro vozový park EU na rok 2021 pro osobní automobily a na rok 2020 pro dodávky. Byly rovněž posouzeny dvě možnosti, jež zohledňují cílové úrovně stanovené Evropským parlamentem, které se Komise na jednání v roce 2014 zavázala posoudit.

Pokud jde o načasování cílů, zahrnovaly zvažované možnosti pouze stanovení cíle pro rok 2030, stanovení cílů pro roky 2025 a 2030 a stanovení ročních cílů pro každý rok v období let 2022–2030. Pokud jde o metriku pro vyjádření cíle, zahrnovaly zvažované možnosti jak stávající přístup založený na emisích výfukových plynů („tank to wheel“ – emise od načerpání paliva po spalení ve vozidle), tak i alternativní možnosti („well to wheel“ – celý palivový cyklus od výroby paliva po spalení ve vozidle, „embedded emissions“ – emise spojené s výrobou vozidla, „mileage weighting“ – vážení podle počtu najetých kilometrů).

Upřednostňovanou možností, pokud jde o cílové úrovně, je stanovit pro emise CO₂ nové cíle pro vozový park EU, které budou odpovídat 30% snížení v roce 2030 ve srovnání s cíli na rok 2021, a to pro osobní automobily i pro dodávky.

Upřednostňovanou možností, pokud jde o metriku emisních cílů, je zachovat přístup „Tank-to-Wheel“ s cíli stanovenými v g CO₂/km pro průměr vozového parku vážený podle prodeje, neboť tento přístup je plně v souladu s jinými politickými nástroji a změna metriky by nepřinesla významné výhody. Upřednostňovanou možností pro načasování cílů je stanovit nové cíle týkající se emisí CO₂ pro osobní automobily a dodávky platné od roku 2025 a přísnější cíle platné od roku 2030, aby bylo zajištěno dosažení požadovaných souhrnných snížení emisí CO₂ do roku 2030, což přispěje k dosažení cílů stanovených nařízením o sdílení

úsilí. Tento přístup rovněž poskytne jasný a včasný signál pro investice do vozidel s nízkými a nulovými emisemi.

2) Rozdělení úsilí

Podle stávajících nařízení se pro stanovení cílů pro specifické emise pro jednotlivé výrobce používá křivka limitních hodnot, která vychází z cílů pro vozový park EU. Tato lineární křivka určuje vztah mezi emisemi CO₂ a hmotností vozidla v provozním stavu.

Vedle stávajícího přístupu byly v posouzení dopadů zváženy následující možnosti: změna sklonu křivky limitních hodnot, použití jiného parametru užitečnosti (např. stopy) nebo nepoužití žádného parametru užitečnosti (stejně snížení nebo stejný cíl pro všechny výrobce).

Upřednostňovanou možností, jak rozdělit cíle pro vozový park EU mezi jednotlivé výrobce od roku 2025, je použití křivky limitních hodnot, přičemž specifické cíle pro výrobce závisí na průměrné zkušební hmotnosti WLTP vozidel a sklon (sklony) křivky zajišťují, aby výrobci vyvinuli stejné úsilí při snižování emisí.

3) Pobídky týkající se vozidel s nulovými a nízkými emisemi (definice a druhy pobídek)

Posouzení dopadů zvažovalo, za použití různých definic vozidel s nízkými emisemi, dva různé typy specifických pobídek týkajících se vozidel s nulovými nebo nízkými emisemi:

- *Povinný podíl:* Stejný podíl vozidel s nulovými nebo nízkými emisemi by byl vyžadován od všech výrobců.
- *Kreditový systém:* Tato pobídka by při stanovování cíle pro specifické emise CO₂ zohlednila podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi u daného výrobce. Výrobce, který by překročil určitý referenční podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi, by byl v oblasti emisí CO₂ odměněn méně přísným cílem.
- Pro každý z obou typů byly zvažovány různé povinné/referenční úrovně.

Upřednostňovanou možností, pokud jde o mechanismus pobídek týkajících se vozidel s nízkými a nulovými emisemi, je kreditový systém.

4) Prvky pro nákladově efektivní provádění

Byly posouzeny různé prvky, které umožňují nákladově efektivní provádění. Patří sem opatření již zahrnutá ve stávajících nařízeních, například ekologické inovace, sdružování a výjimky. Mimo to byly posouzeny nové prvky, jako je obchodování, vklady a výpůjčky.

Upřednostňovanou možností je zachovat ustanovení o ekologických inovacích, avšak rozšířit oblast působnosti na klimatizace a umožnit přezkum limitu 7 g/km, zachovat ustanovení o sdružování a současně objasnit, jak mohou výrobci vytvářet otevřená sdružení, nezavádět možnost obchodování ani vkladů a výpůjček kreditů CO₂ a zrušit možnost udělovat výjimky specializovaným výrobcům automobilů.

5) Správa

Účinnost cílů v oblasti snižování emisí CO₂ ve skutečnosti závisí jednak na reprezentativnosti zkušebního postupu s ohledem na průměrnou jízdu v reálném provozu, jednak na tom, do jaké míry vozidla uváděná na trh odpovídají referenčním vozidlům zkoušeným při schvalování typu. Doporučení Evropského parlamentu v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu v této souvislosti zdůraznilo, že pro zachování spolehlivého a důvěryhodného systému mají zásadní význam mechanismy dozoru nad trhem.

V této souvislosti a v souladu s doporučeními v rámci mechanismu vědeckého poradenství bylo zváženo několik možností. První z nich se týkala shromažďování, zveřejňování a monitorování údajů o spotřebě paliva v reálném provozu na základě povinnosti výrobců vybavit nová vozidla normalizovanými „přístroji pro měření spotřeby paliva“, kterou by ukládaly právní předpisy o schválení typu. Druhá, která se týkala opatření dozoru nad trhem, byla zvažována v souvislosti se zajištěním shodnosti výroby a kontrolami shodnosti v provozu.

Upřednostňovanou možností je zmocnit Komisi k tomu, aby umožnila i) shromažďování, zveřejňování a monitorování údajů o spotřebě paliva v reálném provozu a uložení povinnosti hlásit odchylky, která bude spojena s korekčním mechanismem, a ii) opravovat vykazované hodnoty emisí CO₂ v případě odchylek zjištěných prostřednictvím posíleného dozoru nad trhem.

Odkaz na souhrn posouzení dopadů: SWD(2017)650

Odkaz na stanovisko Výboru pro kontrolu regulace: SEC(2017)476

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

V souladu se závazkem Komise ke zlepšování právní úpravy byl tento návrh vypracován inkluzivním způsobem na základě principů transparentnosti a neustálého zapojování zúčastněných stran.

Posouzení dopadů rovněž analyzovalo, jak by bylo možné právní předpisy případně zjednodušit a snížit nadbytečné administrativní náklady.

Výrobci odpovědní za méně než 1 000 nově registrovaných vozidel ročně, v mnoha případech malé a střední podniky, jsou i nadále osvobozeni od plnění cílů pro specifické emise CO₂. Výjimky *de minimis* snižují malým výrobcům náklady na dodržování právních předpisů a administrativní náklady. Rovněž usnadňují vstup nových výrobců na trh, aniž by to mělo významný dopad na celkové snižování emisí CO₂ celého vozového parku v EU.

Návrh dále zachovává několik prvků v oblasti nákladově efektivního provádění, například sdružování, které výrobcům snižuje náklady na dodržování právních předpisů.

Kreditový systém pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi by nevytvořil dodatečnou administrativní zátěž. Zrušení výjimky pro specializované výrobce sníží administrativní zátěž.

Nepředpokládají se žádné změny v režimu dodržování právních předpisů a ve výši sankcí. Dopady možností týkajících se správy budou odvislé od konkrétních prováděcích opatření.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nevyžaduje žádné dodatečné finanční zdroje.

5. OSTATNÍ PRVKY

• Plány provádění a způsob monitorování, hodnocení a podávání zpráv

Návrh vychází z postupu každoročního podávání zpráv a sledování zavedeného v rámci stávajících nařízení. Aby mohlo být posouzeno, zda výrobci plní své roční cíle pro specifické emise, překládají členské státy každoročně Komisi údaje o všech nově registrovaných osobních automobilech a dodávkách. Kromě hodnot emisí CO₂ a hmotnosti stanovených při schválení typu se sleduje i řada dalších relevantních údajů, včetně typu paliva a úspor emisí CO₂ díky ekologickým inovacím.

Komise s podporou Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) každoročně zveřejňuje údaje ze sledování za předchozí kalendářní rok, včetně výpočtů výkonnosti výrobců z hlediska emisí CO₂. Výrobci mají možnost oznámit chyby obsažené v předběžných údajích předložených členskými státy. Tento dobře zavedený systém sledování je důležitým základem pro monitorování dopadů právních předpisů.

Za účelem posílení aspektů správy v systému sledování byla v posouzení dopadů zvážena možnost zohlednit při kontrole souladu výrobců, zda jsou emise vozidel v provozu v souladu s hodnotami CO₂ stanovenými při schválení typu.

Kromě postupu posuzování souladu stanovilo posouzení dopadů seznam hlavních ukazatelů pro sledování konkrétních politických cílů, kterých má být tímto návrhem dosaženo. Ty jsou doplněny souborem operačních cílů a ukazatelů.

• Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu

Článek 1 – Předmět a cíle

Tento článek stanoví cíle pro vozový park EU v oblasti emisí CO₂, které se na nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla použijí od roku 2020, 2025 a 2030. Nařízení se má použít od roku 2020 s cílem zajistit plynulý přechod k novému cílovému režimu od roku 2025. Zahrnuje proto již zavedené cíle pro vozový park EU na rok 2020 ve výši 95 g/km (na základě NEDC) pro osobní automobily a ve výši 147 g/km (na základě NEDC) pro lehká užitková vozidla, a rovněž nové cíle pro roky 2025 a 2030.

Počínaje rokem 2021 budou cíle pro specifické emise založeny na novém zkušebním postupu pro emise – celosvětově harmonizovaném zkušebním postupu pro lehká vozidla (WLTP). Proto jsou cíle pro vozový park na roky 2025 a 2030, které jsou založeny na WLTP, vyjádřeny jako procentní snížení ve srovnání s průměrem cílů pro specifické emise pro rok 2021 stanovených pro každého výrobce v souladu s oddílem 4 přílohy I.

Článek 2 – Oblast působnosti

Tento článek stanoví kategorie vozidel, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, odkazem na právní předpisy o schvalování typu. Rovněž stanoví, že výjimka *de minimis* vztahující se na výrobce odpovědné za méně než 1 000 nových registrací ročně by se neměla použít, pokud výrobce, který, přestože je způsobilý pro výjimku *de minimis*, požádá o výjimku podle článku 10 a tato výjimka je mu udělena.

Článek 3 - Definice

Byly doplněny nové definice „cílů pro vozový park EU“, „vozidel s nulovými a nízkými emisemi“ a „zkušební hmotnosti“.

Článek 4 – Cíle pro specifické emise

Tento článek stanoví obecnou povinnost výrobce zajistit, aby průměrné emise CO₂ z jeho vozového parku nově registrovaných vozidel v kalendářním roce nepřekročily jeho roční cíl

pro specifické emise. Tento cíl je specifický pro výrobce a vypočítává se jako funkce platného cíle pro vozový park EU, křivky limitních hodnot, průměrné hmotnosti vozového parku výrobce a referenční hmotnosti (M_0 nebo TM_0). Výpočet hmotnosti je do roku 2024 včetně založen na hmotnosti v provozním stavu. Od roku 2025 by se měla místo toho používat zkušební hmotnost vozidla, která je blíže skutečné hmotnosti dokončeného vozidla. Vzorce pro výpočet cílů pro specifické emise na období od roku 2020 do roku 2030 jsou uvedeny v částech A a B přílohy I. Výpočty cílů použitelné v letech 2020 až 2024 jsou stanoveny ve stávajících právních předpisech.

Od roku 2025 by měl být cíl pro specifické emise daného výrobce vypočítán s přihlédnutím k podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku tohoto výrobce. Pro účely výpočtu tohoto podílu by se vozidla s nulovými a nízkými emisemi měla započítat na základě vážených emisí každého vozidla. Pokud podíl přesáhne referenční hodnotu pro vozový park EU, získá výrobce výhodu v podobě vyššího cíle pro specifické emise.

U lehkých užitkových vozidel se při rozdělování úsilí rozlišuje mezi výrobcí lehkých užitkových vozidel o průměrné zkušební hmotnosti vyšší, než je průměrná referenční hmotnost (TM_0), a výrobcí vozidel o průměrné zkušební hmotnosti nižší než TM_0 . U první skupiny je sklon křivky limitních hodnot v průběhu času konstantní, zatímco u druhé skupiny se využívá stejný přístup jako u osobních automobilů, což znamená, že křivka se upraví podle cíle pro vozový park EU.

Článek 5 – Superkredity pro dosažení cíle 95 g CO₂/km pro automobily

Toto ustanovení se nemění a platí až do roku 2022 včetně.

Článek 6 – Sdružování

Ustanovení o sdružování spojených podniků a nezávislých výrobců zůstávají nezměněny. Bylo však doplněno zmocnění Komise upřesnit podmínky pro sdružování nezávislých výrobců, zejména pokud jde o pravidla hospodářské soutěže.

Článek 7 – Sledování a hlášení

Obecná ustanovení o sledování údajů o emisích CO₂ poskytnutých členskými státy zůstávají nezměněna. Bylo však doplněno posílení povinnosti členských států poskytovat vysoce kvalitní údaje a spolupracovat s Komisí.

Byl doplněn mechanismus, kterým se pro účely sledování zohledňují odchylky v emisích CO₂ zjištěné u vozidel v provozu ve srovnání s hodnotami určenými při schválení typu. Tento mechanismus vychází z návrhu na zavedení postupu pro kontrolu shodnosti v provozu, pokud jde o emise CO₂, do právních předpisů o schválení typu. Schvalovací orgány by měly hlásit všechny zjištěné odchylky a Komise by je měla zohlednit při kontrole dodržování cílů ze strany výrobců. Ustanovení též zmocňuje Komisi upřesnit tento postup prostřednictvím prováděcího aktu.

Článek 8 – Poplatek za překročení emisí

Tento článek stanoví vzorec pro výpočet finančních sankcí v případě, že výrobce nesplní svůj cíl. Je zachován poplatek za překročení emisí podle stávajících nařízení, tj. 95 EUR/g CO₂/km.

Článek 9 – Zveřejnění výkonnosti výrobců

Článek uvádí údaje, které Komise zveřejní, pokud jde o plnění ročních cílů ze strany výrobců (tj. každoroční rozhodnutí přijaté na základě monitorování). Jako nový parametr, který má být zveřejněn, byla doplněna zkušební hmotnost, jež má být od roku 2025 používána jako parametr užitkovosti.

Článek 10 – Výjimka pro určité výrobce

Byla zachována možnost, aby malí výrobci (tj. odpovědní za 1 000 až 10 000 registrací pro automobily a 1 000 až 22 000 registrací pro dodávky) požádali o výjimku ze svých cílů pro specifické emise.

Pro specializované výrobce automobilů, tj. výrobce odpovědné za 10 000 až 300 000 nově registrovaných vozidel, zůstává v platnosti možnost využívat výjimku z cíle 95 g CO₂/km. S účinností od roku 2025 však tato skupina výrobců bude muset splnit cíle pro specifické emise vypočtené v souladu s přílohou I.

Článek 11 – Ekologické inovace

Výrobci mohou nadále využívat nižších průměrných emisí, pokud svá vozidla vybaví ekologickými inovacemi schválenými podle tohoto článku. Aby byly zohledněny změny, ke kterým může v úsporách dosažených díky ekologickým inovacím dojít v důsledku změny regulačního zkušební postupu, bylo doplněno zmocnění Komise upravit limit 7 g CO₂/km stanovený pro úspory CO₂, které výrobce může zohlednit za účelem snížení svých průměrných emisí. Toto zmocnění by mělo platit od roku 2025.

Kritéria způsobilosti pro stanovení, co je považováno za ekologickou inovaci, zůstávají až do roku 2024 včetně nezměněna. Zrušení odkazu na opatření integrovaného přístupu od roku 2025 umožní, aby za ekologické inovace mohla být považována mobilní klimatizační zařízení.

Článek 12 – Emise CO₂ a spotřeba energie v reálném provozu

Tento článek zmocňuje Komisi sledovat a posuzovat reprezentativnost zkušební postupu WLTP pro reálný provoz a zajistit informování veřejnosti o tom, jak se tato reprezentativnost v průběhu času vyvíjí.

Za tímto účelem by Komise měla mít pravomoc požadovat, aby členské státy a výrobci shromažďovali a předkládali údaje získané v reálném provozu.

Článek 13 – Úpravy hodnot M_0 a TM_0

Úsilí o snížení emisí CO₂ je rozděleno mezi výrobce na základě průměrné hmotnosti vozového parku v určitém období. Tato referenční hodnota je vyjádřena jako M_0 nebo TM_0 v závislosti na tom, zda se použije hmotnost v provozním stavu (M) nebo zkušební hmotnost vozidla (TM). Ustanovení upřesňuje postup pro úpravu hodnoty referenční hmotnosti, aby bylo zajištěno, že cíle pro specifické emise budou i nadále odrážet cíl pro vozový park EU. Od roku 2025 by se četnost těchto úprav měla zvýšit a místo jednou za tři roky by měla probíhat každý druhý rok. Častější úpravy umožní rychleji zohlednit změny průměrné zkušební hmotnosti a jejich vliv na polohu výrobců na křivce limitních hodnot.

Článek 14 – Přezkum a zpráva

Tento článek zahrnuje požadavek, aby Komise předložila zprávu o účinnosti tohoto nařízení, případně doprovázenou návrhem. Z důvodu sladění s ustanoveními o přezkumu a zprávě navrhovanými podle nařízení o sdílení úsilí a směrnice o obchodování s emisemi se navrhuje, aby zpráva byla předložena v roce 2024.

Tento článek rovněž ponechává v platnosti ustanovení o přezkumu zkušebních postupů pro schválení typu a pravomoci zohledňovat změny regulačního zkušební postupu.

Články 15 a 16 – Postup projednávání ve výboru a přenesení pravomocí

Jedná se o standardní ustanovení týkající se postupu projednávání ve výboru a přenesení pravomocí.

Článek 17 – Změna nařízení (ES) č. 715/2007

Cílem tohoto pozměňovacího návrhu je zakotvit do nařízení (ES) č. 715/2007 (nařízení o schválení typu z hlediska emisí Euro 5/6) právní základ, který Komisi umožní zavést postup ověřování shodnosti v provozu, pokud jde o emise CO₂. Tento postup je nezbytný k zajištění účinného dozoru nad trhem, pokud jde o systém schvalování typu a hodnoty emisí CO₂ používané pro účely dosahování cílů.

Články 18 a 19 – Zrušení a vstup v platnost

Nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 se zrušují s účinkem ode dne 1. ledna 2020. Akt by měl vstoupit v platnost 20. dnem po vyhlášení.

Přílohy I až V

Příloha I: Stanoví vzorce pro výpočet ročních cílů pro specifické emise, kterých by mělo být dosaženo, pokud jde o průměrné emise z vozových parků nově registrovaných vozidel jednotlivých výrobců. Část A se vztahuje na osobní automobily, část B se vztahuje na lehká užitková vozidla.

Příloha II a III: Tyto přílohy stanovují údaje ze sledování, které jsou potřebné pro výpočet cílů a pro kontrolu plnění cílů. Příloha III – týkající se lehkých užitkových vozidel – rovněž odkazuje na potřebu zohlednit specifickou vozidel, u nichž schválení typu probíhá ve více stupních.

Příloha IV: V této příloze jsou uvedeny právní akty, na které se přepracované znění vztahuje, tj. dvě základní nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 a jejich příslušné pozměňující akty.

Příloha V: Srovnávací tabulka

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se stanoví výkonnostní emisní normy ☒ pro nové osobní automobily a ☒ pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel ⇒ a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 ⇐ (přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

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,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009¹⁴ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011¹⁵ byla několikrát podstatně změněna. Vzhledem k potřebě provést další změny by uvedená nařízení měla být v zájmu přehlednosti přepracována.
- (2) Toto nařízení by se mělo použít ode dne 1. ledna 2020, aby se po přepracování a zrušení nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 zajistil koherentní a účinný přechod. Je však vhodné zachovat výkonnostní normy ohledně emisí CO₂ a postupy pro jejich dosažení stanovené v uvedených nařízeních beze změn až do roku 2024.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

↓ 443/2009 1. bod odůvodnění

~~Cílem tohoto nařízení je stanovit výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily registrované ve Společenství, což je součástí integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel za současného zajištění řádného fungování vnitřního trhu.~~

↓ 510/2011 1. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Cílem Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu, která byla jménem Evropského společenství schválena rozhodnutím Rady 94/69/ES¹⁶, je stabilizovat koncentrace skleníkových plynů v atmosféře na úrovni, která by zamezila nebezpečným důsledkům působení lidstva na klimatický systém. Aby byl splněn tento cíl, neměl by být nárůst celkové průměrné roční teploty při zemském povrchu vyšší než 2 °C ve srovnání s úrovní před industrializací. Čtvrtá hodnotící zpráva Mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC) ukazuje, že pro dosažení tohoto cíle musí celosvětové emise skleníkových plynů dosáhnout vrcholu do roku 2020. Na zasedání ve dnech 8. a 9. března 2007 přijala Evropská rada pevný závazek snížit do roku 2020 celkové emise skleníkových plynů ve Společenství o nejméně 20 % ve srovnání s rokem 1990 a o 30 % za předpokladu, že se ostatní vyspělé země rovněž zaváží ke srovnatelným snížením emisí a hospodářsky vyspělejší rozvojové země přispějí podle svých povinností a schopností.~~

↓ nový

- (3) Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu¹⁷ vymezuje jasný cíl: do poloviny století musí být emise skleníkových plynů z dopravy nejméně o 60 % nižší než v roce 1990 a jednoznačně směřovat k nulovým emisím. Neprodleně se musí podstatně snížit emise látek znečišťujících ovzduší, které pocházejí z odvětví dopravy a poškozují naše zdraví. Emise z tradičních spalovacích motorů bude třeba po roce 2020 dále snižovat. Bude třeba, aby byla zaváděna vozidla s nulovými a nízkými emisemi a do roku 2030 získala významný tržní podíl.
- (4) Sdělení Komise nazvaná „Evropa v pohybu“¹⁸ a „Jak dosáhnout nízkoemisní mobility – Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky“¹⁹ zdůrazňují, že normy pro emise CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel jsou významnou hybnou silou inovací a účinnosti, přispějí k posílení konkurenceschopnosti automobilového průmyslu a technologicky neutrálním způsobem připraví půdu pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi.

¹⁶ Úř. věst. L 33, 7.2.1994, s. 11.

¹⁷ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu (COM(2016) 501 final).

¹⁸ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: EVROPA V POHYBU – Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny (COM(2017) 283 final).

¹⁹ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: [...].

- (5) Toto nařízení stanoví jasnou cestu ke snižování emisí CO₂ z odvětví silniční dopravy a přispívá k dosažení závazného cíle snížit do roku 2030 domácí emise skleníkových plynů na úrovni celého hospodářství alespoň o 40 % oproti roku 1990, který byl potvrzen v závěrech Evropské rady ze dnů 23. až 24. října 2014 a schválen jako zamýšlený vnitrostátně stanovený příspěvek Unie v rámci Pařížské dohody na zasedání Rady pro životní prostředí dne 6. března 2015.
- (6) Závěry Evropské rady z října 2014 potvrdily snížení emisí skleníkových plynů o 30 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 2005 v odvětvích, na něž se nevztahuje systém Evropské unie pro obchodování s emisemi. Silniční doprava k emisím z těchto odvětví významně přispívá a její emise zůstávají výrazně nad úrovní z roku 1990. Pokud se budou emise ze silniční dopravy dále zvyšovat, vyváží snížení dosažená v rámci boje se změnou klimatu v jiných odvětvích.
- (7) Závěry Evropské rady z října 2014 zdůraznily důležitost snižování emisí skleníkových plynů a rizik souvisejících se závislostí na fosilních palivech v odvětví dopravy prostřednictvím komplexního a technologicky neutrálního přístupu, pokud jde o podporu energetické účinnosti a snižování emisí v dopravě, elektrickou dopravu a obnovitelné zdroje energie v dopravě i po roce 2020.
- (8) Energetická účinnost přispívající ke zmírnění poptávky je jednou z pěti vzájemně se posilujících a úzce propojených dimenzí strategie energetické unie přijaté dne 25. února 2015, která má spotřebitelům v Unii zajistit bezpečnou, udržitelnou, konkurenceschopnou a cenově dostupnou energii. Strategie pro energetickou unii uvádí, že opatření ke zvýšení účinnosti spotřeby energie musí sice přijmout všechna hospodářská odvětví, nicméně doprava má obrovský potenciál energetické účinnosti a v zájmu jeho realizace je třeba se také neustále zaměřovat na zpříšňování standardů pro emise CO₂ pro osobní automobily i lehká užitková vozidla s výhledem do roku 2030.
- (9) Hodnocení nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 provedené v roce 2015 dospělo k závěru, že uvedená nařízení byla relevantní a obecně koherentní a vedla k výrazným úsporám emisí, přičemž byla nákladově efektivnější, než se původně očekávalo. Rovněž vytvořila významnou přidanou hodnotu pro Unii, které by nebylo možné ve stejné míře dosáhnout prostřednictvím vnitrostátních opatření.
- (10) Je proto vhodné usilovat o dosažení cílů uvedených nařízení stanovením nových cílů pro vozový park EU, pokud jde o snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, na období do roku 2030. Při určování úrovně snížení emisí byla zohledněna jejich účinnost při zajišťování nákladově efektivního příspěvku ke snížení emisí do roku 2030 v odvětvích, na něž se vztahuje nařízení o sdílení úsilí [.../...], výsledné náklady a úspory pro společnost, výrobce a uživatele vozidel, jakož i přímé a nepřímé dopady na zaměstnanost, konkurenceschopnost a inovace a vedlejší přínosy v podobě méně znečištěného ovzduší a energetické bezpečnosti.
- (11) V roce 2017 vstoupil v platnost nový zkušební postup pro měření emisí CO₂ a spotřeby paliva u lehkých vozidel: celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP) stanovený v nařízení Komise (EU) 2017/1151²⁰. Tímto novým

²⁰ ⇒ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje 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, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1). ⇐

zkušební postupem se získají hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva, které lépe reprezentují podmínky v reálném provozu. Proto je vhodné, aby nové cíle pro emise CO₂ byly založeny na emisích CO₂ stanovených na základě uvedeného zkušebního postupu. Avšak vzhledem k tomu, že emise CO₂ založené na zkušební postup WLTP budou pro účely plnění cílů k dispozici od roku 2021, je vhodné, aby nové výkonnostní emisní normy byly definovány jako úrovně snížení stanovené ve vztahu k průměru cílů pro specifické emise platných v roce 2021.

↓ 443/2009 2. bod odůvodnění
(přízpůsobený)

~~Rámcová úmluva Organizace spojených národů o změně klimatu, která byla jménem Evropského společenství schválena rozhodnutím Rady 94/69/ES²¹, vyžaduje, aby všechny strany vypracovaly a prováděly vnitrostátní a případně regionální programy obsahující opatření na zmírnění změn klimatu. Komise v tomto smyslu v lednu 2007 navrhla, aby Evropská unie v rámci mezinárodních jednání sledovala cíl, že rozvinuté země do roku 2020 sníží emise skleníkových plynů o 30 % (oproti úrovni v roce 1990), aby Unie sama již nyní přijala pevný nezávislý závazek, že do roku 2020 dosáhne alespoň 20 % snížení emisí skleníkových plynů (oproti úrovni v roce 1990) nezávisle na snížení, kterých dosáhnou ostatní rozvinuté země. Tento cíl byl potvrzen Evropským parlamentem a Radou.~~

↓ 443/2009 3. bod odůvodnění

~~Jedním z důsledků těchto závazků je, že všechny členské státy budou muset podstatně snížit emise z osobních automobilů. Aby se dosáhlo nutného podstatného snížení emisí, je třeba provádět politiky a opatření na úrovni členských států a na úrovni Společenství ve všech odvětvích hospodářství Společenství, a ne pouze v odvětvích průmyslu a energetiky. Silniční doprava je druhým největším odvětvím Unie produkujícím emise skleníkových plynů a emise, které z ní pocházejí, se dále zvyšují. Pokud se budou dopady silniční dopravy na změnu klimatu nadále zvětšovat, značně to oslabí snížení dosažené v boji se změnou klimatu v jiných odvětvích.~~

↓ 510/2011 3. bod odůvodnění

~~Aby se dosáhlo nezbytného snížení emisí, je třeba politiky a opatření provádět na úrovni členských států a na úrovni Unie ve všech odvětvích hospodářství Unie, a ne pouze v odvětvích průmyslu a energetiky. Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 406/2009/ES ze dne 23. dubna 2009 o úsilí členských států snížit emise skleníkových plynů, aby byly splněny závazky Společenství v oblasti snížení emisí skleníkových plynů do roku 2020²², stanoví průměrné snížení o 10 % ve srovnání s úrovněmi v roce 2005 v odvětvích nezahrnutých do systému Unie pro obchodování s emisemi vytvořeného směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství²³, včetně silniční dopravy. Silniční doprava je druhým největším odvětvím Unie produkujícím emise skleníkových plynů~~

²¹ Úř. věst. L 33, 7.2.1994, s. 11.

²² Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 136.

²³ Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32.

~~a emise, které z ní pocházejí, včetně emisí z lehkých užitkových vozidel, se dále zvyšují. Pokud se budou emise ze silniční dopravy nadále zvyšovat, značně to znehodnotí úsilí vynaložené v boji se změnou klimatu v jiných odvětvích.~~

↓ 443/2009 4. bod odůvodnění

~~Cíle Společenství pro nové osobní automobily poskytnou výrobcům více jistoty při plánování a více pružnosti při plnění požadavků na snížení emisí CO₂ než samostatné cíle snížení stanovené jednotlivými členskými státy. Při stanovení výkonnostních emisních norem je důležité vzít v úvahu důsledky pro trhy a konkurenceschopnost výrobců, přímé a nepřímé náklady vznikající podnikům a výhody, které vznikají v podobě podpory inovace a snížení spotřeby energie.~~

↓ 443/2009 5. bod odůvodnění
(přízpůsobený)

- (12) ~~Základem tohoto nařízení je dobře zavedený systém měření a sledování emisí CO₂ z vozidel registrovaných ve Společenství v souladu s rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1753/2000/ES ze dne 22. června 2000, kterým se zřizuje systém monitorování průměrných specifických emisí CO₂ z nových osobních vozidel²⁴. Je důležité, aby stanovení požadavků na snížení emisí CO₂ i nadále poskytovalo v celém Společenství ☒ celé Unii ☒ výrobcům vozidel předvídatelnost a jistotu při plánování jejich nového vozového parku ☒ nových vozových parků automobilů a lehkých užitkových vozidel ☒ ve Společenství ☒ v Unii ☒.~~

↓ 510/2011 5. bod odůvodnění

~~Ke zvýšení konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu je třeba využít systému pobídek, jako je započtení ekologických inovací a udělování superkreditů.~~

↓ nový

- (13) Úrovně snížení pro vozové parky nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v celé Unii by proto měly být stanoveny pro roky 2025 a 2030, přičemž by se měla zohlednit doba obnovy vozového parku a potřeba, aby odvětví silniční dopravy přispělo k cílům v oblasti energetiky a klimatu na rok 2030. Tento postupný přístup rovněž dá automobilovému průmyslu jasný a včasný signál, že nemá oddalovat uvádění energeticky účinných technologií a vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh.
- (14) Přestože Unie je jedním z největších světových výrobců motorových vozidel, a pokud jde o technologie, má v tomto odvětví vedoucí pozici, konkurence sílí a díky novým inovacím v oblasti elektrických hnacích ústrojí a spolupracujících, propojené a automatizované mobility se celosvětový automobilový průmysl rychle mění. Aby si Unie zachovala svou globální konkurenceschopnost a přístup na trhy, potřebuje takový

²⁴ Úř. věst. L 202, 10.8.2000, s. 1.

regulační rámec, včetně konkrétní pobídky v oblasti vozidel s nulovými a nízkými emisemi, který vytvoří rozsáhlý domácí trh a podpoří technologický rozvoj a inovace.

- (15) Měl by být zaveden zvláštní pobídkový mechanismus, který usnadní hladký přechod k mobilitě s nulovými emisemi. Tento kreditový mechanismus by měl být navržen tak, aby podporoval uvádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh Unie.
- (16) Stanovení referenčního podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku EU a dobře navržený mechanismus pro úpravu cíle pro specifické emise CO₂ daného výrobce na základě podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi v jeho vozovém parku by měly vyslat silný a důvěryhodný signál pro vývoj a zavádění takových vozidel, avšak současně umožnit další zlepšování účinnosti tradičních spalovacích motorů.
- (17) Při stanovení kreditů za vozidla s nulovými a nízkými emisemi je vhodné zohlednit rozdíly v emisích CO₂ mezi vozidly. Mechanismus úprav by měl zajistit, aby výrobce, který dosáhne vyššího než referenčního podílu, mohl využít vyšší hodnoty cíle pro specifické emise CO₂. V zájmu zajištění vyváženého přístupu by v rámci tohoto mechanismu měly být stanoveny limity možných úprav. Tím vzniknou pobídky, které podpoří včasné zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic a zajistí významné přínosy pro spotřebitele, konkurenceschopnost a životní prostředí.

↓ 443/2009 6. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Komise přijala v roce 1995 strategii Společenství na snižování emisí CO₂ z automobilů. Tato strategie byla založena na třech pilířích: dobrovolných závazcích automobilového průmyslu snížit emise, zlepšení v oblasti informovanosti spotřebitelů a podpoře palivově hospodárných automobilů prostřednictvím daňových opatření.~~

↓ 443/2009 7. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~V roce 1998 přijala Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA) závazek snížit průměrné emise z nových prodávaných automobilů do roku 2008 na 140 g CO₂/km a v roce 1999 přijaly Japonská asociace výrobců automobilů (JAMA) a Korejská asociace výrobců automobilů (KAMA) závazek snížit průměrné emise z nových prodávaných automobilů na 140 g CO₂/km do roku 2009. Tyto závazky byly uznány doporučením Komise 1999/125/ES ze dne 5. února 1999 ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů²⁵ (ACEA), doporučením Komise 2000/303/ES ze dne 13. dubna 2000 ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů (KAMA)²⁶ a doporučením Komise 2000/304/ES ze dne 13. dubna 2000 ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů (JAMA)²⁷.~~

²⁵ Úř. věst. L 40, 13.2.1999, s. 49.

²⁶ Úř. věst. L 100, 20.4.2000, s. 55.

²⁷ Úř. věst. L 100, 20.4.2000, s. 57.

↓ 443/2009 8. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Dne 7. února 2007 přijala Komise dvě související sdělení: sdělení o výsledcích přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel a sdělení o rámci právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století (CARS21). Sdělení zdůraznila, že byl učiněn pokrok směrem k dosažení cíle 140 g CO₂/km do roku 2008/2009, ale cíl Společenství 120 g CO₂/km by do roku 2012 nebyl splněn bez dodatečných opatření.~~

↓ 510/2011 8. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Ustanovení provádějící cíl týkající se emisí z lehkých užitkových vozidel musí být v souladu s legislativním rámcem pro provádění cílů týkajících se emisí z nových osobních automobilů uvedených v 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⁽²⁸⁾.~~

↓ 443/2009 9. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Ve sděleních byl navržen integrovaný přístup zaměřený na dosažení cíle Společenství ve výši 120 g CO₂/km do roku 2012 a bylo oznámeno, že Komise navrhne legislativní rámec pro dosažení cíle Společenství, přičemž se zaměří na závazné snížení emisí CO₂ za účelem dosažení cíle 130 g CO₂/km u průměrného nového vozového parku zlepšováním technologií automobilových motorů. V souladu s přístupem v rámci dobrovolných závazků přijatých výrobci pokrývá tento rámec ty prvky, které jsou zohledněny v měření emisí CO₂ z osobních automobilů v souladu s nařízením 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 vozidla²⁹. Dalšího snížení ve výši 10 g CO₂/km, nebo, je-li to z technických důvodů nutné, jeho ekvivalentu se docílí jinými technickými zlepšeními a zvýšeným používáním udržitelných biopaliv.~~

↓ 443/2009 10. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (18) Legislativní rámec k uskutečnění cíle průměrných emisí pro nový vozový park ☒ automobilů a lehkých užitkových vozidel ☒ by měl zajistit, aby cíle snižování byly nestranné z hlediska hospodářské soutěže a sociálně spravedlivé a udržitelné, aby přihlédly k různorodosti evropských výrobců automobilů a aby bránily jakémukoli neodůvodněnému narušování hospodářské soutěže mezi nimi. ~~Legislativní rámec by~~

²⁸ Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.

²⁹ Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

měl být slučitelný s celkovým cílem dosažení kjótských cílů Společenství a měly by ho doplňovat další nástroje, které více souvisejí s používáním, jako například rozdílné daně z motorových vozidel a z energie.

↓ 443/2009 11. bod odůvodnění

V souhrnném rozpočtu Evropské unie by měl být vyčleněn dostatečný objem finančních prostředků na podporu vývoje technologií zaměřených na výrazné snížení emisí CO₂ ze silničních vozidel.

↓ 443/2009 12. bod odůvodnění
(přizpůsobený)
⇒ nový

- (19) S cílem zachovat rozmanitost trhu s ☒ osobními ☒ automobily ☒ a lehkými užitkovými vozidly ☒ a jeho schopnost uspokojovat různé potřeby spotřebitelů by měly být cíle CO₂ pro osobní automobily stanoveny lineárně v závislosti na užitkovosti automobilů ☒ vozidel ☒. ⇒ Má se za to, že zachování hmotnosti jako parametru užitkovosti je soudržné se stávajícím režimem. Aby se lépe zohlednila hmotnost vozidel používaných na silnicích, měl by se tento parametr s účinkem od roku 2025 změnit z hmotnosti vozidla v provozním stavu na zkušební hmotnost vozidla, jak stanoví nařízení (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017. ⇐ Údaje o hmotnosti jsou navíc snadno dostupné. Údaje o alternativních parametrech užitkovosti, jako je například stopa (rozchod kol násobený rozvorem), by měly být sbírány s cílem usnadnit dlouhodobější hodnocení přístupu založeného na užitkovosti. Komise by měla do roku 2014 prověřit dostupnost údajů a případně předložit Evropskému parlamentu a Radě návrh na úpravu parametru užitkovosti.

↓ nový

- (20) Mělo by se předejít tomu, aby se cíle pro vozový park EU měnily v důsledku změn průměrné hmotnosti vozového parku. Změny průměrné hmotnosti by proto měly být bez prodlení zohledněny ve výpočtech cílů pro specifické emise a úpravy hodnoty průměrné hmotnosti, která se k tomuto účelu používá, by se proto s účinkem od roku 2025 měly provádět každé dva roky.
- (21) Za účelem rozdělení úsilí o snižování emisí spravedlivým a konkurenčně neutrálním způsobem, jenž odráží rozmanitost trhu s osobními automobily a lehkými užitkovými vozidly, jakož i s ohledem na přechod na cíle pro specifické emise založené na zkušebním postupu WLTP v roce 2021 je vhodné určit sklon křivky limitních hodnot na základě specifických emisí všech nově registrovaných vozidel v uvedeném roce a zohlednit změny cílů pro vozový park EU mezi roky 2021, 2025 a 2030, aby se zajistilo, že všichni výrobci vyvinou při snižování emisí stejné úsilí. Pokud jde o lehká užitková vozidla, stejný přístup jako pro výrobce automobilů by měl platit i pro výrobce lehčích dodávek odvozených od automobilů, zatímco pro výrobce vozidel spadajících do těžších segmentů by měl být pro celé cílové období stanoven vyšší a pevný sklon.

↓ 443/2009 13. bod odůvodnění
(přízpůsobený)
⇒ nový

- (22) Cílem tohoto nařízení je vytvořit pobídky pro automobilový průmysl, aby investoval do nových technologií. Toto nařízení aktivně podporuje ekologické inovace a ⇒ stanoví mechanismus, který by měl být schopen zohlednit ⇐ ~~bere v úvahu~~ budoucí technologický vývoj. ~~Zejména by přitom měl být podporován vývoj inovačních technik pohonu, neboť automobily, které je využívají, uvolňují mnohem méně emisí než tradiční osobní automobily. Takto se podporuje dlouhodobá konkurenceschopnost evropského průmyslu a vytváří více vysoce kvalifikovaných pracovních míst. Komise by měla zvážit možnost začlenit opatření týkající se ekologických inovací do přezkumu zkušebních postupů podle čl. 14 odst. 3 nařízení (ES) č. 715/2007 a zohlednit přitom technické a hospodářské dopady tohoto začlenění.~~ ⇒ Zkušenosti ukazují, že ekologické inovace úspěšně přispěly k nákladové efektivnosti nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 a ke snížení emisí CO₂ v reálném provozu. Tento přístup by proto měl být zachován a oblast působnosti by se měla rozšířit i na stimulaci zlepšování účinnosti klimatizací. ⇐

↓ 510/2011 12. bod odůvodnění

~~Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES ze dne 13. prosince 1999 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂ při prodeji nových osobních automobilů⁽³⁰⁾ již požaduje, aby propagační literatura pro vozidla poskytovala konečným uživatelům oficiální údaje o emisích CO₂ a o spotřebě paliva daného vozidla. Komise to ve svém doporučení 2003/217/ES ze dne 26. března 2003 o uplatňování ustanovení směrnice 1999/94/ES, která se týká propagační literatury, na jiné sdělovací prostředky⁽³¹⁾ výkladem vztáhla také na reklamu. Působnost směrnice 1999/94/ES by se proto měla rozšířit i na lehká užitková vozidla tak, aby reklama na každé takové vozidlo musela poskytovat nejpozději od roku 2014 konečným uživatelům oficiální údaje o emisích CO₂ a o spotřebě paliva daného vozidla, pokud se uvádějí informace o spotřebě energie nebo ceně vozidla.~~

↓ nový

- (23) Je však třeba zajistit rovnováhu mezi pobídkami pro ekologické inovace a technologie, u nichž je účinek na snížení emisí prokázán v rámci oficiálního zkušebního postupu. V důsledku toho je vhodné zachovat horní hranici úspor v důsledku ekologické inovace, které může výrobce zohlednit pro účely plnění cílů. Komise by měla mít možnost přezkoumat výši horní hranice, zejména aby zohlednila vliv změn oficiálního zkušebního postupu. Rovněž je vhodné vyjasnit, jak by se úspory pro účely plnění cílů měly počítat.

³⁰ Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16.

³¹ Úř. věst. L 82, 29.3.2003, s. 33.

↓ 443/2009 14. bod odůvodnění

~~Vzhledem k velmi vysokým nákladům na výzkum a vývoj a velmi vysokým jednotkovým výrobním nákladům úvodních generací technologií na výrobu vozidel s velmi nízkými emisemi uhlíku, která mají být uvedena na trh po vstupu tohoto nařízení v platnost, usiluje toto nařízení o přechodné zrychlené a usnadněné uvádění vozidel s mimořádně nízkými emisemi uhlíku na trh Společenství v počáteční fázi jejich prodeje.~~

↓ 443/2009 15. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Používání určitých alternativních paliv může přinést významné snížení emisí CO₂ z hlediska celého jejich životního cyklu. Toto nařízení proto zahrnuje zvláštní ustanovení zaměřená na další zavádění vozidel využívajících určitá alternativní paliva na trh Společenství.~~

↓ 510/2011 15. bod odůvodnění

~~S cílem zlepšit sběr údajů o spotřebě paliva a měření této spotřeby by Komise měla do 1. ledna 2012 posoudit, zda je třeba změnit příslušné právní předpisy a začlenit do nich povinnost výrobců žádajících o schválení typu vozidla kategorie N₁ definovaného v příloze II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (³²), vybavit každé vozidlo měřičem spotřeby paliva.~~

↓ 443/2009 16. bod odůvodnění

~~S cílem zajistit soulad s přístupem přijatým v rámci strategie Komise pro CO₂ a automobily, zejména s ohledem na dobrovolné závazky přijaté sdruženími výrobců, by se uvedený cíl měl uplatňovat na nové osobní automobily, které jsou v rámci Společenství registrovány poprvé a které, pouze s výjimkou omezeného období k vyloučení zneužití, nebyly předtím registrovány mimo Společenství.~~

↓ 510/2011 16. bod odůvodnění

~~S cílem zajistit soulad s nařízením (ES) č. 443/2009 a zabránit zneužívání by se uvedený cíl měl uplatňovat na nová lehká užitková vozidla, která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii, s výjimkou omezeného období.~~

³²

Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

↓ 510/2011 17. bod odůvodnění

- (24) Směrnice 2007/46/ES zřizuje harmonizovaný rámec obsahující správní ustanovení a všeobecné technické požadavky týkající se schvalování všech nových vozidel v její oblasti působnosti. Subjekt odpovědný za soulad s tímto nařízením by měl být totožný se subjektem, který odpovídá za všechny aspekty postupu schvalování typu v souladu se směrnicí 2007/46/ES a za zajištění shodnosti výroby.
-

↓ 443/2009 18. bod odůvodnění

- (25) Pro účely schvalování typu se na vozidla zvláštního určení, definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES, vztahují zvláštní požadavky, a proto by tato vozidla měla být z oblasti působnosti tohoto nařízení vyloučena. ~~V souladu s politikou Společenství pomáhat postiženým osobám by měla být z působnosti tohoto nařízení vyloučena rovněž vozidla, která byla zařazena do kategorie M₁ před vstupem tohoto nařízení v platnost, která jsou speciálně konstruována pro obchodní účely tak, aby uvnitř bylo možné používat vozík pro invalidy, a která odpovídají definici vozidel zvláštního určení podle přílohy II směrnice 2007/46/ES.~~
-

↓ 510/2011 18. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Výrobci by měli mít možnost rozhodnout, jak svých cílů podle tohoto nařízení dosáhnout, a mělo by jim být umožněno spíše počítat průměrné emise svého nového vozového parku než dodržovat cíle CO₂ pro každé jednotlivé vozidlo. Od výrobců by se proto mělo požadovat, aby zajistili, že průměrné specifické emise všech nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii, za která zodpovídají, nepřesahují průměr emisních cílů pro tato vozidla. Aby bylo zavádění tohoto požadavku usnadněno, mělo by být provedeno postupně mezi roky 2014 a 2017. To odpovídá lhůtám a délece zaváděcího období stanoveným v nařízení (ES) č. 443/2009.~~

↓ 443/2009 19. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Výrobci by měli mít možnost rozhodnout, jak svých cílů podle tohoto nařízení dosáhnout, a mělo by jim být umožněno spíše počítat průměrné emise svého nového vozového parku než dodržovat cíle CO₂ pro každý jednotlivý automobil. Na výrobcích by se proto mělo požadovat, aby zajistili, že průměrné specifické emise všech nových automobilů registrovaných ve Společenství, za které zodpovídají, nepřesahují průměr emisních cílů pro tyto automobily. Pro usnadnění tohoto přechodu by se měl uvedený požadavek začít postupně uplatňovat v období mezi rokem 2012 a 2015.~~

↓ 510/2011 19. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Aby bylo zajištěno, že cíle stanovené pro malovýrobce a specializované výrobce odrážejí zvláštnosti těchto výrobců a jsou v souladu s potenciálem výrobců ke snížení emisí, měly by se pro tyto výrobce v oblasti snižování emisí stanovit alternativní cíle, které odpovídají technologickému potenciálu vozidel příslušného výrobce ke snížení specifických emisí CO₂ a charakteristikám daného segmentu trhu. Tato výjimka by měla být zahrnuta do přezkumu cílů pro specifické emise stanovených v příloze I, který má být dokončen do začátku roku 2013.~~

↓ 443/2009 20. bod odůvodnění
(přizpůsobený)
⇒ nový

- (26) Není vhodné, aby byla k určení cílů v oblasti snižování emisí používána táž metoda pro velkovýrobce i malovýrobce považované na základě kritérií uvedených v tomto nařízení za nezávislé. Malovýrobci by mělo~~y~~ být v oblasti snižování emisí ~~stanoveny~~ ⇒ umožněno požádat o ⇐ alternativní cíle, které odpovídají technologickému potenciálu jejich vozidel ke snížení specifických emisí ☒ CO₂ ☒ a charakteristikám daného segmentu trhu. ~~Tato výjimka by měla být předmětem přezkumu cílů pro specifické emise stanovených v příloze I, který bude dokončen do začátku roku 2013.~~
-

↓ 333/2014 7. bod odůvodnění
(přizpůsobený)
⇒ nový

- (27) Vzhledem k nepřiměřenému dopadu, který vyplývá pro nejmenší výrobce z dodržování cílů pro specifické emise vymezených na základě užítkovosti vozidel, k vysoké administrativní zátěži spojené s postupem pro udělení výjimky a z toho vyplývajícím 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 ☒ a nových lehkých užitkových vozidel ☒ ročně registrovaných v Unii, vyňati z působnosti cíle pro specifické emise a poplatku za překročení emisí. ⇒ Pokud však výrobce, na kterého se vztahuje, i tak požádá o výjimku a ta je mu udělena, je vhodné, aby tento výrobce musel splnit cíl podle této výjimky. ⇐ ~~S cílem zajištění právní jistoty pro uvedené výrobce od samého počátku je třeba, aby tato výjimka platila od 1. ledna 2012.~~
-

↓ 333/2014 9. bod odůvodnění
(přizpůsobený)
⇒ nový

- (28) Postup pro udělení výjimky ⇒ z cíle 95 g CO₂/km pro vozový park ⇐ specializovaným výrobcům ~~by měl být zachován i po roce 2020. Aby se však zajistilo~~ ☒ zajišťuje ☒, že úsilí o snížení emisí požadované od specializovaných výrobců ⇒,

pokud jde o tento cíl, $\Leftrightarrow$ odpovídá úsilí o snížení emisí velkovýrobců, ~~měl by se od roku 2020 používat cíl o 45 % nižší než u průměrných specifických emisí specializovaných výrobců v roce 2007.~~ $\Rightarrow$ Zkušenosti však ukazují, že specializovaní výrobci mají stejný potenciál ke splnění cílů v oblasti CO₂ jako velcí výrobci, a pokud jde o cíle stanovené od roku 2025, nepovažuje se za vhodné mezi těmito dvěma kategoriemi výrobců rozlišovat. $\Leftrightarrow$

↓ 510/2011 20. bod odůvodnění

~~Strategie Unie na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zavedla integrovaný přístup na dosažení cíle Unie ve výši 120 g CO₂/km do roku 2012 a rovněž představuje dlouhodobou vizi dalšího snižování emisí. Nařízení (ES) č. 443/2009 potvrzuje tento dlouhodobý výhled stanovením cíle průměrných emisí ve výši 95 g CO₂/km pro nový vozový park. S cílem zajistit soulad s tímto přístupem a poskytnout průmyslu jistotu při plánování by měl být stanoven dlouhodobý cíl na rok 2020 pro specifické emise CO₂ u lehkých užitkových vozidel.~~

↓ 443/2009 21. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Specializovaným výrobcům by mělo být povoleno využít alternativního cíle, který je o 25 % nižší než jejich průměrné specifické emise CO₂ v roce 2007. V případech, kdy informace o průměrných specifických emisích výrobců za rok 2007 nejsou k dispozici, by měl být stanoven ekvivalentní cíl. Tato výjimka by měla být předmětem přezkumu cílů pro specifické emise stanovených v příloze I, který bude dokončen do začátku roku 2013.~~

↓ 443/2009 22. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (29) Při zjišťování průměrných specifických emisí CO₂ pro všechny $\boxtimes$ nové automobily a $\boxtimes$ nová $\boxtimes$ lehká užitková $\boxtimes$ vozidla registrovaná ve Společenství $\boxtimes$ v Unii $\boxtimes$, za něž jsou výrobci odpovědní, by měly být vzaty v úvahu všechny $\boxtimes$ automobily a lehká užitková $\boxtimes$ vozidla bez ohledu na hmotnost a jiné charakteristiky. Přestože se nařízení (ES) č. 715/2007 nevztahuje na osobní vozidla $\boxtimes$ automobily a lehká užitková vozidla $\boxtimes$, jejichž referenční hmotnost přesahuje 2 610 kg a na něž není schválení typu ani rozšířeno podle čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007, měly by být emise z těchto vozidel měřeny stejnými postupy, jaké pro osobní $\boxtimes$ lehká $\boxtimes$ vozidla stanoví nařízení Komise (ES) č. 692/2008³³ $\boxtimes$, nařízení (EU) 2017/1151 a prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1152³⁴ a (EU) 2017/1153³⁵ $\boxtimes$. Hodnoty emisí CO₂

³³ 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).

³⁴ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1152 ze dne 2. června 2017, kterým se stanoví metodika pro stanovení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změny v regulačním zkušebním postupu, pokud jde o lehká užitková vozidla, a kterým se mění nařízení (EU) č. 293/2012 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 644).

získané na základě těchto měření by měly být uvedeny v prohlášení o shodě daného vozidla tak, aby bylo možné je zanést do monitorovacího systému.

↓ 510/2011 22. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (30) Specifické emise CO₂ dokončených ☒ lehkých užitkových ☒ vozidel by měly být připsány výrobcí základního vozidla.

↓ 510/2011 23. bod odůvodnění

~~Aby se zajistilo, že hodnoty emisí CO₂ a účinnosti paliva u dokončených vozidel jsou reprezentativní, měla by Komise navrhnout konkrétní postup a zvážit případnou revizi právní úpravy schvalování typu.~~

↓ nový

- (31) Měla by být uvážena zvláštní situace výrobců lehkých užitkových vozidel, kteří vyrábí neúplná vozidla, u nichž schválení typu probíhá ve více stupních. Jelikož tito výrobci odpovídají za splnění cílů v oblasti emisí CO₂, měli by mít možnost s rozumnou jistotou předvídat emise CO₂ dokončených vozidel. Komise by měla zajistit, aby tyto potřeby byly odpovídajícím způsobem zohledněny v nařízení (EU) 2017/1151.

↓ 443/2009 23. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (32) Aby se výrobcům umožnila pružnost při plnění jejich cílů podle tohoto nařízení, mohou se dohodnout na vytvoření sdružení na otevřeném, transparentním a nediskriminačním základě. Platnost dohody o vytvoření sdružení by neměla přesáhnout pět let, ale může být obnovena. Pokud výrobci vytvoří sdružení, mělo by se mít za to, že splnili své cíle podle tohoto nařízení, pokud průměrné emise sdružení jako celku nepřesahují ~~emisní cíle~~ ☒ cíl pro specifické emise platný pro ☒ sdružení.

↓ nový

- (33) Možnost, aby výrobci vytvářeli sdružení, se ukázala být nákladově efektivním způsobem, jak dosáhnout splnění cílů v oblasti emisí CO₂, a zejména usnadnila dodržování předpisů výrobcům, kteří vyrábějí omezený sortiment vozidel. Za účelem zlepšení neutrality z hlediska hospodářské soutěže by Komise měla mít pravomoc ujasnit podmínky, za jakých mohou nezávislí výrobci vytvářet sdružení, aby mohli dosáhnout postavení rovnocenného spojeným podnikům.

³⁵ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1153 ze dne 2. června 2017, kterým se stanoví metodika pro stanovení korelačních parametrů nezbytných pro zohlednění změny v regulačním zkušebním postupu a kterým se mění nařízení (EU) č. 1014/2010 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 679).

↓ 443/2009 24. bod odůvodnění

- (34) Aby bylo zajištěno plnění cílů podle tohoto nařízení, je zapotřebí důkladný mechanismus k zajištění souladu.
-

↓ nový

- (35) K tomu, aby se dosáhlo snížení emisí CO₂ požadovaného tímto nařízením, je rovněž nezbytné, aby emise vozidel v provozu byly v souladu s hodnotami emisí CO₂ určenými při schvalování typu. Proto by Komise při výpočtu průměrných specifických emisí výrobce měla mít možnost zohlednit jakýkoli systematický nesoulad zjištěný schvalovacími orgány, pokud jde o emise CO₂ vozidel v provozu.
- (36) Aby Komise mohla taková opatření přijmout, měla by mít pravomoc vypracovat a zavést postup pro ověřování shodnosti v provozu, pokud jde o emise CO₂ lehkých užitkových vozidel uvedených na trh. Za tímto účelem by mělo být změněno nařízení (ES) č. 715/2007.
-

↓ 443/2009 25. bod odůvodnění
(přizpůsobený)
⇒ nový

- (37) Specifické emise CO₂ z nových osobních automobilů ☒ a lehkých užitkových vozidel ☒ jsou ~~ve Společenství~~ ☒ v Unii ☒ měřeny harmonizovaným způsobem podle metodiky stanovené nařízením (ES) č. 715/2007. Aby administrativní zatížení vyplývající z tohoto nařízení bylo co nejmenší, měl by být soulad měřen pomocí údajů o registracích nových automobilů ☒ a lehkých užitkových vozidel ☒ ~~ve Společenství~~ ☒ v Unii ☒ sbíraných členskými státy a hlášených Komisi. S cílem zajistit soudržnost údajů určených k posouzení souladu by měla být pravidla pro sběr a vykazování těchto údajů co nejvíce harmonizována. ⇒ Proto by měla být jasně stanovena povinnost příslušných orgánů poskytovat správné a úplné údaje a potřeba účinné spolupráce mezi těmito orgány a Komisí při řešení otázek kvality údajů. ⇐
-

↓ 443/2009 26. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Směrnice 2007/46/ES stanoví, že výrobci vydávají prohlášení o shodě, jímž musí být opatřeno každé nové osobní vozidlo, a že členský stát může dovolit registraci a uvedení do provozu nového osobního vozidla, pouze pokud je opatřeno platným prohlášením o shodě. Údaje sbírané členskými státy by měly být v souladu s prohlášením o shodě vydaným výrobcem osobního automobilu a měly by se zakládat pouze na těchto údajích. Pokud by členské státy z oprávněných důvodů prohlášení o shodě k dokončení procesu registrace a uvedení nového osobního automobilu do provozu nepoužily, měly by zavést opatření nutná k zajištění odpovídající přesnosti při monitorování. Pro údaje získané na základě prohlášení o shodě by se měla zřídit standardní databáze Společenství. Ta by měla sloužit jako jediný referenční zdroj, který členskými státy umožní jednodušším způsobem uchovávat registrační údaje v případě nové registrace vozidel.~~

↓ 510/2011 27. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (38) Plnění cílů podle tohoto nařízení výrobci by mělo být hodnoceno na úrovni Unie. Výrobci, jejichž průměrné specifické emise CO₂ přesahují emise povolené v rámci tohoto nařízení, by měli uhradit poplatek za překročení emisí za každý kalendářní rok, ~~počínaje 1. lednem 2014. Poplatek by měl být stanoven v závislosti na rozsahu, v němž výrobci nesplnili svůj cíl. Má-li být zajištěn soulad, měl by být mechanismus poplatků podobný mechanismu stanovenému nařízením (ES) č. 443/2009. Částky poplatků za překročení emisí by měly být považovány za příjem souhrnného rozpočtu Evropské unie.~~

↓ 510/2011 28. bod odůvodnění

- (39) Žádná vnitrostátní opatření, která mohou členské státy zachovávat nebo zavádět v souladu s článkem 193 Smlouvy o fungování Evropské unie, by neměla vzhledem k účelu tohoto nařízení a postupům jím zavedeným ukládat výrobcům dodatečné nebo přísnější sankce za to, že nesplní cíle stanovené v tomto nařízení.

↓ 510/2011 29. bod odůvodnění

- (40) Tímto nařízením by nemělo být dotčeno plné uplatňování pravidel Unie o hospodářské soutěži.

↓ 443/2009 30. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Komise by měla zvážit možnost nových způsobů dosažení dlouhodobého cíle, zejména v souvislosti se sklonem křivky, parametrem užitečnosti a systémem poplatků za překročení emisí.~~

↓ 510/2011 31. bod odůvodnění

~~Na spotřebu paliva a emise CO₂ má velký vliv rychlost silničních vozidel. Navíc při neexistujícím omezení rychlosti pro lehká užitková vozidla je možné, že existuje určitá hospodářská soutěž, pokud jde o maximální rychlost, což by mohlo vést k nadměrně dimenzovaným hnacím ústrojím a s nimi spojené nízké účinnosti v podmínkách pomalejšího provozu. Proto je vhodné přezkoumat proveditelnost rozšíření oblasti působnosti směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství ⁽³⁶⁾ se záměrem zahrnout lehká užitková vozidla, na která se vztahuje toto nařízení.~~

³⁶ Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27

↓ 443/2009 31. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi³⁷.~~

↓ nový

- (41) Reálná účinnost cílů stanovených v tomto nařízení při snižování emisí CO₂ značně závisí na reprezentativnosti oficiálního zkušebního postupu. V souladu se stanoviskem získaným v rámci mechanismu vědeckého poradenství³⁸ a doporučením Evropského parlamentu v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu³⁹ by měl být zaveden mechanismus pro posuzování reprezentativnosti hodnot emisí CO₂ a spotřeby energie, jež byly u vozidel určeny v souladu s nařízením (EU) 2017/1151, pro reálný provoz. Komise by měla mít pravomoc zajistit veřejnou dostupnost těchto údajů a v případě potřeby vypracovat postupy potřebné pro identifikaci a shromažďování údajů nezbytných pro taková posouzení.
- (42) V roce 2024 se plánuje přezkum pokroku dosaženého v rámci [nařízení o sdílení úsilí a směrnice o systému obchodování s emisemi]. Je proto vhodné v témže roce posoudit účinnost tohoto nařízení, aby bylo možné koordinovaně a soudržně posoudit opatření prováděná podle všech těchto nástrojů.
- (43) Nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 by měla být zrušena s účinkem ode dne 1. ledna 2020.

↓ 333/2014 15. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (44) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení ☒ tohoto ☐ 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. 182/2011⁴⁰.~~

³⁷ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

³⁸ Skupina vědeckých odborníků na vysoké úrovni, vědecké stanovisko 1/2016 „Odstranění rozdílů mezi emisemi CO₂ lehkých vozidel naměřenými za reálných podmínek a v laboratoři“.

³⁹ Doporučení Evropského parlamentu Radě a Komisi ze dne 4. dubna 2017 v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu (2016/2908(RSP)).

⁴⁰ 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).

↓ nový

- (45) Prováděcí pravomoci týkající se čl. 6 odst. 8, čl. 7 odst. 7 a 8, čl. 8 odst. 3, čl. 11 odst. 2, čl. 12 odst. 3 a čl. 14 odst. 3 by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁴¹.

↓ 443/2009 32. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Zejména je třeba zmocnit Komisi ke změně požadavků na sledování a hlášení s ohledem na zkušenosti s používáním tohoto nařízení, ke stanovení způsobů vybírání poplatků za překročení emisí, k přijetí prováděcích pravidel o výjimce pro některé výrobce a k přizpůsobování přílohy I vývoji hmotnosti nových osobních automobilů registrovaných ve Společenství a změnám v regulačním zkušebním postupu měření specifických emisí CO₂. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, včetně jeho doplnění o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.~~

↓ 333/2014 16. bod odůvodnění
(přizpůsobený)
⇒ nový

- (46) ⇒ Za účelem změny nebo doplnění jiných než podstatných prvků ustanovení tohoto nařízení by ⇐ Na Komisi by měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU ☒ Evropské unie ☒ za účelem změn ☒ , pokud jde o změny ☒ přílohy II ☒ a III ☒ nařízení (ES) č. 443/2009, pokud jde o ☒ v souvislosti s ☒ 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 ☒ jakož i ☒ upravení hodnoty M₀ ⇒ a TM₀ ⇐ uvedených v ☒ článku 13 ☒ příloze I nařízení (ES) č. 443/2009 ⇒ , horní hranice 7 g CO₂/km uvedené v článku 11 ⇐ ☒ a vzorců v příloze I uvedených v čl. 14 odst. 3 ☒ podle průměrné hmotnosti nových osobních automobilů za předchozí tři kalendářní roky a uprav 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 ☒ , a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁴² ☒. Při přípravě a vypracování ☒ Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání ☒ aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě ☒ měly obdržet veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci by měli mít automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci ☒ .

⁴¹ 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).

⁴² Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

↓ 443/2009 33. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Rozhodnutí č. 1753/2000/ES by mělo být zrušeno z důvodu zjednodušení a právní jasnosti.~~

↓ 510/2011 34. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (47) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovení výkonnostních požadavků na emise CO₂ pro ☒ nové osobní automobily a ☒ nová lehká užitková vozidla, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu a účinků 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 uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

Článek 1

Předmět a cíle

1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO₂ pro nové osobní automobily ☒ a nová lehká užitková vozidla ☒ s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu a dosáhnout celkového cíle Společenství, tj. průměrných emisí 120 g CO₂/km u nového vozového parku. Toto nařízení stanoví průměrné emise CO₂ z nových osobních automobilů ve výši 130 g CO₂/km pomocí zlepšení technologií automobilových motorů, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a prováděcími opatřeními k němu, a pomocí inovativních technologií.

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

~~*Článek 1*~~

~~**Předmět a cíle**~~

~~1. Toto nařízení stanoví výkonnostní požadavky na emise CO₂ pro nová lehká užitková vozidla. Toto nařízení stanoví průměrné emise CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel ve výši 175 g CO₂/km pomocí zlepšení technologií vozidel, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a prováděcími opatřeními k němu, a pomocí inovativních technologií.~~

↓ 333/2014 čl. 1 bod 1
(přizpůsobený)

~~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.~~

↓ 253/2014 čl. 1 bod 1
(přizpůsobený)
⇒ nový

2. S účinkem od ~~roku~~ ⇒ 1. ledna ⇐ 2020 stanoví toto nařízení cíl pro ⇒ vozový park EU ⇐ ☒ , pokud jde o průměrné emise z nových osobních automobilů, ve výši 95 g CO₂/km a cíl pro ☒ ⇒ vozový park EU ⇐ ☒ , pokud jde o ☒ průměrné emise z nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii, ve výši 147 g CO₂/km, jak jsou měřeny ⇒ do 31. prosince 2020 ⇐ v souladu s nařízením (ES) č. ⇒ 692/2008 a prováděcími nařízeními (EU) 2017/1152 a (EU) 2017/1153 a od 1. ledna 2021 v souladu s nařízením (EU) 2017/1151 ⇐ ~~715/2007 jeho prováděcími opatřeními a pomocí inovativních technologií.~~

↓ 443/2009 (přizpůsobený)
⇒ nový

3. Toto nařízení se ⇒ do 31. prosince 2024 ⇐ doplní o dodatečná opatření odpovídající snížení o 10 g CO₂/km v rámci integrovaného přístupu Společenství ☒ Unie uvedeného ve sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě z roku 2007⁴³ ☒ .

↓ nový

4. Od 1. ledna 2025 se použijí tyto cíle pro vozový park EU:

- a) pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná 15% snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.1.1 přílohy I;
- b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná 15% snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.1 přílohy I.

5. Od 1. ledna 2030 se použijí tyto cíle:

- a) pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná 30% snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveným v souladu s částí A bodem 6.1.2 přílohy I;

⁴³ Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu ze dne 7. února 2007: „Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel“ (KOM(2007) 19 v konečném znění).

- b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná 30% snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.2 přílohy I.

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla:
 - a) kategorie M₁ definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES („osobní automobily“), která jsou ~~ve Společenství~~ ☒ v Unii ☒ registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo ~~Společenství~~ ☒ Unii ☒ („nové osobní automobily“);
- ~~2. Předchozí registrace mimo Společenství provedená před méně než třemi měsíci před registrací ve Společenství se nezohledňuje.~~
- ~~3. Toto nařízení se nevztahuje na vozidla zvláštního určení definovaná v bodě 5 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.~~

↓ 333/2014 čl. 1 bod 2
(přizpůsobený)

- ~~4. S účinkem od 1. ledna 2012 se článek 4, čl. 8 odst. 4 písm. b) a e), článek 9 a čl. 10 odst. 1 písm. a) a e) 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.~~

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

~~Článek 2~~

~~Oblast působnosti~~

- ~~1. Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla~~ b) kategorie N₁ definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg a na vozidla kategorie N₁, na něž je schválení typu rozšířeno podle čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 (dále jen „lehká užitková vozidla“), která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii (dále jen „nová lehká užitková vozidla“).
2. Předchozí registrace mimo Unii provedená méně než tři měsíce před registrací v Unii se nezohledňuje.
3. Toto nařízení se nevztahuje na vozidla zvláštního určení definovaná v části A bodě 5 ~~části A~~ přílohy II směrnice 2007/46/ES.

↓ 253/2014 čl. 1 bod 2
(přizpůsobený)
⇒ nový

4. Článek 4, čl. ~~87~~ odst. 4 písm. b) a c), článek ~~98~~ a čl. ~~940~~ odst. 1 písm. a) a c) se nevztahují na výrobce, který je spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědný ~~☒~~ za méně než 1 000 nových osobních automobilů nebo ~~☒~~ za méně než 1 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce ⇒ , ledaže tento výrobce požádal o výjimku podle článku 10 a tato výjimka mu byla udělena ⇐.

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

~~Článek 3~~

~~Definice~~

~~1. Pro účely tohoto nařízení se rozumí:~~

- ~~a) „průměrnými specifickými emisemi CO₂“ ve vztahu k výrobci průměr specifických emisí CO₂ ze všech nových osobních automobilů, jichž je výrobcem;~~
- ~~b) „prohlášením o shodě“ prohlášení podle článku 18 směrnice 2007/46/ES;~~
- ~~c) „výrobcem“ osoba nebo subjekt, který schvalovacímu orgánu odpovídá za všechna hlediska postupu ES schvalování typu v souladu se směrnicí 2007/46/ES a za zajištění shodnosti výroby;~~
- ~~d) „hmotností“ hmotnost automobilu s karoserií v provozním stavu, jak je uvedena v prohlášení o shodě a definována v bodě 2.6 přílohy I směrnice 2007/46/ES;~~
- ~~e) „stopou“ rozehod kol vynásobený rozvorem náprav, jak jsou uvedeny v prohlášení o shodě a definovány v bodech 2.1 a 2.3 přílohy I směrnice 2007/46/ES;~~
- ~~g) „cílem pro specifické emise“ ve vztahu k výrobci průměr specifických emisí CO₂ povolený v souladu s přílohou I ve vztahu ke každému novému osobnímu automobilu, kterého je výrobcem, nebo pokud je výrobci udělena výjimka podle článku 11, cíl pro specifické emise určený v souladu s uvedenou výjimkou.~~

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

- ~~a) podniky, v nichž má výrobce, přímo či nepřímo~~

↓ 333/2014 čl. 1 bod 3
(přizpůsobený)

- ~~– pravomoc vykonávat více než polovinu hlasovacích práv, nebo~~

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

- ~~– pravomoc jmenovat více než polovinu členů dozorčího orgánu, správní rady nebo orgánů právně zastupujících podnik nebo~~
- ~~– právo řídit záležitosti podniku;~~
- ~~b) podniky, které mají přímo či nepřímo ve vztahu k výrobci práva nebo pravomoci uvedené v písmenu a);~~
- ~~c) podniky, v nichž podnik uvedený v písmenu b) má přímo či nepřímo práva nebo pravomoci uvedené v písmenu a);~~
- ~~d) podniky, v nichž výrobce spolu s jedním nebo více podniky uvedenými v písmenech a), b) nebo c) nebo v nichž dva nebo více posledně zmíněných podniků mají společně práva nebo pravomoci uvedené v písmenu a);~~
- ~~e) podniky, v nichž práva a pravomoci uvedené v písmenu a) mají společně výrobce nebo jeden či více jeho spojených podniků uvedených v písmenech a) až d) a jedna nebo více třetích osob.~~

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

⇒ nový

Článek 3

Definice

1. Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) „průměrnými specifickými emisemi CO₂“ ve vztahu k výrobci průměr specifických emisí CO₂ ze všech ☒ nových osobních automobilů nebo ze všech ☐ nových lehkých užitkových vozidel, jichž je výrobcem;
- b) „prohlášením o shodě“ prohlášení podle článku 18 směrnice 2007/46/ES;
- c) „dokončeným vozidlem“ ☒ lehké užitkové ☐ vozidlo, jehož schválení typu je uděleno po dokončení procesu vícestupňového schvalování typu podle směrnice 2007/46/ES;
- d) „úplným vozidlem“ ☒ lehké užitkové ☐ vozidlo, jež nemusí být pro splnění příslušných technických požadavků směrnice 2007/46/ES dokončeno;
- e) „základním vozidlem“ ☒ lehké užitkové ☐ vozidlo, jež se využívá v počáteční fázi vícestupňového schválení typu;
- f) „výrobcem“ osoba nebo subjekt, který schvalovacímu orgánu odpovídá za všechna hlediska postupu ES schvalování typu v souladu se směrnicí 2007/46/ES a za zajištění shodnosti výroby;
- g) „hmotností ☐ v provozním stavu ☐“ hmotnost ☒ osobního automobilu nebo lehkého užitkového ☐ vozidla s karoserií v provozním stavu, jak je uvedena v prohlášení o shodě a definována v bodě 2.6 přílohy I směrnice 2007/46/ES;

~~h) „specifickými emisemi CO₂“ emise z lehkého užitkového vozidla měřené v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a určené jako hmotnostní emise CO₂ (kombinace) v prohlášení o shodě úplného nebo dokončeného vozidla;~~

↓ 443/2009 (přizpůsobený)
⇒ nový

~~h)~~ „specifickými emisemi CO₂“ emise CO₂ z osobního automobilu ☒ nebo lehkého užitkového vozidla ☒ měřené v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 ☒ a příslušnými prováděcími nařízeními ☒ a určené jako hmotnostní emise CO₂ (kombinace) v prohlášení o shodě ☒ vozidla ☒ . V případě osobních automobilů ⇒ nebo lehkých užitkových vozidel ⇐, které nemají schválení typu v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, se „specifickými emisemi CO₂“ rozumějí emise CO₂ měřené stejným měřicím postupem, jaký ~~pro osobní automobily~~ ⇒ do 31. prosince 2020 ⇐ stanoví nařízení (ES) č. 692/2008 ⇒ a od 1. ledna 2021 nařízení (EU) 2017/1151 ⇐, nebo postupy, které přijala Komise za účelem stanovení emisí CO₂ pro taková ~~osobní automobily~~ ☒ vozidla ☒ ;

↓ 510/2011
⇒ nový

~~h)~~ „stopou“ průměrný rozchod kol vynásobený rozvorem náprav, jak jsou uvedeny v prohlášení o shodě a definovány v bodech 2.1 a 2.3 přílohy I směrnice 2007/46/ES;

~~h)~~ „cílem pro specifické emise“ ve vztahu k výrobci ~~průměr směrných specifických emisí CO₂~~ ⇒ roční cíl ⇐ určený podle přílohy I ~~ve vztahu ke každému novému lehkému užitkovému vozidlu, kterého je výrobcem,~~ nebo pokud je výrobci udělena výjimka podle článku ~~1011~~, cíl pro specifické emise určený v souladu s uvedenou výjimkou;

↓ nový

k) „cílem pro vozový park EU“ průměrné emise CO₂ ze všech nových osobních automobilů nebo všech nových lehkých užitkových vozidel, kterých má být dosaženo v daném období;

l) „zkušební hmotností“ zkušební hmotnost osobního automobilu nebo lehkého užitkového vozidla uvedená v prohlášení o shodě a vymezená v bodě 3.2.25 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151;

m) „vozidlem s nulovými a nízkými emisemi“ osobní automobil nebo lehké užitkové vozidlo s výfukovými emisemi, jak byly stanoveny v souladu s nařízením (EU) 2017/1151, od nuly do 50 g CO₂/km;

↓ 510/2011

~~en~~) „užitečným zatížením“ rozdíl mezi technicky přípustnou maximální hmotností naloženého vozidla podle přílohy II směrnice 2007/46/ES a hmotností vozidla.

2. Pro účely tohoto nařízení se „skupinou spojených výrobců“ rozumí výrobce a jeho spojené podniky. V souvislosti s výrobcem se „spojenými podniky“ rozumějí:
- a) podniky, v nichž má výrobce, přímo či nepřímo
 - i) pravomoc vykonávat více než polovinu hlasovacích práv nebo
 - ii) pravomoc jmenovat více než polovinu členů dozorčího orgánu, správní rady nebo orgánů právně zastupujících podnik nebo
 - iii) právo řídit záležitosti podniku;
 - b) podniky, které mají přímo či nepřímo ve vztahu k výrobcí práva nebo pravomoci uvedené v písmenu a);
 - c) podniky, v nichž podnik uvedený v písmenu b) má přímo či nepřímo práva nebo pravomoci uvedené v písmenu a);
 - d) podniky, v nichž výrobce spolu s jedním nebo více podniky uvedenými v písmenu a), b) nebo c) nebo v nichž dva nebo více posledně zmíněných podniků mají společně práva nebo pravomoci uvedené v písmenu a);
 - e) podniky, v nichž práva a pravomoci uvedené v písmenu a) mají společně výrobce nebo jeden či více jeho spojených podniků uvedených v písmenech a) až d) a jedna nebo více třetích osob.

Článek 4

Cíle pro specifické emise

↓ nový

1. Výrobce zajistí, aby jeho průměrné specifické emise CO₂ nepřekročily tyto cíle pro specifické emise:
- a) na kalendářní rok 2020 cíl pro specifické emise určený v souladu s částí A body 1 a 2 přílohy I u osobních automobilů nebo částí B body 1 a 2 přílohy I u lehkých užitkových vozidel, nebo v případě, kdy je výrobcí udělena odchylka podle článku 10, určený v souladu s touto odchylkou;

↓ 510/2011 (přizpůsobený)
⇒ nový

- ~~b) Na kalendářní rok začínající dnem 1. ledna 2014 a každý následující kalendářní rok ⇒ od roku 2021 do roku 2024 ⇐ zajistí každý výrobce lehkých užitkových vozidel, aby jeho průměrné specifické emise CO₂ nepřekročily jeho cíl pro specifické emise určený v souladu s částí A body 3 a 4 nebo částí B~~

body 3 a 4 přílohy ~~přílohy I~~ ☒ podle příslušného případu ☒, nebo pokud je výrobci udělena výjimka podle článku ~~11~~10, cíl určený v souladu s uvedenou výjimkou a částí A bodem 5 nebo částí B bodem 5 přílohy I;

↓ nový

- c) na každý kalendářní rok počínaje rokem 2025 cíle pro specifické emise určené v souladu s částí A bodem 6.3 nebo částí B bodem 6.3 přílohy I.

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

2. Nejsou-li ☒ v případě lehkých užitkových vozidel ☒ k dispozici specifické emise dokončeného vozidla, použije výrobce základního vozidla pro stanovení průměrných specifických emisí CO₂ specifické emise základního vozidla.

~~Pro účely určení průměrných specifických emisí CO₂ každého výrobce se přihlíží k těmto procentním podílům nových lehkých užitkových vozidel každého výrobce registrovaných v příslušném roce:~~

~~70 % v roce 2014,~~

~~75 % v roce 2015,~~

~~80 % v roce 2016,~~

100 % od roku 2017.

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

~~Článek 4~~

~~Cíle pro specifické emise~~

~~Na kalendářní rok začínající dnem 1. ledna 2012 a každý následující kalendářní rok zajistí každý výrobce osobních automobilů, aby jeho průměrné specifické emise CO₂ nepřekročily jeho cíl pro specifické emise určený v souladu s přílohou I, nebo pokud je výrobci udělena výjimka podle článku 11, cíl určený v souladu s uvedenou výjimkou.~~

↓ 333/2014 čl. 1 bod 4
(přizpůsobený)

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

~~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~~ ☒ 2021 ☒ dále.

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

~~Článek 5~~

~~Superkredity~~

~~Pro výpočet průměrných specifických emisí CO₂ se každý nový osobní automobil se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 50 g CO₂/km započte jako~~

~~3,5 automobilu v roce 2012,~~

~~3,5 automobilu v roce 2013,~~

~~2,5 automobilu v roce 2014,~~

~~1,5 automobilu v roce 2015,~~

~~1 automobil od roku 2016.~~

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

~~Článek 5~~

~~Superkredity~~

~~Při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ se každé nové lehké užitkové vozidlo se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 50 g CO₂/km započte jako:~~

~~3,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2014,~~

~~3,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2015,~~

~~2,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2016,~~

~~1,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2017,~~

~~1 lehké užitkové vozidlo od roku 2018.~~

~~Po dobu uplatňování systémů udělování superkreditů nesmí maximální počet nových lehkých užitkových vozidel se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 50 g CO₂/km, které jsou zohledněny při využití multiplikátorů uvedených v prvním pododstavci, překročit 25 000 na jednoho výrobce.~~

↓ 333/2014 čl. 1 bod 5
⇒ nový

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 ⇒ a použije se článek 5 prováděcího nařízení (EU) 2017/1153 ⇐.

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

~~Článek 6~~

~~Cíl pro specifické emise z vozidel poháněných alternativním palivem~~

~~S cílem určit, zda výrobce osobních automobilů plní svůj cíl pro specifické emise uvedený v článku 4, se specifické emise CO₂ pro každé vozidlo navržené tak, aby mohlo používat směs benzínu s 85 % etanolu („E85“), které splňuje příslušné právní předpisy Společenství nebo evropské technické normy, snižují o 5 % do 31. prosince 2015, aby mohla být zohledněna jejich větší technologická schopnost snižovat emise při používání biopaliv. Toto snížení se uplatní pouze v případě, že alespoň 30 % čerpacích stanic v členském státě, v němž je vozidlo registrováno, zajišťuje tento druh alternativního paliva v souladu s kritérii udržitelnosti pro biopaliva stanovená v příslušných právních předpisech Společenství.~~

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

~~Článek 6~~

~~Cíl pro specifické emise z lehkých užitkových vozidel poháněných alternativním palivem~~

~~S cílem určit, zda výrobce plní svůj cíl pro specifické emise CO₂ uvedený v článku 4, se specifické emise CO₂ pro každé lehké užitkové vozidlo navržené tak, aby mohlo používat směs benzínu s 85 % bioetanolu („E85“), které splňuje příslušné právní předpisy Unie nebo evropské technické normy, snižují o 5 % do 31. prosince 2015 vzhledem k většímu potenciálu vozidel poháněných biopalivy, pokud jde o technologické inovace a snižování emisí. Toto snížení se uplatní pouze v případě, že alespoň 30 % čerpacích stanic v členském státě, v němž je dané lehké užitkové vozidlo registrováno, zajišťuje tento druh alternativního paliva splňujícího kritéria udržitelnosti pro biopaliva stanovená v příslušných právních předpisech Unie.~~

Článek 76

Sdružování

1. Výrobci ~~nových lehkých užitkových vozidel~~ jiní než ti, kterým byla udělena výjimka podle článku ~~44~~10, mohou za účelem splnění svých povinností podle článku 4 vytvořit sdružení.

2. Dohoda o vytvoření sdružení se může vztahovat na jeden či více kalendářních roků, pokud celková doba trvání každé dohody nepřekračuje pět kalendářních let, a musí být uzavřena do 31. prosince prvního kalendářního roku, ve kterém mají být emise sdíleny. Výrobci, kteří tvoří sdružení, sdělí Komisi tyto informace:
- a) výrobce, kteří jsou členy sdružení;
 - b) výrobce, který je jmenován správcem sdružení, je kontaktní osobou sdružení a zodpovídá za úhradu případných poplatků za překročení emisí uložených sdružení v souladu s článkem 98;
 - c) doklad o tom, že správce sdružení bude schopen splnit povinnosti stanovené v písmenu b);

↓ nový

d) kategorii vozidel registrovaných jako M1 nebo N1, na kterou se sdružení vztahuje.

↓ 510/2011

3. Pokud navrhovaný správce sdružení nesplní požadavek uhradit případné poplatky za překročení emisí uložené sdružení v souladu s článkem 98, oznámí to Komise výrobcům.
4. Výrobci, kteří jsou členy sdružení, oznámí Komisi společně veškeré změny týkající se správce sdružení, jeho finančního stavu, pokud to může ovlivnit jeho schopnost plnit požadavek uhradit případné poplatky za překročení emisí uložené sdružení v souladu s článkem 89, a změny v členství sdružení nebo zrušení sdružení.
5. Výrobci mohou uzavřít dohody o sdružení za předpokladu, že tyto dohody jsou v souladu s články 101 a 102 Smlouvy o fungování Evropské unie a že umožňují za obchodně přiměřených podmínek otevřenou, transparentní a nediskriminační účast všech výrobců, kteří požádají o členství ve sdružení. Aniž je dotčena všeobecná použitelnost pravidel Unie o hospodářské soutěži na tato sdružení, všichni členové sdružení zajistí zejména, aby v souvislosti s jejich dohodou o sdružení nedocházelo ke sdílení údajů ani výměně informací, s výjimkou:
- a) průměrných specifických emisí CO₂;
 - b) cíle pro specifické emise;
 - c) celkového počtu registrovaných vozidel.
6. Odstavec 5 se nepoužije, pokud jsou všichni výrobci ve sdružení součástí stejné skupiny spojených výrobců.
7. S výjimkou případu, kdy je učiněno oznámení podle odstavce 3, jsou výrobci ve sdružení, o němž byly podány informace Komisi, považováni pro účely plnění svých závazků podle článku 4 za jednoho výrobce. Informace ze sledování a hlášení týkající se jednotlivých výrobců a případných sdružení jsou zaznamenávány, hlášeny a zpřístupňovány v centrálním registru uvedeném v čl. 97 odst. 4.

↓ nový

8. Komise může prostřednictvím prováděcích aktů, které se přijímají přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 2, stanovit podrobné podmínky, které se použijí pro dohodu o sdružení uzavřenou podle odstavce 5.

↓ 443/2009 (přízpůsobený)

Článek 7

Sdružování

~~1. Výrobci jiní než ti, kterým byla udělena výjimka podle článku 11, mohou za účelem splnění svých povinností podle článku 4 vytvořit sdružení.~~

~~2. Dohoda o vytvoření sdružení se může vztahovat na jeden či více kalendářních roků, pokud celková doba trvání každé dohody nepřekračuje pět kalendářních let, a musí být uzavřena do 31. prosince prvního kalendářního roku, ve kterém mají být emise sdíleny. Výrobci, kteří tvoří sdružení, sdělí Komisi tyto informace:~~

- ~~a) výrobce, kteří jsou členy sdružení;~~
- ~~b) výrobce, který je jmenován správcem sdružení; ten pak je kontaktní osobou sdružení a zodpovídá za úhradu případných poplatků za překročení emisí uložených sdružení v souladu s článkem 9; a~~
- ~~e) doklad o tom, že správce sdružení bude schopen splnit povinnosti stanovené v písmenu b).~~

~~3. Pokud navrhovaný správce sdružení nesplní požadavek uhradit případné poplatky za překročení emisí uložené sdružení v souladu s článkem 9, oznámí to Komisi výrobcům.~~

~~4. Výrobci, kteří jsou členy sdružení, oznámí Komisi společně veškeré změny týkající se správce sdružení, jeho finančního stavu, pokud to může ovlivnit jeho schopnost plnit požadavek uhradit případné poplatky za překročení emisí uložené sdružení v souladu s článkem 9, a změny v členství sdružení nebo zrušení sdružení.~~

~~5. Výrobci mohou uzavřít dohody o vstupu do sdružení za předpokladu, že tyto dohody jsou v souladu s články 81 a 82 Smlouvy a že umožňují za obchodně přiměřených podmínek otevřenou, transparentní a nediskriminační účast všech výrobců, kteří požádají o to stát se členem sdružení. Aniž je dotčena všeobecná použitelnost pravidel Společenství o hospodářské soutěži na tato sdružení, všichni členové sdružení zajistí zejména, aby v souvislosti s jejich dohodou o sdružení nedocházelo ke sdílení údajů ani výměně informací, s výjimkou~~

- ~~a) průměrných specifických emisí CO₂;~~
- ~~b) cílů pro specifické emise;~~
- ~~e) celkového počtu registrovaných vozidel.~~

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

~~7. S výjimkou případu, kdy je učiněno oznámení podle odstavce 3, jsou výrobci ve sdružení, o němž byly podány informace Komisi, považováni pro účely plnění svých závazků podle článku 4 za jednoho výrobce. Informace ze sledování a hlášení týkající se jednotlivých výrobců a případných sdružení jsou zaznamenávány, hlášeny a zpřístupňovány v centrálním registru uvedeném v čl. 8 odst. 4.~~

Článek ~~8~~7

Sledování a hlášení průměrných emisí

1. ~~Za kalendářní rok začínající dnem 1. ledna 2010 a každý následující kalendářní rok~~ zaznamená každý členský stát u každého nového osobního automobilu ☒ a každého nového lehkého užitkového vozidla ☒ registrovaného na jeho území informace v souladu s částí A přílohy II ☒ a částí A přílohy III ☒. Tyto informace zpřístupní výrobcům a jejich určeným dovozcům nebo zástupcům v každém členském státě. Členské státy vyvinou maximální úsilí k zajištění transparentní činnosti subjektů předávajících tyto informace. Každý členský stát zajistí, aby specifické emise CO₂ z osobních automobilů, které nemají schválení typu v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007, byly měřeny a zaznamenávány v prohlášení o shodě.
2. Do dne 28. února každého roku, ~~počínaje rokem 2011,~~ každý členský stát zjistí a předá Komisi informace uvedené v části ~~AB~~ přílohy II ☒ a části A přílohy III ☒ týkající se předchozího kalendářního roku. Údaje se předávají ve formátu podle části ~~BC~~ přílohy II ☒ a části C přílohy III ☒.
3. Na žádost Komise předá členský stát také úplný soubor údajů sebraných podle odstavce 1.
4. Komise vede centrální registr údajů hlášených členskými státy podle tohoto článku a do 30. června každého roku, ~~počínaje rokem 2011,~~ předběžně vypočítá pro každého výrobce:
 - a) průměrné specifické emise CO₂ za předchozí kalendářní rok;
 - b) cíle pro specifické emise v předchozím kalendářním roce; ~~a~~
 - c) rozdíl mezi jeho průměrnými specifickými emisemi CO₂ v předchozím kalendářním roce a jeho cílem pro specifické emise v daném roce.

Komise oznámí každému výrobcí svůj předběžný výpočet pro daného výrobce. Oznámení obsahuje údaje o počtu registrovaných nových osobních automobilů ☒ a nových lehkých užitkových vozidel ☒ a o jejich specifických emisích CO₂ za každý členský stát.

Registr je přístupný veřejnosti.

5. Výrobci mohou do tří měsíců ode dne, kdy jim byl oznámen předběžný výpočet podle odstavce 4, oznámit Komisi případné chyby v údajích s uvedením, ve kterém členském státě podle nich k chybě došlo.

Komise posoudí veškerá oznámení výrobců a do 31. října předběžné výpočty podle odstavce 4 buď potvrdí, anebo pozmění.

- ~~6. Pokud Komise na základě výpočtů podle odstavce 5 týkajících se kalendářního roku 2010 nebo 2011 dojde k závěru, že průměrné specifické emise CO₂ výrobce v daném roce překročily jeho cíl pro specifické emise pro daný rok, oznámí to výrobcí.~~

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

76. Členské státy určí orgán příslušný pro sběr a sdělování údajů ze sledování v souladu s tímto nařízením a uvědomí o něm Komisi ~~do 8. prosince 2009. Komise následně uvědomí Evropský parlament a Radu.~~

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

~~8. Pro sběr a sdělování údajů ze sledování v souladu s tímto nařízením je v každém členském státě příslušný orgán, který byl určen podle čl. 8 odst. 7 nařízení (ES) č. 443/2009.~~

↓ nový

Příslušné orgány zajistí správnost a úplnost údajů předávaných Komisi a jmenují kontaktní osobu, která musí být schopna rychle reagovat na žádosti Komise o vyřešení chyb a opomenutí v předaných souborech údajů.

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

~~8. Za každý kalendářní rok, během něhož se použije článek 6, poskytnou členské státy Komisi informace o podílu čerpacích stanic a kritériích udržitelnosti týkajících se E85 uvedených ve zmíněném článku.~~

↓ 333/2014 čl. 1 bod 6
(přizpůsobený)

97. Komise přijme prováděcí pravidla týkající se postupů monitorování a hlášení údajů podle ~~tohoto článku~~ ☒ odstavců 1 až 7 ☒ a použití přílohy II prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. ~~14~~ 15 odst. 2.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem ~~14~~ 16 za účelem změny požadavků na údaje a parametrů údajů stanovených v příloze II ☒ a III ☒.

↓ nový

8. Schvalovací orgány neprodleně hlásí Komisi odchylky emisí CO₂ vozidel v provozu oproti hodnotám uvedeným v prohlášeních o shodě zjištěné v rámci ověřování prováděných v souladu s postupem uvedeným v [článku 11a] nařízení (ES) č. 715/2007.

Komise tyto odchylky zohlední pro účely výpočtu průměrných specifických emisí výroby.

Komise může přijmout podrobná pravidla týkající se postupů pro hlášení těchto odchylek a jejich zohlednění při výpočtu průměrných specifických emisí. Tyto postupy se přijímají prostřednictvím prováděcích aktů přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 2.

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

~~Článek 8~~

~~Sledování a hlášení průměrných emisí~~

~~1. Za kalendářní rok začínající dnem 1. ledna 2012 a každý následující kalendářní rok zaznamená každý členský stát u každého nového lehkého užitkového vozidla registrovaného na jeho území informace v souladu s částí A přílohy II. Tyto informace zpřístupní výrobceům a jejich určeným dovozeům nebo zástupceům v každém členském státě. Členské státy vyvinou maximální úsilí k zajištění transparentní činnosti subjektů předávajících tyto informace.~~

~~2. Do 28. února každého roku, počínaje rokem 2013, každý členský stát zjistí a předá Komisi informace uvedené v části B přílohy II týkající se předechozího kalendářního roku. Údaje se předávají ve formátu podle části C přílohy II.~~

~~3. Na žádost Komise předá členský stát také úplný soubor údajů sebraných podle odstavce 1.~~

~~4. Komise vede centrální registr údajů hlášených členskými státy podle tohoto článku a tento registr veřejně zpřístupní. Do 30. června 2013 a každý následující rok Komise pro každého výrobce předběžně vypočítá:~~

~~a) průměrné specifické emise CO₂ za předechozí kalendářní rok;~~

~~b) cíl pro specifické emise v předechozím kalendářním roce;~~

~~c) rozdíl mezi jeho průměrnými specifickými emisemi CO₂ v předechozím kalendářním roce a jeho cílem pro specifické emise v témž roce.~~

~~Komise oznámí každému výrobei svůj předběžný výpočet pro daného výrobce. Oznámení obsahuje údaje o počtu registrovaných nových lehkých užitkových vozidel a o jejich specifických emisích CO₂ za každý členský stát.~~

~~5. Výrobei mohou do tří měsíců ode dne, kdy jim byl oznámen předběžný výpočet podle odstavce 4, oznámit Komisi případné chyby v údajích s uvedením, ve kterém členském státě podle nich k chybě došlo.~~

~~6. Komise posoudí veškerá oznámení výrobců a do 31. října předběžné výpočty podle odstavce 4 buď potvrdí, anebo pozmění.~~

~~7. Pokud Komise na základě výpočtů podle odstavce 5 týkajících se kalendářních let 2012 a 2013 dojde k závěru, že průměrné specifické emise CO₂ výrobce překračují jeho cíl pro specifické emise, oznámí to výrobei.~~

~~8. Pro sběr a sdělování údajů ze sledování v souladu s tímto nařízením je v každém členském státě příslušný orgán, který byl určen podle čl. 8 odst. 7 nařízení (ES) č. 443/2009.~~

~~9. Komise přijme prováděcí pravidla pro sledování a hlášení údajů podle tohoto článku a pro použití přílohy II. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.~~

~~S cílem zohlednit zkušenosti získané při uplatňování tohoto nařízení může Komise změnit přílohu II prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15 a za podmínek stanovených v článcích 16 a 17.~~

~~109.~~ Členské státy také v souladu s tímto článkem shromažďují a hlásí údaje o registracích vozidel kategorií M₂ a N₂ podle přílohy II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg a vozidel, na něž je schválení typu rozšířeno v souladu s čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007.

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

⇒ nový

Článek 89

Poplatek za překročení emisí

- ~~1. Za období od 1. ledna do 31. prosince 2014 a každý následující kalendářní rok, v němž průměrné specifické emise CO₂ výrobce překročí jeho cíl pro specifické emise, uloží Komise výrobcí nebo správci sdružení poplatek za překročení emisí.~~
- ~~2. Poplatek za překročení emisí podle odstavce 1 se vypočítá pomocí těchto vzorců~~
~~☒ tohoto vzorce ☒:~~

~~a) Od roku 2014 do roku 2018:~~

~~i) Za překročení emisí o více než 3 g CO₂/km:~~

~~((překročení emisí – 3 g CO₂/km) × 95 EUR + 45 EUR) × počet nových lehkých užitkových vozidel.~~

~~ii) Za překročení emisí o více než 2 g CO₂/km, avšak nejvýše 3 g CO₂/km:~~

~~((překročení emisí – 2 g CO₂/km) × 25 EUR + 20 EUR) × počet nových lehkých užitkových vozidel.~~

~~iii) Za překročení emisí o více než 1 g CO₂/km, avšak nejvýše 2 g CO₂/km:~~

~~((překročení emisí – 1 g CO₂/km) × 15 EUR + 5 EUR) × počet nových lehkých užitkových vozidel.~~

~~iv) Za překročení emisí o nejvýše 1 g CO₂/km:~~

~~(překročení emisí × 5 EUR) × počet nových lehkých užitkových vozidel.~~

~~b) Od roku 2019:~~

~~(překročení emisí × 95 EUR) × počet nových lehkých užitkových ☒ nově registrovaných ☒ vozidel.~~

Pro účely tohoto článku se rozumí:

- „překročením emisí“ kladný počet gramů na kilometr, o které průměrné specifické emise CO₂ výrobce – s ohledem na snížení emisí CO₂ v důsledku inovativních technologií schválených podle článku ~~121~~ – překročily jeho cíl pro specifické emise v daném kalendářním roce nebo jeho části, na které se vztahuje povinnost podle článku 4, zaokrouhlený na tři desetinná místa, a
- „počtem ~~nových lehkých užitkových~~ ☒ nově registrovaných ☒ vozidel“ počet ☒ nových osobních automobilů nebo ☒ nových lehkých užitkových

vozidel, $\Rightarrow$ počítáno odděleně, $\Leftarrow$ jichž je výrobcem a jež byly zaregistrovány v daném období podle zaváděcích kritérií stanovených v čl. 4 odst. 3.

~~3. Komise přijme prováděcí pravidla pro vybírání poplatků za překročení emisí podle odstavce 1. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2.~~

~~4. Částky poplatku za překročení emisí se považují za příjem souhrnného rozpočtu Evropské unie.~~

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

Článek 9

Poplatek za překročení emisí

~~1. Za každý kalendářní rok, počínaje rokem 2012, v němž průměrné specifické emise CO₂ výrobce překročí jeho cíl pro specifické emise v daném roce, uloží Komise výrobci, anebo v případě sdružení správců sdružení, poplatek za překročení emisí.~~

~~2. Poplatek za překročení emisí podle odstavce 1 se vypočítá pomocí těchto vzorců:~~

~~a) Od roku 2012 do roku 2018:~~

~~i) Pokud průměrné specifické emise CO₂ výrobce překračují cíl pro specifické emise o více než 3 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{překročení emisí} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{počet nových osobních automobilů}$$~~

~~ii) Pokud průměrné specifické emise CO₂ výrobce překračují cíl pro specifické emise o více než 2 g CO₂/km, avšak nejvýše o 3 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{překročení emisí} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{počet nových osobních automobilů}$$~~

~~iii) Pokud průměrné specifické emise CO₂ výrobce překračují cíl pro specifické emise o více než 1 g CO₂/km, avšak nejvýše o 2 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{překročení emisí} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{počet nových osobních automobilů}$$~~

~~iv) Pokud průměrné specifické emise CO₂ výrobce nepřekračují cíl pro specifické emise o více než 1 g CO₂/km:~~

~~$$(\text{překročení emisí} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{počet nových osobních automobilů}$$~~

~~b) Od roku 2019:~~

~~$$(\text{překročení emisí} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{počet nových osobních automobilů}$$~~

~~Pro účely tohoto článku se „překročením emisí“ určeným podle článku 4 rozumí kladný počet gramů na kilometr, o které průměrné specifické emise výrobce s ohledem na snížení emisí CO₂ v důsledku schválených inovativních technologií překročily jeho cíl pro specifické emise v daném kalendářním roce, zaokrouhlený na tři desetinná místa; a „počtem nových osobních automobilů“ se rozumí počet nových osobních automobilů, jichž je výrobcem a jež byly zaregistrovány v daném roce v souladu se zaváděcími kritérii stanovenými v článku 4.~~

↓ 333/2014 čl. 1 bod 7

3. Komise určí způsob výběru poplatků za překročení emisí podle odstavce 1 prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. ~~1544~~ odst. 2.
-

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

4. Částky poplatku za překročení emisí se považují za příjem souhrnného rozpočtu Evropské uUnie.

~~Článek 10~~

~~Zveřejnění výkonnosti výrobců~~

- ~~1. Do 31. října každého roku, počínaje rokem 2011, zveřejní Komise seznam, ve kterém u každého výrobce uvede~~

- ~~a) jeho cíle pro specifické emise za předchozí kalendářní rok;~~
- ~~b) jeho průměrné specifické emise CO₂ v předchozím kalendářním roce;~~
- ~~c) rozdíl mezi jeho průměrnými specifickými emisemi CO₂ v předchozím kalendářním roce a jeho cílem pro specifické emise v daném roce;~~
- ~~d) průměrné specifické emise CO₂ pro všechny nové osobní automobily ve Společenství v předchozím kalendářním roce a~~
- ~~e) průměrnou hmotnost všech nových osobních automobilů ve Společenství v předchozím kalendářním roce.~~

- ~~2. Ode dne 31. října 2013 seznam zveřejňovaný podle odstavce 1 rovněž uvede, zda výrobce splnil pro předchozí kalendářní rok požadavky uvedené v článku 4.~~
-

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

⇒ nový

~~Článek 109~~

~~Zveřejnění výkonnosti výrobců~~

1. Do 31. října ~~2013 a do 31. října~~ každého ~~následujícího~~ roku zveřejní Komise ☒ formou prováděcích aktů ☒ seznam, ve kterém ~~u každého výrobce~~ uvede:
- a) ☒ u každého výrobce ☒ jeho cíl pro specifické emise za předchozí kalendářní rok;
 - b) ☒ u každého výrobce ☒ jeho průměrné specifické emise CO₂ v předchozím kalendářním roce;
 - c) rozdíl mezi ~~jeho~~ průměrnými specifickými emisemi CO₂ ☒ daného výrobce ☒ v předchozím kalendářním roce a jeho cílem pro specifické emise v daném roce;

d) průměrné specifické emise CO₂ pro všechny ☒ nové osobní automobily a ☒ nová lehká užitková vozidla registrovaná v Unii v předchozím kalendářním roce; ~~z~~

e) průměrnou hmotnost ☒ v provozním stavu ☒ všech ☒ nových osobních automobilů a ☒ nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce ☒ , a to do 31. prosince 2020 ☒ ;

☒ nový

f) průměrnou zkušební hmotnost všech nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce.

☒ 510/2011 (přizpůsobený)

2. ~~Od 31. října 2015 s~~ Seznam zveřejňovaný podle odstavce 1 rovněž uvede, zda výrobce splnil pro předchozí kalendářní rok požadavky uvedené v článku 4.

☒ nový

3. Seznam podle odstavce 1, který má být zveřejněn do 31. října 2022, obsahuje:

a) cíle pro vozový park EU na rok 2025 a 2030 podle čl. 1 odst. 4 a 5 vypočtené Komisí podle části A bodů 6.1.1 a 6.1.2 a části B bodů 6.1.1 a 6.1.2 přílohy I;

b) hodnoty a_{2021} , a_{2025} a a_{2030} vypočtené Komisí podle části A bodu 6.2 a části B bodu 6.2 přílohy I.

☒ 510/2011 (přizpůsobený)

☒ nový

Článek ~~11~~10

Výjimky pro určité výrobce

1. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočteného v souladu s přílohou I může podat výrobce méně než ☒ 10 000 nových osobních automobilů nebo ☒ 22 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii za kalendářní rok, který:

a) není součástí skupiny spojených výrobců, nebo

b) je součástí skupiny spojených výrobců, která celkově odpovídá za méně než ☒ 10 000 nových osobních automobilů nebo ☒ 22 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii za kalendářní rok, nebo

c) je součástí skupiny spojených výrobců, ale provozuje svá vlastní výrobní zařízení a konstrukční středisko.

2. Výjimku, o níž je požádáno podle odstavce 1, lze udělit nejvýše na dobu pěti kalendářních let $\Rightarrow$ s možností obnovení $\Leftarrow$. Žádost se podává Komisi a musí obsahovat:
- a) jméno a kontaktní osobu výrobce;
 - b) důkaz, že výrobce je způsobilý pro výjimku podle odstavce 1;
 - c) údaje o $\boxtimes$ osobních automobilech nebo $\boxtimes$ lehkých užitkových vozidlech, která vyrábí, včetně $\Rightarrow$ zkušební $\Leftarrow$ hmotnosti a specifických emisí CO₂ z uvedených $\boxtimes$ osobních automobilů nebo $\boxtimes$ lehkých užitkových vozidel, a
 - d) cíl pro specifické emise v souladu s jeho potenciálem snížení emisí, včetně hospodářského a technologického potenciálu ke snížení jeho specifických emisí CO₂, zohledňující charakteristiky trhu pro vyráběný typ $\boxtimes$ osobního automobilu nebo $\boxtimes$ lehkého užitkového vozidla.
3. Pokud se Komise domnívá, že je výrobce způsobilý pro výjimku, o níž požádal podle odstavce 1, a usoudí, že cíl pro specifické emise navržený výrobcem je v souladu s jeho potenciálem snížení emisí, včetně hospodářského a technologického potenciálu ke snížení specifických emisí CO₂, s přihlédnutím k charakteristikám trhu pro vyráběný typ lehkého užitkového vozidla, udělí tomuto výrobcovi výjimku. $\Rightarrow$ Žádost se podává nejpozději do 31. října prvního roku, v němž má výjimka platit. $\Leftarrow$
- ~~4. Výrobce, na něhož se vztahuje výjimka v souladu s tímto článkem, bezodkladně oznámí Komisi každou změnu, která ovlivňuje nebo může ovlivnit jeho způsobilost k výjimce.~~
- ~~5. Pokud se Komise domnívá, ať už na základě oznámení podle odstavce 4 nebo jiném základě, že výrobce již není způsobilý k výjimce, zruší výjimku s účinkem od 1. ledna následujícího kalendářního roku a oznámí to výrobcovi.~~
- ~~6. Pokud výrobce nedosahuje svého cíle pro specifické emise, uloží mu Komise poplatek za překročení emisí podle článku 9.~~
- ~~7. Komise přijme pravidla k doplnění odstavců 1 až 6 tohoto článku, mimo jiné o výkladu kritérií způsobilosti k výjimce, obsahu žádostí a obsahu a posouzení programů na snižování specifických emisí CO₂, prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15 a za podmínek stanovených v článcích 16 a 17.~~
- ~~8. Žádosti o výjimku obsahující podpůrné informace, oznámení podle odstavce 4, zrušení výjimky podle odstavce 5, uložení poplatku za překročení emisí podle odstavce 6 výrobcovi a akty přijaté podle odstavce 7 se zpřístupňují veřejnosti v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise⁴⁴.~~

↓ 443/2009 (přizpůsobený)
 $\Rightarrow$ nový

~~Článek 11~~

~~Výjimky pro určité výrobce~~

⁴⁴

Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43.

~~1. Žádost o výjimku z cíle pro specifické emise vypočteného v souladu s přílohou I může podat výrobce, který je odpovědný za méně než 10 000 nových osobních automobilů registrovaných ve Společenství za kalendářní rok a který~~

- ~~a) není součástí skupiny spojených výrobců nebo~~
- ~~b) je součástí skupiny spojených výrobců, která celkově odpovídá za méně než 10 000 nových osobních automobilů registrovaných ve Společenství za kalendářní rok nebo~~
- ~~c) je součástí skupiny spojených výrobců, ale provozuje svá vlastní výrobní zařízení a konstrukční středisko.~~

~~2. Výjimku, o níž je požádáno podle odstavce 1, lze udělit nejvýše na dobu pěti kalendářních let. Žádost se podává Komisi a musí obsahovat~~

- ~~a) název a kontaktní osobu výrobce;~~
- ~~b) důkaz, že výrobce je způsobilý pro výjimku podle odstavce 1;~~
- ~~c) údaje o osobních automobilech, které vyrábí, včetně hmotnosti a specifických emisí CO₂ z uvedených osobních automobilů a~~
- ~~d) cíl pro specifické emise v souladu s jeho potenciálem snížení emisí, včetně hospodářského a technologického potenciálu ke snížení jeho specifických emisí CO₂, zohledňující charakteristiky trhu pro vyráběný typ automobilu.~~

~~3. Pokud se Komise domnívá, že je výrobce způsobilý pro výjimku, o níž požádal podle odstavce 1, a usoudí, že cíl pro specifické emise navržený výrobcem je v souladu s jeho potenciálem snížení emisí, včetně hospodářského a technologického potenciálu ke snížení specifických emisí CO₂, s přihlédnutím k charakteristikám trhu pro vyráběný typ automobilu udělí tomuto výrobcovi výjimku.~~

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

Tuto žádost může podat výrobce sám za sebe nebo za sebe a kterýkoli ze svých spojených podniků. Žádost se podává Komisi a musí obsahovat:

- a) všechny informace uvedené v odst. 2 písm. a) a c), včetně případných informací o jakýchkoli spojených podnicích;

↓ 333/2014 čl. 1 bod 8 písm. b)
(přizpůsobený)

- ~~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;~~

↓ 333/2014 čl. 1 bod 8 písm. c)
(přizpůsobený)

be) ~~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.

↓ 443/2009

Pokud nejsou k dispozici informace o průměrných specifických emisích CO₂ výrobce za rok 2007, určí Komise ekvivalentní cíl snížení, jenž vychází z nejlepších dostupných technologií ke snížení emisí CO₂ používaných v osobních automobilech srovnatelné hmotnosti, a zohlední charakteristiky trhu pro vyráběný typ automobilu. Tento cíl použije žadatel k účelům uvedeným v písmenu b).

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

5. Výrobce, na nějž se vztahuje výjimka v souladu s tímto článkem, bezodkladně oznámí Komisi jakoukoli změnu, která ovlivňuje nebo může ovlivnit jeho způsobilost k výjimce.
 6. Pokud se Komise domnívá, ať už na základě oznámení podle odstavce 5, nebo jiném základě, že výrobce již není způsobilý k výjimce, zruší výjimku s účinkem od 1. ledna následujícího kalendářního roku a oznámí to výrobci.
 7. Pokud výrobce nedosahuje svého cíle pro specifické emise, uloží mu Komise poplatek za překročení emisí podle článku 98.
-

↓ 333/2014 čl. 1 bod 8 písm. d)

8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem ~~14a~~ 16, 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.
-

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

9. Žádosti o výjimku, obsahující podpůrné informace, oznámení podle odstavce 5, jakékoli zrušení výjimky podle odstavce 6, uložení poplatku za překročení emisí podle odstavce 7 ~~výrobci~~ a opatření přijatá podle odstavce 8 se zpřístupňují veřejnosti v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ~~ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise~~⁴⁵.

⁴⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise (Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43).

↓ 333/2014 čl. 1 bod 9 písm. a)
⇒ nový

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 ~~emise pro specifické emise~~
⇒ průměrných specifických emisí ⇐ každého výrobce může činit nejvýše 7 g CO₂/km.

↓ nový

Komise může horní hranici upravit s účinkem od roku 2025. Tyto úpravy se provádí prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16.

↓ 443/2009 (přizpůsobený)
→₁ 333/2014 čl. 1 odst. 9 písm. b)
⇒ nový

2. →₁ 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. ~~1544~~ odst. 2 tohoto nařízení. ← Tato prováděcí pravidla vycházejí z těchto kritérií pro inovativní technologie:

a) snížení emisí CO₂ dosažené použitím daných inovativních technologií musí být možné přičíst dodavateli či výrobcí;

b) inovativní technologie musí mít ověřitelný přínos ke snížení emisí CO₂;

c) inovativní technologie nesmějí podléhat měřením CO₂ v rámci standardního zkušebního cyklu;

d) ~~ani~~ ☒ inovativní technologie nesmějí podléhat ☒ závazným ustanovením na základě doplňkových dodatečných opatření pro dodržení snížení o 10 g CO₂/km uvedeného v článku 1, ani nesmějí být povinné podle jiných právních předpisů Společenství ☒ Unie ☒. ⇒ S účinkem od 1. ledna 2025 se toto kritérium nepoužije na zlepšování účinnosti klimatizací. ⇐

↓ 333/2014 čl. 1 bod 9 písm. c)

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.

↓ 443/2009

4. Komise potvrzuje dosažené snížení na základě kritérií stanovených v odstavci 2.

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

~~Článek 12~~

~~Ekologická inovace~~

↓ 253/2014 čl. 1 bod 4 písm. a)
(přizpůsobený)

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

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

↓ 253/2014 čl. 1 bod 4 písm. b)
(přizpůsobený)

~~2. Komise přijme do 31. prosince 2012 prostřednictvím prováděcích aktů podrobná 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. Tato podrobná pravidla musí být v souladu s pravidly přijatými podle čl. 12 odst. 2 nařízení (ES) č. 443/2009 a vycházet z těchto kritérií pro inovativní technologie.~~

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

- ~~a) snížení emisí CO₂ dosažené použitím daných inovativních technologií musí být možné přičíst dodavateli či výrobci;~~
- ~~b) inovativní technologie musí mít ověřitelný přínos ke snížení emisí CO₂;~~
- ~~e) inovativní technologie nesmějí být zahrnuty v měření CO₂ v rámci standardního zkušebního cyklu ani v závazných ustanoveních na základě doplňkových dodatečných opatření pro dodržení snížení o 10 g CO₂/km uvedeného v článku 1 nařízení (ES) č. 443/2009, ani nesmějí být povinné podle jiných právních předpisů Unie.~~

~~3. Dodavatel nebo výrobce, který žádá o schválení určitého opatření jako inovativní technologie, 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 uvede zpráva toto vzájemné působení a ve zprávě o ověření se vyhodnotí, do jaké míry toto vzájemné působení ovlivňuje snížení dosažené prostřednictvím každého opatření.~~

~~4. Komise potvrzuje dosažené snížení na základě kritérií stanovených v odstavci 2.~~

↓ nový

Článek 12

Emise CO₂ a spotřeba energie v reálném provozu

1. Komise sleduje a posuzuje reprezentativnost hodnot emisí CO₂ a spotřeby energie určených v souladu s nařízením (EU) 2017/1151 pro reálný provoz. Zajistí, aby byla veřejnost informována o vývoji této reprezentativnosti v čase.
 2. Za tímto účelem Komise zajistí, aby od výrobců nebo případně vnitrostátních orgánů byly dostupné spolehlivé neosobní údaje o emisích CO₂ a spotřebě energie osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v reálném provozu.
 3. Komise může přijmout opatření uvedená v tomto článku prostřednictvím prováděcích aktů přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 2.
-

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

Článek 13

~~Přezkum a zpráva~~ ☒ Úprava hodnot M₀ a TM₀ ☒

- ~~1. V roce 2010 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku v provádění integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel.~~

↓ nový

1. Hodnoty M_0 a TM_0 uvedené v částech A a B přílohy I se upraví takto:

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

⇒ nový

2. a) ~~Do 31. října 2014~~ ☒ 2020 ☒ ~~a poté každé tři roky se přijmou opatření, kterými se v příloze I hodnota M_0 ☒ v části A bodech 1 až 5 přílohy I ☒ upraví tak, aby vyjadřovala průměrnou hmotnost ⇒ v provozním stavu ⇐ nových osobních automobilů za předchozí tři kalendářní roky ⇒ 2017, 2018 a 2019. Tato nová hodnota M_0 se použije od 1. ledna 2022 do 31. prosince 2024; ⇐~~

↓ nový

b) do 31. října 2022 se hodnota M_0 v části B bodech 1 až 5 přílohy I upraví tak, aby vyjadřovala průměrnou hmotnost v provozním stavu nových lehkých užitkových vozidel za předchozí tři kalendářní roky 2019, 2020 a 2021. Tato nová hodnota M_0 se použije v roce 2024;

c) do 31. října 2022 se určí orientační hodnoty TM_0 pro rok 2025 jako příslušné průměrné zkušební hmotnosti nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel v roce 2021;

d) do 31. října 2024 a poté každý druhý rok se hodnoty TM_0 v částech A a B přílohy I upraví tak, aby vyjadřovaly příslušné průměrné zkušební hmotnosti nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel v předcházejících dvou kalendářních letech počínaje roky 2022 a 2023. Nové příslušné hodnoty TM_0 se použijí od 1. ledna kalendářního roku, který následuje po datu úpravy.

↓ 443/2009

~~Tato opatření vstoupí poprvé v platnost dne 1. ledna 2016 a poté každé tři roky.~~

↓ 333/2014 čl. 1 bod 10 písm. a)
(přizpůsobený)

2. Komise ~~tato~~ opatření ☒ podle odstavce 1 ☒ přijme prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem ~~1644a~~.

↓ 510/2011

Článek ~~4314~~

Přezkum a zpráva

↓ nový

1. Komise v roce 2024 předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě o účinnosti tohoto nařízení a v případě potřeby připojí návrh na jeho změnu. V této zprávě mimo jiné posoudí reprezentativnost hodnot emisí CO₂ a spotřeby energie určených v souladu s nařízením (EU) 2017/1151 pro reálný provoz, uvádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh Unie a zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, o němž se podávají zprávy podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU⁴⁶.

↓ 253/2014 čl. 1 bod 5 písm. a)
(přízpusobený)

~~1. Do 31. prosince 2015 přezkoumá Komise cíle pro specifické emise a způsoby jejich dosažení stanovené v tomto nařízení a další aspekty tohoto nařízení s cílem stanovit cíle emisí CO₂ u nových lehkých užitkových vozidel 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 s důsledky pro vývoj nákladově efektivní technologie pro snížení CO₂ u lehkých užitkových vozidel. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu. Tato zpráva obsahuje veškeré příslušné 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 průmyslu lehkých užitkových vozidel a na něm závislých průmyslových odvětví. Komise při vypracovávání těchto návrhů zajistí, aby byly co nejvíce neutrální z hlediska hospodářské soutěže a zároveň byly sociálně spravedlivé a udržitelné.~~

↓ 510/2011 (přízpusobený)

~~2. Komise s ohledem na splnění dlouhodobého cíle od roku 2020 předloží podle potřeby Evropskému parlamentu a Radě do roku 2014 návrh na zahrnutí vozidel kategorií N₂ a M₂ definovaných v příloze II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg a vozidel, na něž je schválení typu rozšířeno v souladu s čl. 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007, do oblasti působnosti tohoto nařízení.~~

~~3. Do roku 2014 Komise v návaznosti na posouzení dopadů zveřejní zprávu o dostupnosti údajů o stopě a užitečném zatížení a jejich užití jako parametrů užitečnosti pro určení cílů pro specifické emise a případně předloží Evropskému parlamentu a Radě řádným legislativním postupem návrh na změnu přílohy I.~~

~~5. Do 31. října 2016 a poté každé tři roky Komise změni prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci, v souladu s článkem 15 a za podmínek stanovených v článcích 16 a 17 přílohu I s cílem upravit hodnotu M₀ tak, aby vyjadřovala průměrnou hmotnost nových lehkých užitkových vozidel za předchozí tři kalendářní roky.~~

~~Tyto změny nabudou účinku poprvé dne 1. ledna 2018 a poté každé tři roky.~~

⁴⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

~~4. Do 31. prosince 2011 Komise stanoví postup pro získávání reprezentativních hodnot emisí CO₂, účinnosti paliv a hmotnosti dokončených vozidel, přičemž zajistí, aby výrobce základního vozidla měl včasný přístup k hmotnosti a specifickým emisím CO₂ dokončeného vozidla.~~

~~6. Komise zahrne lehká užitková vozidla do přezkumu postupů pro měření emisí CO₂ podle čl. 13 odst. 3 nařízení (ES) č. 443/2009.~~

~~Komise zahrne lehká užitková vozidla do přezkumu směrnice 2007/46/ES v souladu s čl. 13 odst. 4 nařízení (ES) č. 443/2009.~~

↓ 443/2009 (přizpůsobený)
⇒ nový

~~32. Komise ⇒ zohlední posouzení provedená podle článku 12 a může v příslušných případech provést ⇐ S cílem provést do roku 2014 v souladu s čl. 14 odst. 3 nařízení (ES) č. 715/2007 přezkum postupů pro měření emisí CO₂ stanovených uvedeným nařízením ☒ (ES) č. 715/2007 ☒ provádí Komise od roku 2012 posuzování dopadu. Komise zejména předloží vhodné návrhy na úpravu postupů tak, aby náležitě zohledňovaly skutečné emise CO₂ z automobilů ☒ a lehkých užitkových vozidel ☒ ⇒ v reálném provozu ⇐, a zejména návrhy na začlenění schválených inovativních technologií definovaných v článku 12, které by mohly být zohledněny ve zkušebním cyklu. Komise zajistí, aby tyto postupy byly následně pravidelně přezkoumávány.~~

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

~~4. Do roku 2010 provede Komise přezkum směrnice 2007/46/ES, aby každý typ, každá varianta či každá verze odpovídaly jedinečnému souboru inovativních technologií.~~

↓ 333/2014 čl. 1 bod 10 písm. c)
(přizpůsobený)

~~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 užitečnosti a zda je udržitelnějším parametrem užitečnosti 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.~~

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

~~6. Do roku 2014 zveřejní Komise v návaznosti na posouzení dopadu zprávu o dostupnosti údajů o stopě a jejím užití jako parametru užitečnosti pro určení cílů pro specifické emise a případně předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh na změnu přílohy I.~~

↓ 333/2014 čl. 1 bod 10 písm. d)
(přizpůsobený)
⇒ nový

~~73.~~ 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 ⇒ a v příslušných případech nařízení (EU) 2017/1151 ⇐. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. ~~14~~15 odst. 2 tohoto nařízení.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem ~~14a~~ 16 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.

↓ 253/2014 čl. 1 odst. 5 písm. b)

~~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 Komise (ES) č. 692/2008⁴⁷. 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 15 a za podmínek stanovených v článcích 16 a 17 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.~~

↓ 333/2014 čl. 1 bod 11
(přizpůsobený)
⇒ nový

Článek ~~15~~4

Postup projednávání ve výboru

⁴⁷ 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).

1. Komisi je nápomocen Výbor pro ~~změnu klimatu~~ ☒ energetickou unii ☒ zřízený [článkem ~~937~~] ☒ [nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [...]] ☒ ~~rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 280/2004/ES~~⁴⁸ ☞⁴⁹ ☞. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁵⁰.

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.

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

~~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 ze dne 11. února 2004 o mechanismu monitorování emisí skleníkových plynů ve Společenství a provádění Kjótského protokolu⁴⁸. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.~~

~~2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.~~

↓ 253/2014 čl. 1 bod 6
(přizpůsobený)

~~2a. Pokud výbor uvedený v odstavci 1 nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.~~

↓ 333/2014 čl. 1 bod 12
(přizpůsobený)
☞ nový

~~Článek 14~~16

Výkon přenesené pravomoci

~~1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.~~

21. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 7 odst. 7 ~~čl. 8 odst. 9~~ druhém pododstavci, čl. ~~1044~~ odst. 8, ☞ čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci ☞, čl. 13

⁴⁸ ~~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).~~

⁴⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [.../...] o správě energetické unie (Úř. věst. L ..., ...).

⁵⁰ 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).

⁵¹ Úř. věst. L 49, 19.2.2004, s. 1.

odst. 2 ~~třetím pododstavci~~ a čl. 14 odst. 3~~čl. 13 odst. 7~~ druhém pododstavci je svěřena Komisi na dobu ~~pěti let od 8. dubna 2014~~ ⇒ neurčitou od [datum vstupu tohoto nařízení v platnost] ⇐. ~~Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.~~

- ~~32.~~ Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 7 odst. 7~~čl. 8 odst. 9~~ druhém pododstavci, čl. 10~~11~~ odst. 8, ⇒ čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, ⇐ čl. 13 odst. 2 ~~třetím pododstavci~~ a čl. 14 odst. 3~~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.
- ~~43.~~ Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
- ~~54.~~ Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 7 odst. 7~~čl. 8 odst. 9~~ druhého pododstavce, čl. 10~~11~~ odst. 8, ⇒ čl. 11 odst. 1 čtvrtého pododstavce, ⇐ čl. 13 odst. 2 ~~třetího pododstavce~~ a čl. 14 odst. 3~~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.

↓ 510/2011 (přizpůsobený)

~~1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 8 odst. 9 druhém pododstavci, čl. 11 odst. 7 a čl. 13 odst. 5 a čl. 13 odst. 6 čtvrtém pododstavci je svěřena Komisi na dobu pěti let od 3. června 2011. Komise předloží zprávu o přenesené pravomoci nejpozději šest měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud je Evropský parlament nebo Rada nezruší v souladu s článkem 16.~~

~~2. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.~~

~~3. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v článcích 16 a 17.~~

Článek 16

Zrušení přenesení pravomoci

~~1. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 8 odst. 9 druhém pododstavci, čl. 11 odst. 7 a čl. 13 odst. 5 a čl. 13 odst. 6 čtvrtém pododstavci kdykoli zrušit.~~

~~2. Orgán, který zahájil vnitřní postup s cílem rozhodnout, zda zrušit přenesení pravomoci, uvědomí v přiměřené lhůtě před přijetím konečného rozhodnutí druhý orgán a~~

~~Komisi a uveďte pravomoci, jejichž přenesení by mohlo být zrušeno, a možné důvody tohoto zrušení.~~

~~3. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku okamžitě nebo k pozdějšímu dni, který v něm je upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci. Bude zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie.~~

~~Článek 17~~

~~Námitky proti aktům v přenesené pravomoci~~

~~1. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne oznámení.~~

~~Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.~~

~~2. Pokud Evropský parlament ani Rada ve lhůtě uvedené v odstavci 1 námitky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví, akt se zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie a vstupuje v platnost dnem v něm stanoveným.~~

~~Akt v přenesené pravomoci může být zveřejněn v Úředním věstníku Evropské unie a vstoupit v platnost před uplynutím této lhůty, pokud Evropský parlament i Rada uvědomí Komisi o svém úmyslu námitky nevyslovit.~~

~~3. Akt v přenesené pravomoci nevstoupí v platnost, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada ve lhůtě uvedené v odstavci 1 vysloví námitky. Orgán, který vyslovuje námitky proti aktu v přenesené pravomoci, je odůvodní.~~

↓ nový

Článek 17

Změna nařízení (ES) č. 715/2007

V nařízení (ES) č. 715/2007 se vkládá nový článek 11a, který zní:

„Článek 11a

Shodnost v provozu, pokud jde o emise CO₂ a spotřebu paliva

1. S výhradou přijetí a vstupu v platnost postupů uvedených v odstavci 2 schvalovací orgány na základě vhodných a reprezentativních vzorků ověřují, že vozidla, která byla uvedena do provozu a pro která tyto orgány udělily schválení typu, splňují hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva zaznamenané v osvědčeních o shodě.
2. Komise v souladu s článkem 15 přijme prováděcí akty, kterými stanoví postupy ověřování shodnosti v provozu u lehkých užitkových vozidel, pokud jde o certifikované hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva.“

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

Článek ~~15~~18

Zrušení

~~Rozhodnutí č. 1753/2000/ES se zrušuje s účinkem ode dne 1. ledna 2010.~~

~~Články 4, 9 a 10 uvedeného rozhodnutí však zůstávají použitelné do doby, než Komise předloží Evropskému parlamentu zprávu s údaji ze sledování za kalendářní rok 2009.~~

↓ nový

Nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 se zrušují s účinkem ode dne 1. ledna 2020.

Odkazy na zrušená nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze V.

↓ 443/2009 (přizpůsobený)

⇒ nový

Článek ~~16~~19

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost ~~čtým~~ ☒ dvacátým ☒ dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

⇒ Použije se ode dne 1. ledna 2020. ⇐

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

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*

**LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ PRO NÁVRH S ROZPOČTOVÝM
DOPADEM VÝLUČNĚ NA STRANĚ PŘÍJMŮ**

1. NÁZEV NÁVRHU:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel (přepřacované znění).

2. ROZPOČTOVÉ POLOŽKY:

Kapitola a článek: rozpočtová kapitola 7 1 – Pokuty a sankce, rozpočtová položka 7 1 9 1 – Ostatní pokuty a sankční platby, jež nejsou účelově vázány

Částka vyčleněná v rozpočtu na příslušný rok: p. m. (viz oddíl 5)

3. FINANČNÍ DOPAD

- ☐ Návrh nemá žádné finanční dopady.
- ☒ Návrh nemá finanční dopad na výdaje, má však finanční dopad na příjmy s následujícím účinkem:

(v milionech EUR, zaokrouhleno na 1 desetinné místo)

Rozpočtová položka	Příjmy ⁵²
Rozpočtová kapitola 7 1 – Pokuty a sankce, rozpočtová položka 7 1 9 1 – Ostatní pokuty a sankční platby, jež nejsou účelově vázány	p.m. (viz bod 5)

4. OPATŘENÍ PROTI PODVODŮM

Kromě uplatňování finančního nařízení se za účelem prevence podvodů a nesrovnalostí bude v rámci každoročního postupu sledování a hlášení provádět ověřování a kontrola kvality předložených údajů.

⁵² Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (zemědělské poplatky, dávky z cukru, cla), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 20% nákladů na výběr.

5. DALŠÍ POZNÁMKY

V souladu s článkem 8 návrhu uloží Komise výrobci, resp. správci sdružení v případě sdružení, poplatek za překročení emisí, pokud průměrné specifické emise CO₂ výrobce překročí jeho cíl pro specifické emise. Tento postup je v souladu s čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 443/2009⁵³ a s čl. 9 odst. 1 nařízení (EU) č. 510/2011⁵⁴, která jsou v současnosti v platnosti a mají být sloučena a nahrazena novým právním předpisem. Způsoby vybírání poplatků za překročení emisí jsou stanoveny v rozhodnutí Komise 2012/100/EU⁵⁵ a rozhodnutí Komise 2012/99/EU⁵⁶.

Vzhledem k tomu, že příjmy vzniknou, pouze pokud výrobce překročí svůj cíl pro specifické emise, není možné předvídat, zda příjmy vzniknou a případně v jaké výši.

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

⁵⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>