



Brusel 1. října 2018
(OR. en)

12627/18

Interinstitucionální spis:
2017/0293(COD)

CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563

POZNÁMKA

Odesílatel: Generální sekretariát Rady

Příjemce: Rada

Č. předchozího
dokumentu: 12303/18

Č. dok. Komise: 14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2

Předmět: 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)
– obecný přístup

I. ÚVOD

1. Dne 8. listopadu 2017 předložila Komise návrh nařízení týkajícího se stanovení nových norem pro emise CO₂ u osobních automobilů a dodávek. Cílem návrhu je mimo jiné pomoci dosáhnout do roku 2030 v odvětvích mimo systém obchodování s emisemi (ETS) cíle 30% snížení emisí, který byl stanoven Evropskou radou a který je prováděn prostřednictvím vnitrostátních cílů podle nařízení o sdílení úsilí, a splnění cílů Pařížské dohody.

2. Za tímto účelem Komise navrhuje stanovit na úrovni EU cíle v oblasti snižování emisí CO₂ pro nové osobní automobily a dodávky na léta 2025 až 2029 a od roku 2030 v porovnání s cíli na rok 2021 stanovenými v předcházejících právních předpisech (15 % na léta 2025 až 2029 pro osobní automobily i dodávky a 30 % od roku 2030 pro osobní automobily i dodávky).

Návrh ponechává jako parametr pro výpočet konkrétních cílů každého výrobce hmotnost vozidel ve vozovém parku.

3. Za účelem podpory postupného zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi (ZLEV) je v návrhu Komise stanoven mechanismus, který má od roku 2025 výrobce podněcovat k tomu, aby na trh uváděli větší počet těchto vozidel. Pokud podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi překročí u některého výrobce určité referenční úrovně, bude tento výrobce odměněn uplatňováním méně přísných cílů pro emise CO₂. Na léta 2025 až 2029 je referenční úroveň navržena ve výši 15 % a od roku 2030 ve výši 30 %.
4. V Evropském parlamentu byla jako zpravodajka pro předmětný návrh jménem Výboru pro životní prostředí jmenována Miriam DALLIOVÁ (S&D, MT). Výbor pro životní prostředí přijal zprávu dne 10. září 2018. Plenární zasedání by mělo o návrhu hlasovat dne 3. října 2018.
5. Evropský hospodářský a sociální výbor vydal stanovisko dne 14. února 2018. Výbor regionů se rozhodl stanovisko nevydat.
6. V rámci Rady pro životní prostředí proběhla politická rozprava ve věci návrhu dne 25. června 2018.
7. Dne 26. září 2018 návrh posoudil na základě kompromisního znění předsednictví¹ Výbor stálých zástupců Všechny delegace zdůraznily, že je naléhavě nutné se na tomto návrhu dohodnout, a podpořily snahu předsednictví dosáhnout obecného přístupu na zasedání Rady pro životní prostředí dne 9. října 2018.

¹ Dokument 12303/18.

8. Na základě uvedených jednání předsednictví dospělo k závěru, že zbývající nezodpovězené otázky ohledně úrovně ambicí bude třeba vyřešit na politické úrovni, a rozhodlo se ponechat kompromis předsednictví ve stávající podobě.

II. SOUČASNÝ STAV

9. V průběhu jednání o návrhu se členské státy rozcházely především v otázce úrovně ambicí návrhu, tedy pokud jde o cíle pro léta 2025 a 2030 a o mechanismus pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi (ZLEV). Delegace zastávaly velice odlišné názory, podle některých je návrh Komise příliš ambiciózní, podle jiných mu naopak ambice scházejí, a to zejména ohledně cíle pro rok 2030.
10. Delegace obecně uznaly, že v rámci plnění cílů v oblasti klimatu je potřeba dekarbonizovat dopravu, a jednání se proto do značné míry soustředila na tempo přechodu a na jeho vliv mimo jiné na konkurenceschopnost, pracovní místa a spotřebitele a na to, jak se může tento vliv na jednotlivé členské státy lišit.
11. Některé delegace považovaly za významný problém hrozbu, že by nařízení mohlo vést v odvětví dopravy k „úniku uhlíku uvnitř EU“ v důsledku zvýšení dovozu vozidel z druhé ruky z členských států s vysokými příjmy do členských států s nízkými příjmy, přestože si uvědomovaly, že podstatu tohoto problému není možné v rámci tohoto nařízení vyřešit.
12. Vzhledem k tomu a s cílem usměrnit jednání a začít sbližovat jednotlivé postoje předložilo předsednictví kompromisní znění, ve kterém je cíl pro osobní automobily od roku 2030 zvýšen na 35 %, přičemž se v něm současně uvádí, že se o této hodnotě bude ještě dále jednat. Kromě toho by během přezkumu, který Komise plánuje na rok 2024, měla být zvážena další snížení emisí po roce 2030 v závislosti na plnění cílů Pařížské dohody a měly by být pokud možno navrženy cíle pro období po roce 2040.

Na druhé straně bylo navrženo příznivější vážení nabíjecích (plug-in) hybridů v rámci mechanismu pobídek pro vozidla ZLEV, referenční úroveň ZLEV pro rok 2030 však byla u vozidel zvýšena na 35 %, a odpovídá tak ambicióznějšímu cíli pro rok 2030. Tento návrh by tak zejména výrobcům usnadnil dosažení cíle pro rok 2025.

Kompromisní návrh se dále zabýval otázkou vozidel z druhé ruky a řadou dalších projednávaných otázek, především opatřeními pro přechod od hodnot NEDC (nový evropský jízdní cyklus) k hodnotám WLTP (celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla), jejichž cílem je zajistit, aby výrobci poskytovali spolehlivé a reprezentativní hodnoty emisí CO₂.

13. V návaznosti na jednání o kompromisním znění vypracovaném předsednictvím delegace ocenily úsilí, jež předsednictví vyvinulo, zároveň ale v této fázi zachovávají do značné míry svůj původní postoj k úrovni ambicí. Pro převážnou většinu delegací není stávající znění návrhu přijatelné, ačkoli řada z nich ho považuje za krok správným směrem:
- Značný počet delegací po celou dobu požadoval zvýšení úrovně ambicí, což tyto delegace odůvodňovaly zejména tím, že to bude nezbytné z hlediska vnitrostátních cílů stanovených v rámci nařízení o sdílení úsilí a cílů podle Pařížské dohody a že se tím zajistí pokračující dlouhodobá inovativnost a konkurenceschopnost odvětví. Pro tyto delegace není kompromisní návrh předsednictví dostatečně ambiciózní, přestože uznávají, že toto znění obsahuje prvky, které ke zvýšení ambicí vedou. V rámci této skupiny delegací jsou postoje k některým aspektům odlišné. Některé delegace si přejí zvýšit cíle pro rok 2025 i 2030, jiné jen pro rok 2030. Postoje k úrovni cílů pro rok 2025 a 2030 se rovněž liší, přičemž některé delegace se dosud nerozhodly pro konkrétní výši. Několik delegací podporuje rozlišování mezi osobními automobily a dodávkami, včetně zachování návrhu Komise, pokud jde o dodávky, zatímco jiné delegace dávají přednost stejnému cíli pro osobní automobily i dodávky. Některé delegace by chtěly posílit mechanismus pobídek pro vozidla ZLEV, a to dalším navýšením referenčních úrovní pro vozidla ZLEV a doplněním opatření „malus“ (při nesplnění referenčních úrovní pro vozidla ZLEV dojde ke zvýšení cílů v oblasti CO₂) nebo zvýhodněním vozidel s nulovými emisemi v rámci mechanismu. Řada delegací nicméně uvedla, že pokud by byly cíle dostatečně vysoké, jsou s to přistupovat k takovým požadavkům flexibilně. Jiné delegace jsou s návrhem Komise více méně spokojené nebo uvedly, že pokud by byly cíle dostatečně vysoké, žádný mechanismus by ani nebyl zapotřebí.

- Naproti tomu řada delegací po celou dobu žádala stanovení ambiciózních, avšak realistických a dosažitelných cílů, které by mimo jiné přihlížely i k dalším aspektům, jako jsou pracovní místa, konkurenceschopnost a náklady pro spotřebitele. Domnívají se, že znění navržené předsednictvím zachází moc daleko, a to buď proto, že úroveň ambicí navržená Komisí je příliš vysoká, nebo proto, že návrh Komise představuje maximum, které je pro ně přijatelné. Některé nicméně podporují lepší vážení nabíjecích hybridů. Obecně se tyto delegace stavěly proti tomu, aby bylo do mechanismu pobídek pro vozidla ZLEV doplněno opatření „malus“.

14. Řada delegací dále spojuje otázku hmotnosti jako parametru užítkovosti s úrovní ambicí a tyto delegace nadále trvají na jeho vypuštění; některé delegace tento požadavek vztahují pouze na osobní automobily. Jiné delegace s vypuštěním nesouhlasí a podporují návrh Komise, neboť hmotnost je podle jejich názoru spíše otázkou související s hospodářskou soutěží mezi výrobci.

Několik delegací nadále trvá na požadavku prodloužení výjimky pro specializované výrobce na období po roce 2025.

15. Kromě toho byly mimo jiné vzneseny tyto otázky:

- Jedna delegace navrhla zahrnout do ustanovení o přezkumu hodnocení *ex ante* týkající se zavedení tržního mechanismu pro obchodování s emisemi na základě formálních výkonnostních kvót mezi výrobce vozidel.
- Některé delegace znovu upozornily, že je důležité zajistit, aby údaje o emisích CO₂ poskytované výrobci reprezentovaly emise v reálném provozu, a vyjádřily ochotu posoudit způsoby, jak v tomto směru dosáhnout dalšího zlepšení.

III. ZÁVĚR

16. Rada se vyzývá, aby vyřešila zbývající otázky související s úrovní ambicí a přijala obecný přístup na základě znění uvedeného v příloze této poznámky.

Tento obecný přístup bude představovat mandát Rady pro jednání s Evropským parlamentem v rámci řádného legislativního postupu.

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 (přepřacované znění)²

(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,

² Změny oproti znění Komise jsou vyznačeny podtržením. Vypuštěný text je označen znakem [...].

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009³ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011⁴ 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.
- (3) Sdělení Komise nazvané „Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu“⁵ stanoví jasný cíl: emise skleníkových plynů v odvětví dopravy musí být sníženy alespoň o 60 % v porovnání s rokem 1990 a musí se rozhodně dále snižovat směrem k nule. 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.

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

⁴ 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).

⁵ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu (COM(2016) 501 final).

- (4) Sdělení Komise nazvaná „Evropa v pohybu“⁶ a „Jak dosáhnout nízkoemisní mobility – Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky“⁷ 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.
- (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.

⁶ 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).

⁷ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: „Jak dosáhnout nízkoemisní mobility: Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky“ (COM(2017) 675 final).

- (6a) Pařížská dohoda mimo jiné stanoví dlouhodobý cíl v souladu s cílem udržet globální průměrný nárůst teploty výrazně pod úrovní 2° C ve srovnání s úrovní před industrializací a usilovat o to, aby tento nárůst nepřesáhl 1,5° C ve srovnání s úrovní před industrializací. V zájmu splnění tohoto cíle bude nutné, aby v období po roce 2030 došlo k dalšímu snížení emisí CO₂ také v případě osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel.
- (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 [...] stanovených ve sdělení Komise o strategii energetické unie⁸ [...], která má spotřebitelům v Unii zajistit bezpečnou, udržitelnou, konkurenceschopnou a cenově dostupnou energii. [...] Sdělení 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.

⁸ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru, výboru regionů a Evropské investiční bance: Rámcová strategie k vytvoření odolné energetické unie s pomocí progresivní politiky v oblasti změny klimatu (COM(2015) 80 final).

- (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 Unie, pokud jde o snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, na období do roku 2030. Při určování úrovní 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. [Vzhledem k tomu, že podíl na trhu, a tudíž i celkový příspěvek emisí CO₂ z osobních automobilů jsou výrazně vyšší než u lehkých užitkových vozidel, se považuje za vhodné uplatňovat k osobním automobilům a lehkým užitkovým vozidlům diferencovaný přístup.]

- (11) Jako součást provádění nařízení (ES) č. 715/2007 Evropského parlamentu a Rady⁹ vstoupil v roce 2017 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) 2017/1151¹⁰. Tímto [...] zkušebním postupem [...] se získávají 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 zkušební postupu. Avšak vzhledem k tomu, že emise CO₂ založené na zkušebním postupu WLTP budou pro účely plnění cílů k dispozici od roku 2021, je vhodné, aby nové výkonnostní emisní normy byly definovány jako úroveň snížení stanovené ve vztahu k průměru cílů pro specifické emise platných v roce 2021 [...] vypočítanému na základě emisí CO₂ naměřených pro účely zkoušky emisí WLTP. Aby se zajistila spolehlivost a reprezentativnost hodnot použitých jako výchozí bod pro definování úrovní snížení, jež se mají uplatňovat v letech 2025 a 2030, mají být podmínky pro provádění těchto měření vyjasněny v rámci provádění prováděcích nařízení (EU) 2017/1152 a (EU) 2017/1153¹¹.
- (12) Je důležité, aby stanovení požadavků na snížení emisí CO₂ i nadále poskytovalo v celé Unii výrobcům vozidel předvídatelnost a jistotu při plánování jejich nových vozových parků automobilů a lehkých užitkových vozidel v Unii.

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

¹⁰ 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).

¹¹ Má být aktualizováno v návaznosti na přijetí prováděcích nařízení.

- (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.
- (13a) Výkonnostní normy pro emise CO₂ stanovené v tomto nařízení se vztahují na nové osobní automobily a lehká užitková vozidla. Pokud jde o stávající vozový park lehkých užitkových vozidel, včetně ojetých vozidel, lze mimo jiné na vnitrostátní úrovni a na úrovni EU přijmout i další opatření zaměřená na snižování emisí.
- (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 regulační rámec, včetně konkrétní pobídky v oblasti vozidel s nulovými a nízkými emisemi, který přispěje k vytvoření rozsáhlého domácího trhu 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 referenčn**ě**ch podíl**ů** vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku Unie 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. Pokud jde o osobní automobily, měl by být při stanovování kreditů náležitě uznán význam, který pro přechod k vozidlům s nulovými emisemi mají vozidla s nízkými emisemi, a to zejména nabíjecí hybridní vozidla. 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.
- (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.
- (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 stanoveny lineárně v závislosti na užitkovosti 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 zkušební postup WLPT přijatý na základě nařízení [...] (ES) č. 715/2007.
- (20) Mělo by se předejít tomu, aby se cíle pro vozový park Unie 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 Unie 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.

(22) [...] Toto nařízení [...] usiluje o dosažení svých cílů mimo jiné vytvořením [...] pobídek pro automobilový průmysl, aby investoval do nových technologií. Toto nařízení aktivně podporuje ekologické inovace a stanoví mechanismus, který by měl být schopen zohlednit budoucí technologický vývoj.

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.

(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.

- (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.
- (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.
- (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 být v oblasti snižování emisí umožněno požádat o alternativní cíle, které odpovídají technologickému potenciálu jejich vozidel ke snížení specifických emisí CO₂ a charakteristikám daného segmentu trhu.
- (27) Vzhledem k nepřiměřenému dopadu, který vyplývá pro nejmenší výrobce z dodržování cílů pro specifické emise vymezených na základě užitečnosti 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 vnutí vztahuje, i tak požádá o výjimku a ta je mu udělena, je vhodné, aby tento výrobce musel splnit cíl podle této výjimky.

- (28) Postup pro udělení výjimky z cíle 95 g CO₂/km pro vozový park specializovaným výrobcům zajišťuje, že úsilí o snížení emisí požadované od specializovaných výrobců, pokud jde o tento cíl, odpovídá úsilí o snížení emisí velkovýrobců. 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.
- (29) Při zjišťování průměrných specifických emisí CO₂ pro všechny nové automobily a nová lehká užitková vozidla registrovaná v Unii, za něž jsou výrobci odpovědní, by měly být vzaty v úvahu všechny automobily a lehká užitková vozidla bez ohledu na hmotnost a jiné charakteristiky. Přestože se nařízení (ES) č. 715/2007 nevztahuje na osobní automobily a lehká užitková vozidla, jejichž referenční hmotnost přesahuje 2 610 kg a na něž není schválení typu rozšířeno podle uvedeného nařízení [...], měly by být emise z těchto vozidel měřeny stejnými postupy, jaké jsou pro lehká vozidla užitková stanoveny podle nařízení (ES) č. 715/2007, a to zejména postupy stanovenými v nařízení Komise (ES) č. 692/2008¹² a v nařízení (EU) 2017/1151, a korelačními postupy přijatými na základě nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011, a to zejména prováděcími nařízeními Komise (EU) 2017/1152¹³ a (EU) 2017/1153¹⁴. Hodnoty emisí CO₂ získané na základě těchto měření by měly být uvedeny v prohlášení o shodě daného vozidla tak, aby bylo možné je zanést do monitorovacího systému.

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

- (30) Specifické emise CO₂ dokončených lehkých užitkových vozidel by měly být připsány výrobcí základního vozidla.
- (31) Měla by být uvážena zvláštní situace výrobců lehkých užitkových vozidel, kteří vyrábí neúplná vozidla, u nichž schválení typu probíhá ve více stupních. Jelikož tyto 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 prováděcích opatřeních přijatých podle nařízení [...] (ES) č. 715/2007.
- (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 cíl pro specifické emise platný pro sdružení.
- (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.
- (34) Aby bylo zajištěno plnění cílů podle tohoto nařízení, je zapotřebí důkladný mechanismus k zajištění souladu.

- (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.
- (37) Specifické emise CO₂ z nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel jsou 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 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.
- (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. Částky poplatků za překročení emisí by měly být považovány za příjem souhrnného rozpočtu Unie.

- (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.
- (40) Tímto nařízením by nemělo být dotčeno plné uplatňování pravidel Unie o hospodářské soutěži.
- (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 poradenství¹⁵ a doporučením Evropského parlamentu v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu¹⁶ by měl být zaveden mechanismus pro posuzování reprezentativnosti hodnot emisí CO₂ a spotřeby energie, jež byly u vozidel určeny v souladu se [...] zkušebním postupem WLTP přijatým na základě nařízení (EU) č. 715/2007, pro reálný provoz. Komise by měla mít pravomoc zajistit veřejnou dostupnost těchto údajů při zajištění ochrany jakýchkoli osobních údajů a v případě potřeby vypracovat postupy potřebné pro identifikaci a shromažďování údajů nezbytných pro taková posouzení.

¹⁵ Skupina vědeckých odborníků na vysoké úrovni, vědecké stanovisko 1/2016 „Odstranění rozdílů mezi emisemi CO₂ lehkých vozidel naměřenými za reálných podmínek a v laboratoři“.

¹⁶ Doporučení Evropského parlamentu Radě a Komisi ze dne 4. dubna 2017 v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu (2016/2908(RSP)).

- (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 komplexně posoudit účinnost tohoto nařízení, aby bylo možné koordinovaně a soudržně posoudit opatření prováděná podle všech těchto nástrojů. V rámci tohoto přezkumu by měla Komise rovněž určit jasnou cestu k dalšímu snižování emisí CO₂ u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v období po roce 2030 s cílem významným způsobem přispět k dosažení dlouhodobého cíle Pařížské dohody. V případě potřeby by měl být ke zprávě o tomto přezkumu přiložen návrh na změnu tohoto nařízení.
- (43) Nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 by měla být zrušena s účinkem ode dne 1. ledna 2020.
- (44) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.
- [...] Prováděcí pravomoci týkající se [...] stanovení podrobných podmínek pro ujednání o sdružování, postupů pro sledování a hlášení údajů o průměrných emisích a postupů pro zohlednění odchylek zjištěných v emisích CO₂ u vozidel při výpočtu průměrných specifických emisí výrobce, určení způsobu výběru poplatků za překročení emisí, postupů schvalování inovativních technologií nebo inovativních technologických souborů dosahujících úspory CO₂, opatření umožňujících sledování a posuzování reprezentativnosti hodnot emisí CO₂ a spotřeby energie určených v souladu se zkušebním postupem WLTP pro reálný provoz a [...] stanovení korelačních parametrů nezbytných za účelem zohlednění jakýchkoli změn v regulačním zkušebním postupu pro měření specifických emisí CO₂ by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹⁷.

¹⁷ 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).

- (46) Za účelem změny [...] jiných než podstatných prvků ustanovení tohoto nařízení by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU), pokud jde o změny příloh II a III v souvislosti s požadavky na údaje a parametry údajů, [...] upravení hodnot M_0 a TM_0 [...] a horní hranice $7\text{g CO}_2/\text{km}$ [...] pro celkové příspěvky inovativních technologií, jakož i o [...] přizpůsobení vzorců [...] pro výpočet cílů pro specifické emise za účelem zohlednění změn v regulačním zkušebním postupu. Za účelem doplnění jiných než podstatných prvků ustanovení tohoto nařízení by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 SFEU, pokud jde o doplnění pravidel pro výklad kritérií způsobilosti pro výjimky pro některé výrobce z cílů pro specifické emise, obsah žádostí o udělení výjimky a obsah a posuzování programů pro snížení specifických emisí CO_2 s ohledem na určité výrobce. 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 předpisů¹⁸. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci Evropský parlament a Rada [...] obdrží veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají [...] automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (47) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž stanovení výkonnostních požadavků na emise CO_2 pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, [...] ale spíše jej může být z důvodu jeho 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,

¹⁸ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

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 příspěť k plnění cíle Unie spočívajícího ve snižování jejich emisí skleníkových plynů, [...] jak je stanoven v nařízení (EU) č. 2018/... [nařízení o sdílení úsilí], a k dosažení cílů Pařížské dohody a s cílem zajistit řádné fungování vnitřního trhu.
2. S účinkem od 1. ledna 2020 stanoví toto nařízení cíl pro vozový park EU, pokud jde o průměrné emise z nových osobních automobilů registrovaných v Unii, 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.
3. Toto nařízení se do 31. prosince 2024 doplní o dodatečná opatření odpovídající snížení o 10 g CO₂/km v rámci integrovaného přístupu Unie uvedeného ve sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě z roku 2007¹⁹.

¹⁹ 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).

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 [...] [35 %] snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.2.1 přílohy I;
 - 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.

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 v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii („nové osobní automobily“);

- 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 přílohy II směrnice 2007/46/ES.
4. Článek 4, čl. 7 odst. 4 písm. b) a c), článek 8 a čl. 9 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.

Článek 3

Definice

1. Pro účely tohoto nařízení se rozumí:
- a) „průměrnými specifickými emisemi CO₂“ ve vztahu k výrobcí 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) „výrobce“ 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 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 podle nařízení (ES) č. 715/2007, a to zejména stejným měřícím postupem, jaký 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 vozidla;

- i) „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;
 - j) „cílem pro specifické emise“ ve vztahu k výrobcí roční cíl určený podle přílohy I, nebo pokud je výrobcí udělena výjimka podle článku 10, cíl pro specifické emise určený v souladu s uvedenou výjimkou;
 - 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;
 - n) „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

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;

- b) na každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024 cíl pro specifické emise určený v souladu s částí A body 3 a 4 nebo částí B body 3 a 4 přílohy I podle příslušného případu, nebo pokud je výrobci udělena výjimka podle článku 10, cíl určený v souladu s uvedenou výjimkou a částí A bodem 5 nebo částí B bodem 5 přílohy I;
- 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.
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.
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:
- 95 % v roce 2020,
 - 100 % od roku 2021 dále.

Článek 5

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 [...] vypočítaná v souladu s článkem 5 prováděcího nařízení (EU) 2017/1153.

Článek 6

Sdružování

1. Výrobci jiní než ti, kterým byla udělena výjimka podle článku 10, mohou za účelem splnění svých povinností podle článku 4 vytvořit sdružení.
2. Dohoda o utvoření 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 8;
 - c) doklad o tom, že správce sdružení bude schopen splnit povinnosti stanovené v písmenu b);
 - d) kategorii vozidel registrovaných jako M_1 nebo N_1 , na kterou se sdružení vztahuje.
3. Pokud navrhovaný správce sdružení nesplní požadavek uhradit případné poplatky za překročení emisí uložené sdružení v souladu s článkem 8, 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 8, 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. 7 odst. 4.
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.

Sledování a hlášení průměrných emisí

1. Za každý 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 každý členský stát zjistí a předá Komisi informace uvedené v části A přílohy II a části A přílohy III týkající se předchozího kalendářního roku. Údaje se předávají ve formátu podle části B 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 předběžně vypočítá pro každého výrobce:
 - a) průměrné specifické emise CO₂ za předchozí kalendářní rok;
 - b) cíle pro specifické emise 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.

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. Členské státy určí orgán příslušný pro sběr a sdělování údajů ze sledování v souladu s tímto nařízením a uvědomí o něm Komisi.

Příslušné orgány zajistí správnost a úplnost údajů předávaných Komisi a [...] poskytnou kontaktní místo, které musí být schopno rychle reagovat na žádosti Komise o vyřešení chyb a opomenutí v předaných souborech údajů.

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

- 7a. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 za účelem změny požadavků na údaje a parametrů údajů stanovených v příloze II a III.

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 výrobce.

Komise [...] přijme 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.

9. 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.

Článek 8

Poplatek za překročení emisí

1. Za každý kalendářní rok, v němž průměrné specifické emise CO₂ výrobce překročí jeho cíl pro specifické emise, uloží Komise výrobcí nebo správci sdružení poplatky za překročení emisí.
2. Poplatek za překročení emisí podle odstavce 1 se vypočítá pomocí tohoto vzorce :

$(\text{překročení emisí} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{počet nově registrovaných vozidel.}$

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 11 – 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 nově registrovaných vozidel“ počet nových osobních automobilů nebo nových lehkých užitkových vozidel, počítáno odděleně, jichž je výrobcem a jež byly zaregistrovány v daném období podle zaváděcích kritérií stanovených v čl. 4 odst. 3.
3. Komise určí způsob výběru poplatků za překročení emisí podle odstavce 1 prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 2.
4. Částky poplatku za překročení emisí se považují za příjem souhrnného rozpočtu Unie.

Článek 9

Zveřejnění výkonnosti výrobců

1. Do 31. října každého roku zveřejní Komise formou prováděcích aktů seznam, ve kterém 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 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;
 - 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;
 - f) průměrnou zkušební hmotnost všech nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce.
2. Seznam zveřejňovaný podle odstavce 1 rovněž uvede, zda výrobce splnil pro předchozí kalendářní rok požadavky uvedené v článku 4.
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.

Článek 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 000 nových osobních automobilů nebo 22 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, příčemž toto období lze prodloužit. 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 osobních automobilech nebo lehkých užitkových vozidlech, která vyrábí, včetně zkušební hmotnosti a specifických emisí CO₂ z uvedených osobních automobilů nebo 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 osobního automobilu nebo lehkého užitkového vozidla.
3. Pokud se Komise domnívá, že je výrobce způsobilý pro výjimku, o niž 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 osobního automobilu nebo lehkého užitkového vozidla, udělí tomuto výrobcovi výjimku. Žádost se podává nejpozději do 31. října prvního roku, v němž má výjimka platit.
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 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;
- b) 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.

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 8.
8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 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.

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 a opatření přijatá podle odstavce 8 se zpřístupňují veřejnosti v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001²⁰.

Článek 11

Ekologická inovace

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 průměrných specifických emisí každého výrobce může činit nejvýše 7 g CO₂/km.

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

2. 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. 15 odst. 2 tohoto nařízení. Tato prováděcí pravidla vycházejí z těchto kritérií pro inovativní technologie:

²⁰ 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).

- 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;
 - c) inovativní technologie nesmějí podléhat měřením CO₂ v rámci standardního zkušebního cyklu;
 - d) 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 Unie. S účinkem od 1. ledna 2025 se toto kritérium nepoužije na zlepšování účinnosti klimatizací.
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.
4. Komise potvrzuje dosažené snížení na základě kritérií stanovených v odstavci 2.

Emise CO₂ a spotřeba energie v reálném provozu

1. Komise sleduje a posuzuje reprezentativnost hodnot emisí CO₂ a spotřeby energie určených [...] podle nařízení (EU) č. 715/2007 pro reálný provoz. Zajistí, aby byla veřejnost informována o vývoji této reprezentativnosti v čase.

2. Za tímto účelem Komise zajistí, [...] aby počínaje dnem 1. ledna 2021 byly výrobci, vnitrostátními orgány nebo případně prostřednictvím přímého přenosu údajů Komisi pravidelně poskytovány tyto parametry týkající se emisí CO₂ a spotřeby energie osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v reálném provozu:
 - a) identifikační číslo vozidla;
 - b) spotřebované palivo nebo elektrická energie;
 - c) celková ujetá vzdálenost;
 - d) v případě hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením spotřebované palivo a elektrická energie a ujetá vzdálenost rozdělená podle jednotlivých způsobů řízení.

Komise obdržené údaje zpracuje s cílem vytvořit anonymizovaný a agregovaný soubor údajů pro účely odstavce 1. Identifikační čísla vozidel se použijí pouze pro účely zpracování údajů a neuchovávají se déle, než je pro uvedený účel zapotřebí.

3. Komise [...] přijme [...] podrobný postup pro shromažďování a zpracování údajů uvedených v [...] odstavci 2 prostřednictvím prováděcích aktů přezkumným postupem podle čl. 15 odst. 2.

Článek 13

Úprava hodnot M_0 a TM_0

1. Hodnoty M_0 a TM_0 uvedené v částech A a B přílohy I se upraví takto:
 - a) do 31. října 2020 se 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;
 - 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.
2. Komise opatření podle odstavce 1 přijme prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16.

Článek 14

Přezkum a zpráva

1. Komise v roce 2024 přezkoumá [...] účinnost tohoto nařízení [...], včetně fungování pobídkového mechanismu pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi a dalších aspektů tohoto nařízení, a [...] předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu.
 - 1a. Ve [...] zprávě uvedené v odstavci 1 [...] Komise mimo jiné posoudí reprezentativnost hodnot emisí CO₂ a spotřeby energie určených [...] podle nařízení (EU) č. 715/2007 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/EU²¹, včetně jejich financování, [...] jakož i aspekty sloužící k dalšímu usnadnění hospodářsky životaschopného a sociálně spravedlivého přechodu na čistou, konkurenceschopnou a cenově dostupnou mobilitu v Unii. Komise rovněž určí jasnou cestu k dalšímu snižování emisí CO₂ u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v období po roce 2030 s cílem významným způsobem [...] přispět k dosažení dlouhodobého cíle Pařížské dohody.
 - 1b. V případě potřeby se ke zprávě uvedené v odstavci 1 připojí návrh na změnu tohoto nařízení, a to zejména případným zavedením cílů snižování emisí pro rok 2040 a následující období pro osobní automobily a lehká užitková vozidla.
2. Komise zohlední posouzení provedená podle článku 12 a může v příslušných případech provést přezkum postupů pro měření emisí CO₂ stanovených nařízením (ES) č. 715/2007. Komise zejména předloží vhodné návrhy na úpravu postupů tak, aby náležitě zohledňovaly emise CO₂ z automobilů a lehkých užitkových vozidel v reálném provozu.

²¹ 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).

3. 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. 15 odst. 2 tohoto nařízení.
- 3a. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 za účelem úpravy vzorců stanovených v příloze I, a to s použitím metodiky přijaté podle [...] odstavce 3 tohoto článku, 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.

Článek 15

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen [...] Výbor pro změnu klimatu zřízený [článkem 37] [nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [...]]²². Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²³.
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.

²² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) [.../...] o správě energetické unie (Úř. věst. L ..., ...).

²³ 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).

Článek 16

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 7 odst. 7a [...], čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 2 a čl. 14 odst. 3a [...] je svěřena Komisi na dobu šesti let ode dne [datum vstupu tohoto nařízení v platnost]. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto šestiletého 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.
2. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 7 odst. 7a [...], čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 2 a čl. 14 odst. 3a [...] 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.

3. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
4. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 7 odst. 7a [...], čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtého pododstavce, čl. 13 odst. 2 a čl. 14 odst. 3a [...] 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.

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 čl. 15 odst. 2 přijme prováděcí akty, kterými stanoví postupy ověřování shodnosti v provozu u lehkých užitkových vozidel, pokud jde o certifikované hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva.“

Článek 18

Zrušení

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.

Článek 19

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost 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

PŘÍLOHA I

ČÁST A. CÍLE PRO SPECIFICKÉ EMISE PRO OSOBNÍ AUTOMOBILY

1. Za kalendářní rok 2020 se specifické emise CO₂ pro každý nový osobní automobil určují v souladu s tímto vzorcem:

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

kde:

M	=	hmotnost vozidla v provozním stavu v kilogramech (kg)
M ₀	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. Cíl pro specifické emise pro výrobce v roce 2020 se vypočítá jako průměr specifických emisí CO₂ každého nového osobního automobilu registrovaného v uvedeném kalendářním roce, jehož je výrobcem.

3. Referenční cíl pro specifické emise pro výrobce v roce 2021 se vypočítá takto:

$$\text{Referenční cíl pro specifické emise WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kde:

WLTP _{CO2}	jsou průměrné specifické emise CO ₂ v roce 2020 stanovené v souladu s přílohou XXI nařízení Komise (EU) 2017/1151 ²⁴ a vypočítané v souladu s čl. 4 odst. 3 druhou odrážkou tohoto nařízení, bez zahrnutí úspor CO ₂ dosažených uplatněním článků 5 a 11 tohoto nařízení;
NEDC _{CO2}	jsou průměrné specifické emise CO ₂ v roce 2020 stanovené v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2017/1153 ²⁵ a vypočítané v souladu s čl. 4 odst. 3 druhou odrážkou tohoto nařízení, bez zahrnutí úspor CO ₂ dosažených uplatněním článků 5 a 11 tohoto nařízení;
NEDC _{cíl 2020}	je cíl pro specifické emise v roce 2020 vypočítaný v souladu s body 1 a 2 této přílohy.

4. Pro kalendářní roky 2021 až 2024 se cíl pro specifické emise pro výrobce vypočítá takto:

$$\text{Cíl pro specifické emise} = \text{WLTP}_{\text{referenční cíl}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

²⁴ 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 (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

²⁵ 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).

kde:

$WLTP_{reference\ target}$	je referenční cíl pro specifické emise WLTP v roce 2021 vypočítaný v souladu s bodem 3;
a	je 0,0333;
$M\emptyset$	je průměrná hmotnost v provozním stavu (M) nových registrovaných vozidel v cílovém roce v kilogramech (kg);
M_0	je 1 379,88 v roce 2021 a za roky 2022, 2023 a 2024 je vymezená v čl. 13 odst. 1 písm. a);
$M\emptyset_{2020}$	je průměrná hmotnost v provozním stavu (M) nových registrovaných vozidel v roce 2020 v kilogramech (kg);
$M_{0,2020}$	je 1 379,88

5. Pro výrobce, kterému byla udělena výjimka s ohledem na cíl pro specifické emise na základě NEDC v roce 2021, se cílová hodnota výjimky založená na WLTP vypočítá takto:

$$\text{Cílová hodnota výjimky}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

kde:

$WLTP_{CO_2}$	je vymezená v bodě 3;
$NEDC_{CO_2}$	je vymezená v bodě 3;
$NEDC_{cíl\ 2021}$	je cíl pro specifické emise v roce 2021 povolený Komisí podle článku 10 tohoto nařízení.

6. Od 1. ledna 2025 se cíle pro vozový park EU a cíle pro specifické emise CO₂ pro výrobce vypočítají takto:

6.0 Cíl pro vozový park EU₂₀₂₁

Cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ je průměr referenčních hodnot₂₀₂₁ určených u každého jednotlivého výrobce, pro nějž platí cíl pro specifické emise v souladu s bodem 4, vážený počtem nově registrovaných osobních automobilů.

Referenční hodnota₂₀₂₁ se u každého výrobce určí takto:

Referenční hodnota₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2, \text{naměřené}}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

kde:

$WLTP_{CO_2, \text{naměřené}}$ je průměr kombinovaných naměřených emisí CO₂ každého nového osobního automobilu registrovaného v roce 2020 určený a nahlášený u každého výrobce v souladu s čl. 7a odst. 1 písm. b) prováděcího nařízení (EU) 2017/1153;

$NEDC_{cil2020}$ a $NEDC_{CO_2}$ jsou definovány v bodě 3;

$M_{\emptyset 2021}$ je průměrná hmotnost v provozním stavu nových registrovaných osobních automobilů daného výrobce v roce 2021 v kilogramech (kg);

M_0 = 1 379,88²⁶

a, $M_{\emptyset 2020}$, $M_0, 2020$ jsou definovány v bodě 4.

6.1 Cíle pro vozový park EU pro roky 2025 a 2030

6.1.1 Cíl pro vozový park EU od roku 2025 do roku 2029

Cíl pro vozový park EU₂₀₂₅ = cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ · (1 – redukční faktor₂₀₂₅)

kde:

cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ [...] je vymezený v bodě 6.0

redukční faktor₂₀₂₅ je snížení stanovené v čl. 1 odst. 4 písm. a)

²⁶ rovněž stanovena v bodě 4.

6.1.2 Cíl pro vozový park EU od roku 2030

Cíl pro vozový park EU₂₀₃₀ = cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ · (1 – redukční faktor₂₀₃₀)

kde:

cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ [...] je vymezený v bodě 6.0

redukční faktor₂₀₃₀ je snížení stanovené v čl. 1 odst. 5 písm. a)

6.2 Referenční cíle pro specifické emise od roku 2025

6.2.1 Od roku 2025 do roku 2029

Referenční cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

kde:

cíl pro vozový park EU₂₀₂₅ je určen v souladu s bodem 6.1.1

a₂₀₂₅ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

kde:

a₂₀₂₁ je sklon proložené přímky, která je určena použitím lineární metody nejmenších čtverců na zkušební hmotnost (vysvětlující proměnná) a specifické emise CO₂ (závislá proměnná) každého jednotlivého vozidla ve vozovém parku EU v roce 2021

průměrné emise₂₀₂₁ jsou průměrné specifické emise CO₂ všech nově registrovaných vozidel v roce 2021 těch výrobců, pro něž se cíl pro specifické emise vypočítá podle bodu 4

TM je průměrná zkušební hmotnost, vyjádřená v kilogramech, všech nově registrovaných vozidel výrobce v daném kalendářním roce

TM₀ je hodnota určená podle čl. 13 odst. 1 písm. d)

6.2.2 Od roku 2030

Referenční cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

kde:

cíl pro vozový park EU₂₀₃₀ je určen v souladu s bodem 6.1.2

a₂₀₃₀ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

kde:

a₂₀₂₁ je sklon proložené přímky, která je určena použitím lineární metody nejmenších čtverců na zkušební hmotnost (vysvětlující proměnná) a specifické emise CO₂ (závislá proměnná) každého jednotlivého vozidla ve vozovém parku EU v roce 2021

průměrné emise₂₀₂₁ jsou průměrné specifické emise CO₂ všech nově registrovaných vozidel v roce 2021 těch výrobců, pro něž se cíl pro specifické emise vypočítá podle bodu 4

TM je průměrná zkušební hmotnost, vyjádřená v kilogramech, všech nově registrovaných vozidel výrobce v daném kalendářním roce

TM₀ je hodnota určená podle čl. 13 odst. 1 písm. d)

6.3 Cíl pro specifické emise od roku 2025

Cíl pro specifické emise = referenční cíl pro specifické emise · faktor ZLEV

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise CO₂ určený podle bodu 6.2.1 pro období od roku 2025 do roku 2029 a podle bodu 6.2.2 pro období od roku 2030

faktor ZLEV je $(1 + y - x)$, pokud je však výsledek větší než 1,05, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1,05, a pokud je výsledek menší než 1,0, použije se hodnota 1,0

kde:

y je podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku nově registrovaných osobních automobilů daného výrobce, který se vypočítá jako podíl celkového počtu vozidel s nulovými a nízkými emisemi, kde se každé vozidlo počítá jako $ZLEV_{\text{specifické}}$ podle níže uvedeného vzorce, a celkového počtu osobních automobilů registrovaných v daném kalendářním roce

$$ZLEV_{\text{specifické}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions} \cdot 0,5}{50} \right)$$

x je 15 % v letech 2025 až 2029 a [...] [35] % [...] **od** roku 2030.

ČÁST B. CÍLE PRO SPECIFICKÉ EMISE CO₂ PRO LEHKÁ UŽITKOVÁ VOZIDLA

1. V roce 2020 se specifické emise CO₂ pro každé nové lehké užitkové vozidlo určují v souladu s tímto vzorcem:

$$\text{Specifické emise CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

kde:

M	=	hmotnost vozidla v provozním stavu v kilogramech (kg)
M ₀	=	1 766,4
a	=	0,096.

2. Cíl pro specifické emise pro výrobce v roce 2020 se vypočítá jako průměr specifických emisí CO₂ každého nového lehkého užitkového vozidla registrovaného v uvedeném kalendářním roce, jehož je výrobcem.

3. Referenční cíl pro specifické emise pro výrobce v roce 2021 se vypočítá takto:

Referenční cíl pro specifické emise WLTP = kde:

WLTP _{CO2}	jsou průměrné specifické emise CO ₂ v roce 2020 stanovené v souladu s přílohou XXI nařízení Komise (EU) 2017/1151 bez zahrnutí úspor CO ₂ dosažených uplatněním článku 11 tohoto nařízení;
NEDC _{CO2}	jsou průměrné specifické emise CO ₂ v roce 2020 stanovené v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2017/1152 bez zahrnutí úspor CO ₂ dosažených uplatněním článku 11 tohoto nařízení;
NEDC _{cíl 2020}	je cíl pro specifické emise v roce 2020 vypočítaný v souladu s body 1 a 2 této přílohy.

4. Pro kalendářní roky 2021 až 2024 se cíl pro specifické emise pro výrobce vypočítá takto:

$$\text{Cíl pro specifické emise} = \text{WLTP}_{\text{referenční cíl}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{referenční cíl}}$	je referenční cíl pro specifické emise WLTP v roce 2021 vypočítaný v souladu s bodem 3;
a	je 0,096;
M_{\emptyset}	je průměrná hmotnost v provozním stavu (M) nových registrovaných lehkých užitkových vozidel v příslušném cílovém roce v kilogramech (kg);
M_0	je 1 766,4 v roce 2020, pro roky 2021, 2022 a 2023 je to hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 5 nařízení (EU) č. 510/2011 a pro rok 2024 hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení;
$M_{\emptyset 2020}$	je průměrná hmotnost v provozním stavu (M) nových registrovaných lehkých užitkových vozidel v roce 2020 v kilogramech (kg);
$M_{0,2020}$	je 1 766,4.

5. Pro výrobce, kterému byla udělena výjimka s ohledem na cíl pro specifické emise na základě NEDC v roce 2021, se cílová hodnota výjimky založená na WLTP vypočítá takto:

$$\text{Cílová hodnota výjimky}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020 \text{ target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	je $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ definovaný v bodě 3;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	je $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ definovaný v bodě 3;
$\text{NEDC}_{\text{cíl 2021}}$	je cíl pro specifické emise v roce 2021 povolený Komisí podle článku 10 tohoto nařízení.

6. Od 1. ledna 2025 se cíle pro vozový park EU a cíl pro specifické emise CO₂ pro výrobce vypočítají takto:

6.0 Cíl pro vozový park EU₂₀₂₁

Cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ je průměr referenčních hodnot₂₀₂₁ určených u každého jednotlivého výrobce, pro nějž platí cíl pro specifické emise v souladu s bodem 4, vážený počtem nově registrovaných lehkých užitkových vozidel.

Referenční hodnota₂₀₂₁ se u každého výrobce určí takto:

referenční hodnota₂₀₂₁ = WLTP_{CO₂, naměřené} ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

kde:

WLTP_{CO₂, naměřené}

je průměr kombinovaných naměřených emisí CO₂ každého nového osobního automobilu registrovaného v roce 2020 určený a nahlášený u každého výrobce v souladu s čl. 7a odst. 1 písm. b) prováděcího nařízení (EU) 2017/1152;

NEDC_{cíl2020} a NEDC_{CO₂}

jsou definovány v bodě 3;

M_{∅2021}

je průměrná hmotnost v provozním stavu nových registrovaných lehkých užitkových vozidel daného výrobce v roce 2021 v kilogramech (kg);

M₀

je hodnota M₀, jak je definována v bodě 4 pro rok 2021;

a, M_{∅2020}, M_{0,2020}

jsou definovány v bodě 4.

6.1 Cíle pro vozový park EU pro roky 2025 a 2030

6.1.1 Cíl pro vozový park EU od roku 2025 do roku 2029

Cíl pro vozový park EU₂₀₂₅ = cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ · (1 – redukční faktor₂₀₂₅)

kde:

cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ [...] je vymezený v bodě 6.0

redukční faktor₂₀₂₅ je snížení stanovené v čl. 1 odst. 4 písm. b)

6.1.2. Cíl pro vozový park EU od roku 2030

Cíl pro vozový park EU₂₀₃₀ = cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ · (1 – redukční faktor₂₀₃₀)

kde:

cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ [...] je vymezený v bodě 6.0

redukční faktor₂₀₃₀ je snížení stanovené v čl. 1 odst. 5 písm. b)

6.2 Referenční cíl pro specifické emise od roku 2025

6.2.1 Od roku 2025 do roku 2029

Referenční cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU₂₀₂₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cíl pro vozový park EU₂₀₂₅ je určen v souladu s bodem 6.1.1

α je a_{2025} , jestliže průměrná zkušební hmotnost nově registrovaných vozidel výrobce je rovna hodnotě TM_0 určené podle čl. 13 odst. 1 písm. d) nebo nižší, a a_{2021} , jestliže je průměrná zkušební hmotnost nově registrovaných vozidel výrobce vyšší než hodnota TM_0 určená podle čl. 13 odst. 1 písm. d),

kde:

a_{2025} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a_{2021} je sklon proložené přímkou, která je určena použitím lineární metody nejmenších čtverců na zkušební hmotnost (vysvětlující proměnná) a specifické emise CO₂ (závislá proměnná) každého nově registrovaného vozidla ve vozovém parku EU v roce 2021

průměrné emise₂₀₂₁ jsou průměrné specifické emise CO₂ všech nově registrovaných vozidel v roce 2021 těch výrobců, pro něž se cíl pro specifické emise vypočítá podle bodu 4

TM je průměrná zkušební hmotnost, vyjádřená v kilogramech, všech nově registrovaných vozidel výrobce v daném kalendářním roce

TM₀ je hodnota určená podle čl. 13 odst. 1 písm. d)

6.2.2 Od roku 2030

Referenční cíl pro specifické emise = cíl pro vozový park EU₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cíl pro vozový park EU₂₀₃₀ je určen v souladu s bodem 6.2.1

α je a_{2030} , jestliže průměrná zkušební hmotnost nově registrovaných vozidel výrobce je rovna hodnotě TM_0 určené podle čl. 13 odst. 1 písm. d) nebo nižší, a a_{2021} , jestliže je průměrná zkušební hmotnost nově registrovaných vozidel výrobce vyšší než hodnota TM_0 určená podle čl. 13 odst. 1 písm. d),

kde:

a_{2030} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a_{2021} je sklon proložené přímky, která je určena použitím lineární metody nejmenších čtverců na zkušební hmotnost (vysvětlující proměnná) a specifické emise CO₂ (závislá proměnná) každého nově registrovaného vozidla ve vozovém parku EU v roce 2021

průměrné emise₂₀₂₁ jsou průměrné specifické emise CO₂ všech nově registrovaných vozidel v roce 2021 těch výrobců, pro něž se cíl pro specifické emise vypočítá podle bodu 4

TM je průměrná zkušební hmotnost, vyjádřená v kilogramech, všech nově registrovaných vozidel výrobce v daném kalendářním roce

TM_0 je hodnota určená podle čl. 13 odst. 1 písm. d)

6.3 Cíle pro specifické emise od roku 2025

6.3.1 Od roku 2025 do roku 2029

Cíl pro specifické emise = (referenční cíl pro specifické emise – ($\bar{\sigma}_{\text{cíl}}$ – cíl pro vozový park EU₂₀₂₅))
· faktor ZLEV

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise daného výrobce určený v souladu s bodem 6.2.1

$\bar{\sigma}_{\text{cíl}}$ je průměr všech referenčních cílů pro specifické emise určených v souladu s bodem 6.2.1 vážený počtem nově registrovaných lehkých užitkových vozidel každého jednotlivého výrobce

faktor ZLEV je $(1 + y - x)$, pokud je však výsledek větší než 1,05, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1,05, a pokud je výsledek menší než 1,0, použije se hodnota 1,0

kde:

y je podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku nově registrovaných lehkých užitkových vozidel daného výrobce, který se vypočítá jako podíl celkového počtu vozidel s nulovými a nízkými emisemi, kde se každé vozidlo počítá jako $ZLEV_{\text{specifické}}$ podle níže uvedeného vzorce, a celkového počtu lehkých užitkových vozidel registrovaných v daném kalendářním roce

$$ZLEV_{\text{specifické}} = 1 - \left(\frac{\textit{specific emissions}}{50} \right)$$

x je 15 %

6.3.2 Od roku 2030

Cíl pro specifické emise = (referenční cíl pro specifické emise – ($\bar{\theta}_{\text{cile}}$ – cíl pro vozový park EU₂₀₃₀))
· faktor ZLEV

kde:

referenční cíl pro specifické emise je referenční cíl pro specifické emise daného výrobce určený v souladu s bodem 6.2.2

$\bar{\theta}_{\text{cile}}$ je průměr všech referenčních cílů pro specifické emise určených v souladu s bodem 6.2.2 vážený počtem nově registrovaných lehkých užitkových vozidel každého jednotlivého výrobce

faktor ZLEV je $(1 + y - x)$, pokud je však výsledek větší než 1,05, použije se pro faktor ZLEV hodnota 1,05, a pokud je výsledek menší než 1,0, použije se hodnota 1,0

kde:

y je podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku nově registrovaných lehkých užitkových vozidel daného výrobce, který se vypočítá jako podíl celkového počtu vozidel s nulovými a nízkými emisemi, kde se každé vozidlo počítá jako $ZLEV_{\text{specifické}}$ podle níže uvedeného vzorce, a celkového počtu lehkých užitkových vozidel registrovaných v daném kalendářním roce

$$ZLEV_{\text{specifické}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x je 30 %

PŘÍLOHA II

SLEDOVÁNÍ A HLÁŠENÍ EMISÍ Z NOVÝCH OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ

ČÁST A – Sběr údajů o nových osobních automobilech a uvádění údajů za sledování emisí CO₂

1. Členské státy zaznamenají za každý kalendářní rok u každého nového osobního automobilu registrovaného jako vozidlo kategorie M1 na svém území tyto podrobné údaje:

- a) výrobce;
- b) číslo schválení typu včetně dodatku;
- c) typ, variantu a verzi (v příslušných případech);
- d) značku a obchodní název;
- e) kategorii schváleného typu vozidla;
- f) celkový počet nových registrací;
- g) hmotnost v provozním stavu;
- h) specifické emise CO₂ (NEDC a WLTP);
- i) stopa: rozvor náprav, rozchod kol u řízené nápravy a rozchod kol u další nápravy;
- j) typ a režim paliva;
- k) zdvihový objem motoru;
- l) spotřebu elektrické energie;
- m) kód inovativní technologie nebo skupiny inovativních technologií a snížení emisí CO₂ prostřednictvím této technologie (NEDC a WLTP);
- n) maximální čistý výkon;
- o) identifikační číslo vozidla;
- p) zkušební hmotnost při WLTP;
- q) faktory odchylky a ověřování uvedené v bodě 3.2.8 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2017/1153;
- r) kategorii registrovaného vozidla;

- s) identifikační číslo rodiny vozidel;
- t) v příslušných případech elektrický akční dosah.

Členské státy zpřístupní Komisi v souladu s článkem 7 všechny parametry uvedené v tomto bodě, a to ve formátu podle části B oddílu 2.

2. Podrobné údaje uvedené v bodě 1 se zjišťují z prohlášení o shodě týkajícího se příslušného osobního automobilu. V případě vozidel na dvojitě palivo (benzin/plyn), jejichž prohlášení o shodě obsahují konkrétní údaje o specifických emisích CO₂ pro oba druhy paliva, použijí členské státy pouze hodnotu naměřenou pro plyn.

3. Členské státy stanoví pro každý kalendářní rok:

- a) celkový počet nových registrací nových osobních automobilů, které podléhají ES schválení typu;
- b) celkový počet nových registrací nových osobních automobilů schválených jednotlivě;
- c) celkový počet nových registrací nových osobních automobilů schválených na vnitrostátní úrovni v malých sériích.

ČÁST B — Formát pro předávání údajů

Za každý rok ohlásí členské státy údaje popsané v části A bodech 1 a 3 v tomto formátu:

Oddíl 1 – Souhrnné údaje ze sledování

Členský stát ²⁷	
Rok	
Celkový počet nových registrací nových osobních automobilů, které podléhají ES schválení typu	
Celkový počet nových registrací nových osobních automobilů schválených jednotlivě	
Celkový počet nových registrací nových osobních automobilů schválených na vnitrostátní úrovni v malých sériích	

²⁷ ISO 3166 alfa-2 kódy s výjimkou Řecka a Spojeného království, pro které se používají kódy „EL“ a „UK“.

Oddíl 2 – Podrobné údaje ze sledování – záznam pro jedno vozidlo

Odkaz na část A bod 1	Podrobné údaje o registrovaném vozidle
a)	Název výrobce – standardní označení EU
	Název výrobce, prohlášení výrobce původního zařízení (OEM)
	Název výrobce v registru členského státu ¹
b)	Číslo schválení typu a jeho dodatek
c)	Typ
	Varianta
	Verze
d)	Značka a obchodní název
e)	Kategorie schváleného typu vozidla
f)	Celkový počet nových registrací
g)	Hmotnost v provozním stavu
h)	Specifické emise CO ₂ (kombinace) Hodnota NEDC (do 31. prosince 2020 s výjimkou vozidel, která spadají do oblasti působnosti článku 5, pro něž se hodnota NEDC podle článku 5 prováděcího nařízení (EU) 2017/1153 určuje do 31. prosince 2022)
	Specifické emise CO ₂ (kombinace) Hodnota WLTP
i)	Rozvor nápravy
	Rozchod kol u řízené nápravy (náprava 1)
	Rozchod kol u ostatních náprav (náprava 2)

j)	Typ paliva
	Režim paliva
k)	Zdvihový objem válců (cm ³)
l)	Spotřeba elektrické energie (Wh/km)
m)	Kód ekologické inovace / ekologických inovací
	Celkové snížení emisí CO ₂ podle NEDC dosažené použitím příslušné ekologické inovace / příslušných ekologických inovací (do roku 2020 včetně)
	Celkové snížení emisí CO ₂ podle WLTP dosažené použitím příslušné ekologické inovace / příslušných ekologických inovací
n)	Maximální čistý výkon
o)	Identifikační číslo vozidla
p)	Zkušební hmotnost při WLTP
q)	Faktor odchylky De (je-li k dispozici)
	Faktor ověření (je-li k dispozici)
r)	Kategorie registrovaného vozidla
s)	Identifikační číslo rodiny vozidel
t)	V příslušných případech elektrický akční dosah

Poznámky:

¹ V případě vozidel schválených na vnitrostátní úrovni v malých sériích (NSS) nebo vozidel schválených jednotlivě (IVA), musí být název výrobce uveden ve sloupci „Název výrobce v členském státě registru“, zatímco ve sloupci „Název výrobce – standardní označení EU“ se uvede buď: „AA-NSS“ nebo „AA-IVA“.

PŘÍLOHA III

SLEDOVÁNÍ A HLÁŠENÍ EMISÍ Z LEHKÝCH UŽITKOVÝCH VOZIDEL

A. Sběr údajů o nových lehkých užitkových vozidlech a zjištění údajů ze sledování emisí CO₂

1. Podrobné údaje

1.1 Úplná vozidla registrovaná v kategorii N₁

V případě ES schválení typu úplného vozidla registrovaného v kategorii N₁ zaznamenají členské státy pro každý kalendářní rok následující podrobné údaje pro každé nové lehké užitkové vozidlo při první registraci na svém území:

- a) výrobce;
- b) číslo schválení typu včetně dodatku;
- c) typ, variantu a verzi;
- d) značku;
- e) kategorii schváleného typu vozidla;
- f) kategorii registrovaného vozidla;
- g) specifické emise CO₂ (NEDC a WLTP);
- h) hmotnost v provozním stavu;
- i) maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého vozidla;
- j) stopa: rozvor náprav, rozchod kol u řízené nápravy a rozchod kol u další nápravy;
- k) typ a režim paliva;
- l) zdvihový objem motoru;
- m) spotřebu elektrické energie;
- n) kód inovativní technologie nebo skupiny inovativních technologií a snížení emisí CO₂ prostřednictvím této technologie (NEDC a WLTP);

- o) identifikační číslo vozidla;
- p) zkušební hmotnost při WLTP;
- q) faktory odchylky a ověřování uvedené v bodě 3.2.8 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2017/1152;
- r) identifikační číslo rodiny vozidel určené podle bodu 5.0 přílohy XXI nařízení (EU) 2017/1151;
- s) v příslušných případech elektrický akční dosah.

Členské státy zpřístupní Komisi v souladu s článkem 7 všechny parametry uvedené v tomto bodě, a to ve formátu uvedeném v části C oddílu 2 této přílohy.

1.2 Vozidla schválená v rámci vícestupňového schválení typu jako vozidla kategorie N₁

V případě vozidel vyráběných ve více fázích registrovaných jako vozidla N₁ zaznamenají členské státy pro každý kalendářní rok následující podrobné údaje s ohledem na:

- a) základní (neúplné) vozidlo: údaje uvedené v bodě 1.1 písm. a), b), c), d), e), g), h), i), n) a o) nebo, namísto údajů uvedených v písmenech h) a i), standardní přidanou hmotnost sdělenou jako část informací při schválení typu uvedených v bodě 2.17.2 přílohy I směrnice 2007/46/ES;
- b) základní (neúplné) vozidlo: údaje uvedené v bodě 1.1 písm. a), b), c), d), e), g), h), i), n) a o);
- c) dokončené vozidlo: údaje uvedené v bodě 1.1 písm. a), f), g), h), j), k), l), m) a o).

Pokud údaje uvedené v písmenech a) a b) tohoto bodu nelze pro základní vozidlo stanovit, poskytne členský stát místo toho údaje s ohledem na dokončené vozidlo.

Pro dokončená vozidla kategorie N₁ se použije formát stanovený v části C oddíle 2.

Identifikační číslo vozidla uvedené v bodě 1.1 písm. o) nesmí být zveřejněno.

- 2. Údaje uvedené v bodě 1 se zjišťují z prohlášení o shodě. V případě vozidel na dvojitě palivo (benzin/plyn), jejichž prohlášení o shodě obsahují konkrétní údaje o specifických emisích CO₂ pro oba druhy paliva, použijí členské státy pouze hodnotu naměřenou pro plyn.

3. Členské státy stanoví pro každý kalendářní rok:
- a) celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají ES schválení typu;
 - b) celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají vícestupňovému schválení typu, je-li k dispozici;
 - c) celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel schválených jednotlivě;
 - d) celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel schválených na vnitrostátní úrovni v malých sériích.

B. Metoda zjišťování údajů ze sledování emisí CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel

Údaje ze sledování, které mají členské státy zjistit v souladu s částí A body 1 a 3 této přílohy, se zjišťují metodou popsanou v této části.

1. Počet nových registrovaných lehkých užitkových vozidel

Členské státy zjistí počet nových lehkých užitkových vozidel registrovaných na svém území v příslušném roce sledování, přičemž je rozdělí na vozidla, na něž se vztahuje ES schválení typu, jednotlivá schválení a vnitrostátní schválení malých sérií a, je-li k dispozici, počet vozidel, která podléhají vícestupňovému schválení typu.

2. Dokončená vozidla

V případě vozidel vyráběných ve více fázích jsou specifické emise CO₂ dokončených vozidel připsány výrobcí základního vozidla.

S cílem zajistit, aby byly hodnoty emisí CO₂, účinnosti paliva a hmotnosti dokončených vozidel reprezentativní, aniž by byl nepřiměřeně zatížen výrobce základního vozidla, Komise navrhne zvláštní postup monitorování a v případě potřeby provede nezbytné změny příslušných právních předpisů týkajících se schvalování typu.

Aniž je dotčena skutečnost, že pro účely výpočtu cíle pro rok 2020 v souladu s částí B bodem 2 přílohy I se standardní přidaná hmotnost vezme z části C této přílohy, v případech, kdy tuto hmotnost nelze určit, se pro prozatímní výpočet cíle pro specifické emise podle čl. 7 odst. 4 použije hmotnost dokončeného vozidla v provozním stavu.

Pokud je základní vozidlo úplné vozidlo, použije se pro výpočet cíle pro specifické emise hmotnost v provozním stavu tohoto vozidla. V případech, kdy tuto hmotnost nelze určit, smí být nicméně pro prozatímní výpočet cíle pro specifické emise použita hmotnost dokončeného vozidla v provozním stavu.

C. Formáty pro předávání údajů

Za každý rok ohlásí členské státy údaje popsané v 3 části A bodech 1 a 3 v tomto formátu:

<i>Oddíl 1 – Souhrnné údaje ze sledování</i>	
Členský stát ²⁸	
Rok	
Celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají ES schválení typu	
Celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel schválených jednotlivě	
Celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel schválených na vnitrostátní úrovni v malých sériích	
Celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají víceúrovňovému schválení typu (pokud je k dispozici)	

²⁸ ISO 3166 alfa-2 kódy s výjimkou Řecka a Spojeného království, pro které se používají kódy „EL“ a „UK“.

<i>Oddíl 2 – Podrobné údaje ze sledování – záznam pro jedno vozidlo</i>	
Odkaz na část A bod 1.1	Podrobné údaje o registrovaném vozidle ⁽¹⁾
a)	Název výrobce – standardní označení EU ⁽²⁾
	Název výrobce, prohlášení výrobce původního zařízení (OEM)
	ÚPLNÉ VOZIDLO/ZÁKLADNÍ VOZIDLO ⁽³⁾
	Název výrobce, prohlášení výrobce původního zařízení (OEM)
	DOKONČENÉ VOZIDLO ⁽³⁾
	Název výrobce v registru členského státu ⁽²⁾
b)	Číslo schválení typu a jeho dodatek
c)	Typ
	Varianta
	Verze
d)	Značka
e)	Kategorie schváleného typu vozidla
f)	Kategorie registrovaného vozidla
g)	Specifické emise CO ₂ (kombinované) Hodnota NEDC do 31. prosince 2020
	Specifické emise CO ₂ (kombinované) Hodnota WLTP
h)	Hmotnost v provozním stavu
	ZÁKLADNÍ VOZIDLO
	Hmotnost v provozním stavu
	DOKONČENÉ VOZIDLO/ÚPLNÉ VOZIDLO
i) ⁽⁴⁾	Technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla

j)	Rozvor nápravy
	Šířka nápravy u řízené nápravy (náprava 1)
	Šířka nápravy u další nápravy (náprava 2)
k)	Druh paliva
	Režim paliva
l)	Zdvihový objem motoru (cm ³)
m)	Spotřeba elektrické energie (Wh/km)
n)	Kód ekologické inovace / ekologických inovací
	Celkové snížení emisí CO ₂ podle NEDC dosažené pomocí ekologické inovace / ekologických inovací do 31. prosince 2020
	Celkové snížení emisí CO ₂ podle WLTP dosažené pomocí ekologické inovace / ekologických inovací
o)	Identifikační číslo vozidla
p)	Zkušební hmotnost při WLTP
q)	Faktor odchylky De (je-li k dispozici)
	Faktor ověření (je-li k dispozici)
r)	Identifikační číslo rodiny vozidel
s)	Elektrický akční dosah, je-li k dispozici
Bod 2.17.2 přílohy I směrnice 2007/46/ES ²⁹	Standardní přidaná hmotnost (v případě potřeby pro vozidla vyráběná ve více fázích)

²⁹ V případě vozidel vyráběných ve více fázích smí být hmotnost vozidla v provozním stavu a maximální technicky přípustná hmotnost naloženého základního vozidla nahrazena standardní přidanou hmotností stanovenou v informacích souvisejících se schvalováním typu v souladu s bodem 2.17.2 přílohy I směrnice 2007/46/ES.

Poznámky:

- (1) Pokud v případě vozidel vyráběných ve více fázích nelze stanovit údaje pro základní vozidlo, musí členský stát přinejmenším poskytnout údaje uvedené v tomto formátu pro dokončené vozidlo.
- (2) V případě vozidel schválených na vnitrostátní úrovni v malých sériích (NSS) nebo vozidel schválených jednotlivě (IVA) musí být název výrobce uveden ve sloupci „Název výrobce v členském státě registru“, zatímco ve sloupci „Název výrobce – standardní označení EU“ se uvede buď: „AA-NSS“ nebo „AA-IVA“.
- (3) V případě vozidel vyráběných ve více fázích se uvede výrobce základního (neúplného/úplného) vozidla. Pokud výrobce základního vozidla není k dispozici, uveďte pouze výrobce dokončeného vozidla.
- (4) V případě vozidel vyráběných ve více fázích uveďte maximální technicky přípustnou hmotnost naloženého základního vozidla.
- (5) V případě vozidel vyráběných ve více fázích smí být hmotnost vozidla v provozním stavu a maximální technicky přípustná hmotnost naloženého základního vozidla nahrazena standardní přidanou hmotností stanovenou v informacích souvisejících se schvalováním typu v souladu s bodem 2.17.2 přílohy I směrnice 2007/46/ES.

PŘÍLOHA IV

Zrušená nařízení a seznamy jejich následných změn

Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009	(Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1)
Nařízení Komise (EU) č. 397/2013	(Úř. věst. L 120, 1.5.2013, s. 4)
Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. 333/2014	(Úř. věst. L 103, 5.4.2014, s. 15)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/6	(Úř. věst. L 003, 7.1.2015, s. 1) (Úř. věst. L 221, 26.8.2017, s. 4)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1502	
Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011	(Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 205/2012	(Úř. věst. L 072, 10.3.2012, s. 2)
Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. 253/2014	(Úř. věst. L 084, 20.3.2014, s. 38)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 404/2014	(Úř. věst. L 121, 24.4.2014, s. 1)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/748	(Úř. věst. L 113, 29.4.2017, s. 9) (Úř. věst. L 219, 25.8.2017, s. 1)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1499	

PŘÍLOHA V

SROVNÁVACÍ TABULKA

Nařízení (ES) č. 443/2009	Nařízení (EU) č. 510/2011	Toto nařízení
Čl. 1 první pododstavec	Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1
Čl. 1 druhý pododstavec	Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 2
Čl. 1 třetí pododstavec	–	Čl. 1 odst. 3
–	–	Čl. 1 odst. 4
Čl. 2 odst. 1	Čl. 2 odst. 1	Čl. 2 odst. 1
Čl. 2 odst. 2	Čl. 2 odst. 2	Čl. 2 odst. 2
Čl. 2 odst. 3	Čl. 2 odst. 3	Čl. 2 odst. 3
Čl. 2 odst. 4	Čl. 2 odst. 4	Čl. 2 odst. 4
Čl. 3 odst. 1, větě	Čl. 3 odst. 1, větě	Čl. 3 odst. 1, větě
Čl. 3 odst. 1 písm. a) a b)	Čl. 3 odst. 1 písm. a) a b)	Čl. 3 odst. 1 písm. a) a b)
–	Čl. 3 odst. 1 písm. c), d) a e)	Čl. 3 odst. 1 písm. c), d) a e)
Čl. 3 odst. 1 písm. c) a d)	Čl. 3 odst. 1 písm. f) a g)	Čl. 3 odst. 1 písm. f) a g)
Čl. 3 odst. 1 písm. e)	Čl. 3 odst. 1 písm. j)	–
Čl. 3 odst. 1 písm. f) a g)	Čl. 3 odst. 1 písm. h) a i)	Čl. 3 odst. 1 písm. h) a i)
–	–	Čl. 3 odst. 1 písm. j), k) a l)
Čl. 3 odst. 1 písm. k)	–	–
Čl. 3 odst. 2	Čl. 3 odst. 2	Čl. 3 odst. 2
Čl. 4 odst. 1	–	–

–	–	Čl. 4 odst. 1, větě
–	–	Čl. 4 odst. 1 písm. a)
–	Čl. 4 první pododstavec	Čl. 4 odst. 1 písm. b)
–	–	Čl. 4 odst. 1 písm. c)
–	Čl. 4 druhý pododstavec	Čl. 4 odst. 2
Čl. 4 druhý pododstavec	Čl. 4 třetí pododstavec	Čl. 4 odst. 3
Článek 5	Článek 5	–
Článek 5a	–	Článek 5
Článek 6	Článek 6	–
Čl. 7 odst. 1	Čl. 7 odst. 1	Čl. 6 odst. 1
Čl. 7 odst. 2 písm. a), b) a c)	Čl. 7 odst. 2 písm. a), b) a c)	Čl. 6 odst. 2 písm. a), b) a c)
–	–	Čl. 6 odst. 2 písm. d)
Čl. 7 odst. 3	Čl. 7 odst. 3	Čl. 6 odst. 3
Čl. 7 odst. 4	Čl. 7 odst. 4	Čl. 6 odst. 4
Čl. 7 odst. 5	Čl. 7 odst. 5	Čl. 6 odst. 5
Čl. 7 odst. 6	Čl. 7 odst. 6	Čl. 6 odst. 6
Čl. 7 odst. 7	Čl. 7 odst. 7	Čl. 6 odst. 7
Čl. 8 odst. 1	Čl. 8 odst. 1	Čl. 7 odst. 1
Čl. 8 odst. 2	Čl. 8 odst. 2	Čl. 7 odst. 2
Čl. 8 odst. 3	Čl. 8 odst. 3	Čl. 7 odst. 3
Čl. 8 odst. 4 první a druhý pododstavec	Čl. 8 odst. 4 první a druhý pododstavec	Čl. 7 odst. 4 první a druhý pododstavec

Čl. 8 odst. 4 třetí pododstavec	–	Čl. 7 odst. 4 třetí pododstavec
Čl. 8 bod 5 první pododstavec	Čl. 8 odst. 5	Čl. 7 odst. 5 první pododstavec
Čl. 8 odst. 5 druhý pododstavec	Čl. 8 odst. 6	–
Čl. 8 odst. 6	Čl. 8 odst. 7	–
Čl. 8 odst. 7	–	Čl. 7 bod 6 první pododstavec
–	–	Čl. 7 odst. 6 druhý pododstavec
–	Čl. 8 odst. 8	–
Čl. 8 odst. 8	–	–
Čl. 8 odst. 9	Čl. 8 odst. 9	Čl. 7 odst. 7
–	–	Čl. 7 odst. 8
–	Čl. 8 odst. 10	Čl. 7 odst. 9
Čl. 9 odst. 1	Čl. 9 odst. 1	Čl. 8 odst. 1
Čl. 9 odst. 2 první pododstavec návětí	Čl. 9 odst. 2 první pododstavec návětí	Čl. 8 odst. 2
Čl. 9 odst. 2 první pododstavec písm. a)	Čl. 9 odst. 2 první pododstavec písm. a)	–
Čl. 9 odst. 2 první pododstavec písm. b)	Čl. 9 odst. 2 první pododstavec písm. b)	Čl. 8 odst. 2
Článek 9 odst. 2 druhý pododstavec	Článek 9 odst. 2 druhý pododstavec	Článek 8 odst. 2 druhý pododstavec
Čl. 9 odst. 3	Čl. 9 odst. 3	Čl. 8 odst. 3
Čl. 9 odst. 4	Čl. 9 odst. 4	Čl. 8 odst. 4
Čl. 10 odst. 1, návětí	Čl. 10 odst. 1, návětí	Čl. 9 odst. 1, návětí

Čl. 10 odst. 1 písm. a), b) c), d) a e)	Čl. 10 odst. 1 písm. a), b) c), d) a e)	Čl. 9 odst. 1 písm. a), b) c), d) a e)
–	–	Čl. 9 odst. 1 písm. f)
Čl. 10 odst. 2	Čl. 10 odst. 2	Čl. 9 odst. 2
Čl. 11 odst. 1	Čl. 11 odst. 1	Čl. 10 odst. 1
Čl. 11 odst. 2	Čl. 11 odst. 2	Čl. 10 odst. 2
Čl. 11 odst. 3	Čl. 11 odst. 3	Čl. 10 odst. 3
Čl. 11 bod 4 první pododstavec	–	Čl. 10 bod 4 první pododstavec
Čl. 11 odst. 4 druhý pododstavec návětí	–	Čl. 10 odst. 4 druhý pododstavec návětí
Čl. 11 odst. 4 druhý pododstavec písm. a)	–	Čl. 10 odst. 4 druhý pododstavec písm. a)
Čl. 11 odst. 4 druhý pododstavec písm. b)	–	–
Čl. 11 odst. 4 druhý pododstavec písm. c)	–	Čl. 10 odst. 4 druhý pododstavec písm. b)
Čl. 11 odst. 4 třetí a čtvrtý pododstavec	–	Čl. 10 odst. 4 třetí a čtvrtý pododstavec
Čl. 11 odst. 5	Čl. 11 odst. 4	Čl. 10 odst. 5
Čl. 11 odst. 6	Čl. 11 odst. 5	Čl. 10 odst. 6
Čl. 11 odst. 7	Čl. 11 odst. 6	Čl. 10 odst. 7
Čl. 11 odst. 8	Čl. 11 odst. 7	Čl. 10 odst. 8
Čl. 11 odst. 9	Čl. 11 odst. 8	Čl. 10 odst. 9
Čl. 12 bod 1 první pododstavec	Čl. 12 bod 1 první pododstavec	Čl. 11 bod 1 první pododstavec
Čl. 12 odst. 1 druhý pododstavec	–	Čl. 11 odst. 1 druhý pododstavec

Čl. 12 odst. 1 třetí pododstavec	Čl. 12 odst. 1 druhý pododstavec	Čl. 11 odst. 1 třetí pododstavec
–	–	Čl. 11 odst. 1 čtvrtý pododstavec
Čl. 12 odst. 2	Čl. 12 odst. 2	Čl. 11 odst. 2
Čl. 12 odst. 3	Čl. 12 odst. 3	Čl. 11 odst. 3
Čl. 12 odst. 4	Čl. 12 odst. 4	Čl. 11 odst. 4
–	–	Čl. 12 odst. 1
–	–	Čl. 12 odst. 2
–	–	Čl. 12 odst. 3
Čl. 13 odst. 1	–	–
–	–	Čl. 13 název
–	–	Čl. 13 odst. 1 první pododstavec větě
Čl. 13 bod 2 první pododstavec	–	Čl. 13 odst. 1 písm. a)
–	Čl. 13 odst. 2	Čl. 13 odst. 1 písm. b)
		Čl. 13 odst. 1 písm. c) a d)
Článek 13 odst. 2 druhý pododstavec	–	–
Čl. 13 odst. 2 třetí pododstavec	–	Čl. 13 odst. 2
–	Čl. 13 odst. 1	Čl. 14 odst. 1
–	Čl. 13 odst. 4	–
–	Čl. 13 odst. 5	–
Čl. 13 odst. 3	Čl. 13 odst. 6	Čl. 14 odst. 2
Čl. 13 odst. 4	–	–
Čl. 13 odst. 5	–	–

Čl. 13 odst. 6	Čl. 13 odst. 3	–
Čl. 13 odst. 7	–	Čl. 14 odst. 3
Čl. 14 odst. 1	Čl. 14 odst. 1	Čl. 15 odst. 1
Čl. 14 odst. 2	Čl. 14 odst. 2	Čl. 15 odst. 2
Čl. 14 odst. 3	Čl. 14 odst. 3	Čl. 15 odst. 3
Čl. 14a odst. 1	Čl. 15 odst. 3	Čl. 16 odst. 1
Čl. 14a odst. 2	Čl. 15 odst. 1	Čl. 16 odst. 2
Čl. 14a odst. 3	Článek 16	Čl. 16 odst. 3
Čl. 14a odst. 4	Čl. 15 odst. 2	–
Čl. 14a odst. 5	Článek 17	–
–	–	Článek 17
Článek 15	–	Článek 17
Článek 16	Článek 18	Článek 18
Příloha I	–	Příloha I část A
–	Příloha I	Příloha I část B
Příloha II část A	–	Příloha II část A
Příloha II část B	–	–
Příloha II část C	–	Příloha II část B
–	Příloha II	Příloha III
–	–	Příloha IV
–	–	Příloha V