

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2019/631**ze dne 17. dubna 2019,****kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011****(přepřpracované znění)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

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

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ⁽³⁾ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ⁽⁴⁾ byla několikrát podstatně změněna. Vzhledem k potřebě provést další změny by uvedená nařízení měla být v zájmu přehlednosti přepracována.
- (2) Aby se po přepracování a zrušení nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 zajistil soudržný a účinný přechod, mělo by se toto nařízení použít ode dne 1. ledna 2020. Je však vhodné zachovat výkonnostní normy pro emise CO₂ a postupy pro jejich dosažení stanovené v uvedených nařízeních beze změn až do roku 2024.
- (3) Pařížská dohoda ⁽⁵⁾ mimo jiné stanoví dlouhodobý cíl v souladu s cílem udržet globální průměrný nárůst teploty výrazně pod úrovní 2 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí a usilovat o to, aby tento nárůst nepřesáhl 1,5 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí. Nejnovější vědecké poznatky uvedené ve zvláštní zprávě Mezivládního panelu pro změnu klimatu (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) o dopadech nárůstu globálního oteplování o 1,5 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí a o souvisejících plánech pro snižování celosvětových emisí skleníkových plynů jednoznačně potvrzují negativní účinky změny klimatu. Závěrem zvláštní zprávy je, že snižování emisí ve všech odvětvích je pro omezení globálního oteplování nezbytné.
- (4) Má-li se přispět k naplňování cílů Pařížské dohody, je třeba urychlit přeměnu celého odvětví dopravy směrem k nulovým emisím s ohledem na sdělení Komise ze dne 28. listopadu 2018 s názvem „Čistá planeta pro všechny – evropská dlouhodobá strategická vize prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky“, v níž je popsána vize hospodářské a společenské transformace potřebné pro dosažení přechodu na nulové čisté emise skleníkových plynů do roku 2050, do níž budou zapojena všechna odvětví hospodářství a všechny složky společnosti. Neprodleně se musí výrazně snížit i emise látek znečišťujících ovzduší, které pocházejí z odvětví dopravy a závažným způsobem poškozují zdraví lidí a životní prostředí. Emise z vozidel s tradičními spalovacími motory 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. Po roce 2030 bude zapotřebí dalšího snížení emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 227, 28.6.2018, s. 52.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 27. března 2019 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 15. dubna 2019.

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

⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (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⁾ Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (5) Sdělení Komise ze dne 31. května 2017 nazvané „Evropa v pohybu – Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny“ a sdělení Komise ze dne 8. listopadu 2017 s názvem „Jak dosáhnout nízkemisní mobility – Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky“, zdůrazňují, že výkonnostní normy pro emise CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel jsou významnou hybnou silou inovací a účinnosti, přispívají k posílení konkurenceschopnosti automobilového průmyslu a technologicky neutrálním způsobem připraví půdu pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi.
- (6) 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 a jejích členských států k Pařížské dohodě na zasedání Rady pro životní prostředí dne 6. března 2015.
- (7) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842⁽⁶⁾ ukládá členským státům povinnost plnit cíl Unie snížit její emise skleníkových plynů o 30 % do roku 2030 pod úroveň z roku 2005 v odvětvích, na něž se nevztahuje systém Evropské unie pro obchodování s emisemi zřízený směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES⁽⁷⁾. Silniční doprava k emisím z těchto odvětví významně přispívá. Kromě toho emise ze silniční dopravy stoupají a zůstávají výrazně nad úrovní z roku 1990. Případné další zvýšení emisí ze silniční dopravy bude nadále působit proti snížení emisí dosaženému v boji se změnou klimatu v jiných odvětvích.
- (8) Závěry ze zasedání Evropské rady ve dnech 23. a 24. 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.
- (9) Energetická účinnost přispívající ke zmírnění poptávky je jednou z pěti vzájemně se posilujících a úzce propojených dimenzí obsažených ve sdělení Komise ze dne 25. února 2015 s názvem „Rámcová strategie k vytvoření odolné energetické unie s pomocí progresivní politiky v oblasti změny klimatu“, které mají spotřebitelům v Unii zajistit bezpečnou, udržitelnou, konkurenceschopnou a cenově dostupnou energii. Zmíněné 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 zpřísnování standardů pro výkonnostní normy pro emise CO₂ pro osobní automobily i lehká užitková vozidla s výhledem do roku 2030.
- (10) 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 snížením emisí, přičemž byla nákladově efektivnější, než se původně očekávalo. Rovněž vytvořila významnou přidanou hodnotu pro Unii, které by nebylo možné ve stejné míře dosáhnout vnitrostátními opatřeními. Přínosy uvedených nařízení však rozmělnily rostoucí rozdíly mezi emisemi CO₂ měřenými podle nového evropského jízdního cyklu (NEDC) a emisemi CO₂ vypouštěnými z vozidel provozovaných v reálných podmínkách.
- (11) Je proto vhodné usilovat o dosažení cílů uvedených v nařízení (ES) č. 443/2009 a v nařízení (EU) č. 510/2011 stanovením nových cílů pro vozový park EU, pokud jde o snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, na období do roku 2030. Při určování úrovní těchto cílů byla zohledněna jejich účinnost při zajišťování nákladově efektivního příspěvku ke snížení emisí do roku 2030 v odvětvích, na něž se vztahuje nařízení (EU) 2018/842, 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 následně i celkový příspěvek emisí CO₂ z osobních automobilů jsou výrazně vyšší než u lehkých užitkových vozidel, považuje se za vhodné uplatňovat k osobním automobilům a lehkým užitkovým vozidlům rozdílný přístup.

⁽⁶⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 pro potřeby odolné energetické unie a za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 156, 19.6.2018, s. 26).

⁽⁷⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

- (12) Měl by být zajištěn sociálně přijatelný a spravedlivý přechod k mobilitě s nulovými emisemi. Je proto důležité zohlednit, jaký vliv bude tento přechod mít na společnost v celém hodnotovém řetězci automobilového průmyslu, a aktivně se zabývat dopady na zaměstnanost. Vybrané programy na unijní, celostátní a regionální úrovni je proto nutné zaměřit na rekvalifikaci a zvyšování kvalifikace pracovníků a jejich přemístění do nového zaměstnání, spolu s iniciativami v oblasti vzdělávání a hledání zaměstnání v negativně zasažených komunitách a regionech, které budou realizovány v intenzivním dialogu se sociálními partnery a příslušnými orgány. Jako součást tohoto přechodu by mělo být podporováno zaměstnávání žen v uvedeném odvětví, jakož i rovné příležitosti.
- (13) Úspěšný přechod k mobilitě s nulovými emisemi si žádá integrovaný přístup a příznivé prostředí vhodné k tomu, aby se podnítila inovativní řešení a zachovalo se technologické prvenství Unie v tomto odvětví. To zahrnuje veřejné a soukromé investice do výzkumu a inovací, narůstající počet vozidel s nízkými nebo nulovými emisemi, rozvoj infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic, začlenění do energetických systémů, stejně jako udržitelné dodávky materiálu a udržitelnou výrobu, opětovné využití a recyklaci baterií v Evropě. Výše uvedené si žádá soudržný postup na unijní, celostátní, regionální i místní úrovni.
- (14) V rámci provádění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007⁽⁸⁾ začal v roce 2017 platit nový zkušební postup pro měření emisí CO₂ a spotřeby paliva u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel: celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (dále jen „WLTP“) stanovený v nařízení Komise (EU) 2017/1151⁽⁹⁾. 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 zkušebního postupu. Avšak vzhledem k tomu, že emise CO₂ založené na WLTP budou pro účely plnění cílů k dispozici od roku 2021, je vhodné, aby nové výkonnostní normy pro emise CO₂ byly definovány jako úrovně snížení stanovené ve vztahu k cílům platným v roce 2021 vypočítaným na základě emisí CO₂ měřených pro účely WLTP. Aby se zajistila spolehlivost a reprezentativnost hodnot použitých jako výchozí bod pro vymezení cílů snižování emisí, jež se mají uplatňovat v letech 2025 a 2030, byly podmínky pro provádění těchto měření vyjasněny při uplatňování prováděcích nařízení Komise (EU) 2017/1152⁽¹⁰⁾ a (EU) 2017/1153⁽¹¹⁾.

- (15) 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 osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v Unii.
- (16) Z hodnocení směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES⁽¹²⁾ provedeného Komisí v roce 2016 vyplývá, že je třeba tento legislativní akt dále upřesnit a zjednodušit, čímž se posílí jeho význam, účelnost, účinnost a ucelenost. Komise by proto měla do 31. prosince 2020 uvedenou směrnici přezkoumat a případně předložit příslušný legislativní návrh. Na podporu zavádění vozidel, která jsou nejúčinnější z hlediska spotřeby a nejšetrnější k životnímu prostředí, by uvedený přezkum měl především zhodnotit možnost zahrnutí lehkých užitkových vozidel a rovněž potřebu lépe navržených a harmonizovanějších unijních požadavků na označování, které by bylo s to spotřebitelům poskytnout srovnatelné, spolehlivé a uživatelsky vstřícné informace o přínosech vozidel s nulovými a nízkými emisemi, včetně informací o látkách znečišťujících ovzduší.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES ze dne 13. prosince 1999 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂ při prodeji nových osobních automobilů (Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16).

- (17) Cíle snižování emisí 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.
- (18) Výkonnostní normy pro emise CO₂ stanovené v tomto nařízení se vztahují na nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla. Pokud jde o stávající vozový park, včetně ojetých vozidel, lze na vnitrostátní i unijní úrovni mimo jiné přijmout další opatření zaměřená na snižování emisí. Mohou být například přijata opatření na podporu vyšší míry obnovy vozového parku s cílem co nejrychleji nahrazovat starší vozidla, která produkují více emisí, vozidly z tohoto hlediska výkonnějšími. Přístup k cenově dostupnějším vozidlům s nulovými a nízkými emisemi by mohl podpořit změnu chování spotřebitelů a rychlejší zavádění nízkoemisních technologií.
- (19) Přestože Unie je jedním z největších světových výrobců motorových vozidel, a pokud jde o technologie, má v celosvětovém automobilovém průmyslu vedoucí pozici, konkurence sílí a díky novým inovacím v oblasti elektromobility a spolupracujících, propojené a automatizované mobility se toto odvětví 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.
- (20) Měl by být zaveden zvláštní pobídkový mechanismus, který usnadní hladký přechod k mobilitě s nulovými emisemi. Tento mechanismus by měl být navržen tak, aby podporoval uvádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh Unie. Mělo by být také zavedeno konkrétní přechodné opatření, které spotřebitelům z členských států, na jejichž trh pronikly automobily s nulovými a nízkými emisemi jen v omezené míře, umožní přístup k těmto vozidlům.
- (21) Stanovení vhodných referenčních podílů vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku EU a dobře navržený mechanismus pro úpravu cíle pro specifické emise daného výrobce na základě podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi v jeho vozovém parku by měly vyslat silný a důvěryhodný signál pro vývoj, zavádění takových vozidel a jejich uvádění na trh a přitom umožnit další zlepšování účinnosti tradičních spalovacích motorů.
- (22) Při stanovení kreditů za vozidla s nulovými a nízkými emisemi je vhodné zohlednit rozdíly v emisích CO₂ mezi vozidly. Pokud jde o osobní automobily, měla by být zohledněna úloha, kterou v přechodu k vozidlům s nulovými emisemi hrají vozidla s nízkými emisemi, zejména plug-in hybridní elektrická vozidla. Mechanismus úprav by měl zajistit, aby výrobce, který dosáhne vyššího než referenčního podílu, mohl využít vyšší hodnoty cíle pro specifické emise. 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.
- (23) Legislativní rámec k uskutečnění cíle emisí pro vozový park EU by měl zajistit, aby cíle snižování emisí byly nestranné z hlediska hospodářské soutěže a sociálně spravedlivé a udržitelné, aby přihlíděly k různorodosti evropských výrobců automobilů a aby bránily jakémukoli neodůvodněnému narušování hospodářské soutěže mezi nimi.
- (24) S cílem zachovat rozmanitost trhu s osobními automobily a lehkými užitkovými vozidly a jeho schopnost uspokojovat různé potřeby spotřebitelů by měly být cíle pro specifické emise 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 WLTP.
- (25) Mělo by se předejít tomu, aby se cíle pro vozový park EU měnily v důsledku změn průměrné hmotnosti vozového parku. Změny průměrné hmotnosti by proto měly být bez prodlení zohledněny ve výpočtech cílů pro specifické emise a úpravy hodnoty průměrné hmotnosti, která se k tomuto účelu používá, by se měly provádět každé dva roky počínaje rokem 2025.
- (26) 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 WLTP v roce 2021 je vhodné určit sklon křivky limitních hodnot na základě specifických emisí CO₂ všech nových vozidel registrovaných v uvedeném roce a zohlednit změny cílů pro vozový

park EU mezi roky 2021, 2025 a 2030, aby se zajistilo, že všichni výrobci vyvinou při snižování emisí stejné úsilí. Pokud jde o lehká užitková vozidla, stejný přístup jako pro výrobce osobních 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 sklon křivky limitních hodnot.

- (27) Toto nařízení usiluje o dosažení svých cílů mimo jiné vytvářením 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.
- (28) Je však třeba zajistit rovnováhu mezi pobídkami pro ekologické inovace a technologie, u nichž je účinek na snížení emisí prokázán v rámci oficiálního zkušební postupu. V důsledku toho je vhodné zachovat horní hranici snížení emisí v důsledku ekologické inovace, které může výrobce zohlednit pro účely plnění cílů. Komise by měla mít možnost přezkoumat výši této horní hranice, zejména aby zohlednila vliv změn oficiálního zkušební postupu. Rovněž je vhodné vyjasnit, jak by se snížení emisí pro účely plnění cílů měla počítat.
- (29) Komponenty o nízké hmotnosti šetrné k životnímu prostředí jsou důležité pro snížení spotřeby energie a emisí CO₂ u nových vozidel. Jejich další vývoj a zavádění by měly podpořit přechod k mobilitě s nulovými a nízkými emisemi.
- (30) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES⁽¹³⁾ vytvořila harmonizovaný rámec obsahující správné 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 schvalování typu v souladu se směrnicí 2007/46/ES a za zajištění shodnosti výroby.
- (31) 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.
- (32) V případě, kdy by se lehká užitková vozidla s nulovými emisemi s referenční hmotností přesahující 2 610 kg nebo případně 2 840 kg ocitla mimo oblast působnosti tohoto nařízení pouze kvůli hmotnosti zařízení pro akumulaci energie, je vhodné umožnit, aby se i tato vozidla považovala za spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení.
- (33) 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. Těmto 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.
- (34) Vzhledem k nepřímému dopadu, který by vyplynul pro nejmenší výrobce z dodržování cílů pro specifické emise vymezených na základě užitkovosti vozidel, k vysoké administrativní zátěži spojené s postupem pro udělení výjimky a k okrajovému přínosu z toho vyplývajícím, 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 vynětí vztahuje, i tak požádá o výjimku a ta je mu udělena, je vhodné, aby tento výrobce musel dosáhnout cílové hodnoty podle této výjimky.
- (35) Postup pro udělení výjimky z cíle 95 g CO₂/km pro vozový park EU specializovaným výrobcům zajišťuje, aby úsilí o snížení emisí požadované od těchto specializovaných výrobců, pokud jde o tento cíl, odpovídalo úsilí o snížení emisí velkovýrobci. Je vhodné, aby tito specializovaní výrobci měli nadále možnost získat výjimku i z cílů platných pro období let 2025 až 2028.

⁽¹³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

- (36) Při zjišťování průměrných specifických emisí CO₂ pro všechny nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla registrovaná v Unii, za něž jsou výrobci odpovědní, by měly být vzaty v úvahu všechny osobní automobily a lehká užitková vozidla případně 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 čl. 2 odst. 2 uvedeného nařízení, měly by být emise z těchto vozidel měřeny stejnými postupy, jaké jsou stanoveny podle nařízení (ES) č. 715/2007, zejména postupy vymezenými v nařízení Komise (ES) č. 692/2008⁽¹⁴⁾ a v nařízení (EU) 2017/1151 a korelačními postupy přijatými na základě nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011, zejména prováděcími nařízeními (EU) 2017/1152 a (EU) 2017/1153. 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 sledovacího systému.
- (37) Specifické emise CO₂ dokončených lehkých užitkových vozidel by měly být připsány výrobcí základního vozidla.
- (38) Měla by být uvážena zvláštní situace výrobců lehkých užitkových vozidel, kteří vyrábějí neúplná vozidla, u nichž schválení typu probíhá ve více stupních. Jelikož tito výrobci odpovídají za splnění cílů v oblasti emisí CO₂, měli by mít možnost s rozumnou jistotou předvídat emise CO₂ dokončených vozidel. Komise by měla zajistit, aby tyto potřeby byly odpovídajícím způsobem zohledněny v prováděcích opatřeních přijatých podle nařízení (ES) č. 715/2007.
- (39) 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 přesahovat pět let, dohoda by však měla být obnovitelná. 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.
- (40) 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.
- (41) Aby bylo zajištěno plnění cílů podle tohoto nařízení, je zapotřebí důkladný mechanismus k zajištění souladu.
- (42) 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 CO₂ výrobce měla mít možnost zohlednit jakýkoli systematický nesoulad zjištěný schvalovacími orgány, pokud jde o emise CO₂ vozidel v provozu.
- (43) Komise by měla mít pravomoc vypracovat a zavést postup pro ověřování shody mezi emisemi CO₂ vozidel v provozu zjištěnými podle WLTP a mezi hodnotami emisí CO₂ zaznamenanými v osvědčeních o shodě. Při vymezení tohoto postupu by měla být zvláštní pozornost věnována volbě metody, včetně využití údajů z palubních zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie, která bude určena k výběru strategií, jejichž pomocí bude možné při zkušebních postupech pro schválení typu uměle zvýšit výkon vozidla ve vztahu k emisím CO₂. Pokud dojde ke zjištění odchylek nebo strategií, které uměle zlepší výkon vozidla ve vztahu k emisím CO₂, měla by být tato zjištění považována za dostatečná pro domněnku, že existuje vážné riziko nedodržení požadavků stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858⁽¹⁵⁾ a v nařízení (ES) č. 715/2007, a členské státy by na tomto základě měly přijmout nezbytné kroky podle kapitoly XI nařízení (EU) 2018/858.
- (44) Specifické emise CO₂ z nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel jsou v Unii měřeny harmonizovaným způsobem podle WLTP. Aby administrativní zatížení vyplývající z tohoto nařízení bylo co nejmenší,

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

měl by být soulad měren pomocí údajů o registracích nových osobních 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 hlášení 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.

- (45) Plnění cílů stanovených tímto nařízením výrobcí 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. Komise by ve svém přezkumu za rok 2023 měla posoudit možnost vyhrazení těchto částek poplatků za překročení emisí na zvláštní fond či příslušný program, jehož účelem bude zajistit spravedlivý přechod k mobilitě s nulovými emisemi a podporovat rekvalifikaci, zvyšování kvalifikace a další rozvoj dovedností pracovníků v automobilovém průmyslu.
- (46) 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.
- (47) Tímto nařízením by nemělo být dotčeno plné uplatňování pravidel Unie o hospodářské soutěži.
- (48) Reálná účinnost cílů stanovených v tomto nařízení při snižování emisí CO₂ značně závisí na reprezentativnosti oficiálního zkušebního postupu pro reálný provoz. V souladu s vědeckým stanoviskem 1/2016 „Odstranění rozdílů mezi emisemi CO₂ lehkých vozidel naměřenými za reálných podmínek a v laboratoři“, vydaným v rámci mechanismu vědeckého poradenství, a v souladu s doporučením Evropského parlamentu Radě a Komisi v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu ze dne 4. dubna 2017 ⁽¹⁶⁾ by měl být zaveden mechanismus pro posuzování reprezentativnosti hodnot emisí CO₂ a spotřeby energie, jež byly u vozidel určeny v souladu s WLTP pro reálný provoz. Nejspolehlivějším způsobem, jak zajistit reprezentativnost hodnot pro schválení typu, je využití údajů z palubních zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie. Komise by proto měla mít pravomoc vypracovat postupy potřebné pro shromažďování a zpracovávání údajů o spotřebě paliva a energie nezbytných pro taková posouzení a pro zajištění veřejné přístupnosti uvedených údajů při zabezpečení ochrany veškerých osobních údajů. Kromě toho je žádoucí, aby v zájmu zajištění dostupnosti údajů o spotřebě paliva nebo energie u bateriových elektrických vozidel a vozidel s hnacím ústrojím na plynná paliva, včetně vodíku, práce na standardizaci palubních zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie u těchto vozidel postupovala hladce jako součást provádění nařízení (EU) 2017/1151.
- (49) Komise by navíc měla posoudit, jak mohou údaje o spotřebě paliva a energie napomoci k zajištění toho, aby emise CO₂ z vozidla zjištěné pomocí WLTP byly i nadále reprezentativní pro emise z reálného provozu, a to trvale pro všechny výrobce, a aby se v konkrétní rovině zvažilo, jak tyto údaje mohou být využity k pozorování rozdílů mezi emisemi CO₂ v laboratorních a reálných podmínkách a případně i k prevenci jeho zvětšování.
- (50) Je důležité, aby emise naměřené za celou dobu životnosti osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel byly hodnoceny na úrovni Unie. Za tímto účelem by Komise nejpozději do roku 2023 měla posoudit možnost vytvoření společné metodiky Unie pro hodnocení a ucelené vykazování údajů o emisích CO₂ naměřených za celou dobu životnosti těchto vozidel uvedených na unijní trh. Komise by měla přijmout navazující opatření a případně i předložit legislativní návrhy.
- (51) V roce 2024 se bude konat přezkum pokroku dosaženého v rámci nařízení (EU) 2018/842 a směrnice 2003/87/ES. Je proto vhodné v roce 2023 komplexně přezkoumat účinnost tohoto nařízení, aby bylo možné koordinovaně a soudržně posoudit opatření prováděná podle všech těchto nástrojů. V rámci tohoto přezkumu v roce 2023 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.

⁽¹⁶⁾ Úř. věst. C 298, 23.8.2018, s. 140.

- (52) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o stanovení podrobných podmínek pro dohody o sdružování, přijetí podrobných pravidel týkajících se postupů pro sledování a hlášení údajů o průměrných emisích a o použití příloh II a III, přijetí podrobných pravidel týkajících se postupů pro hlášení odchylek zjištěných v emisích CO₂ v rámci ověřování u vozidel v provozu a braní těchto odchylek v potaz při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce, určení způsobu výběru poplatků za překročení emisí, zveřejnění výkonnosti výrobců, přijetí podrobných pravidel pro postup schvalování inovativních technologií nebo inovativních technologických souborů, stanovení podrobného postupu shromažďování a zpracování parametrů týkajících se emisí CO₂ a spotřeby paliva nebo energie v reálném provozu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, určení postupů pro provádění ověřování, že i) hodnoty emisí CO₂ a hodnoty spotřeby paliva uvedené v prohlášeních o shodě odpovídají emisím CO₂ a spotřebě paliva vozidel v provozu, a ii) existují strategie na palubě nebo v souvislosti s vybranými vzorky vozidel, které uměle zlepšují výkon vozidla ve zkouškách prováděných pro účely schvalování typu, a stanovení korelačních parametrů nezbytných za účelem zohlednění jakýchkoli změn v regulačním zkušebním postupu pro měření specifických emisí CO₂. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁽¹⁷⁾.
- (53) Za účelem změny nebo doplnění 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, pokud jde o změny požadavků na údaje a parametrů údajů stanovených v přílohách II a III, stanovení pravidel pro výklad kritérií způsobilosti pro výjimky pro některé výrobce, obsah žádostí o udělení výjimky, obsah a posuzování programů pro snížení specifických emisí CO₂, změny části A přílohy I za účelem stanovení vzorců pro výpočet cílových hodnot výjimek pro specializované výrobce, upravení horní hranice pro celkové příspěvky inovativních technologií ke snížení průměrných specifických emisí CO₂ výrobce s účinkem od roku 2025, stanovení hlavních zásad a kritérií pro určení postupů pro provádění ověřování, zavedení opatření pro upravení hodnot M₀ a TM₀, jakož i o přizpůsobení vzorců pro výpočet cílů pro specifické emise za účelem zohlednění změn v regulačním zkušebním postupu. 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 předpisů⁽¹⁸⁾. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada 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.
- (54) Nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 by měla být zrušena s účinkem ode dne 1. ledna 2020.
- (55) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovení výkonnostních požadavků na emise CO₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

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 a tím přispívá k plnění cíle Unie spočívajícího ve snižování jejich emisí skleníkových plynů, jak je stanoven v nařízení (EU) 2018/842, a k dosažení cílů Pařížské dohody, jakož i zajišťuje řádné fungování vnitřního trhu.

⁽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).

⁽¹⁸⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

2. S účinkem od 1. ledna 2020 stanoví toto nařízení pro vozový park EU cíl průměrných emisí z nových osobních automobilů registrovaných v Unii ve výši 95 g CO₂/km a cíl průměrných emisí 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 ze dne 7. února 2007 nazvaného „Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel“.
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, který se rovná 15 % snížení cíle pro rok 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, který se rovná 15 % snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.1 přílohy I.
5. Od 1. ledna 2030 se použijí tyto cíle pro vozový park EU:
 - a) pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl, který se rovná 37,5 % snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.1.2 přílohy I;
 - b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl, který se rovná 31 % snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.2 přílohy I.
6. Od 1. ledna 2025 se u vozidel s nulovými a nízkými emisemi použije referenční hodnota odpovídající 15 % podílu vozových parků nových osobních automobilů v souladu s částí A bodem 6.3 přílohy I a nových lehkých užitkových vozidel v souladu s částí B bodem 6.3 přílohy I.
7. Od 1. ledna 2030 se u vozidel s nulovými a nízkými emisemi použijí následující referenční hodnoty:
 - a) referenční hodnota odpovídající 35 % podílu vozového parku nových osobních automobilů v souladu s částí A bodem 6.3 přílohy I a
 - b) referenční hodnota odpovídající 30 % podílu vozového parku nových lehkých užitkových vozidel v souladu s částí B bodem 6.3 přílohy I.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje:
 - a) na motorová vozidla kategorie M₁ definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES (dále jen „osobní automobily“), která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii (dále jen „nové osobní automobily“);
 - b) na motorová vozidla kategorie N₁ definovaná v příloze II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg a na motorová 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“). Vozidla s nulovými emisemi kategorie N s referenční hmotností přesahující 2 610 kg nebo případně 2 840 kg se od 1. ledna 2025 pro účely tohoto nařízení, a aniž jsou tím dotčeny směrnice 2007/46/ES a nařízení (ES) č. 715/2007, považují za lehká užitková vozidla spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení, pokud referenční hmotnost přesahují pouze kvůli hmotnosti zařízení pro akumulaci energie.
2. Předchozí registrace mimo Unii provedená před méně než třemi měsíci 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 výrobci průměr specifických emisí CO₂ ze všech nových osobních automobilů nebo ze všech nových lehkých užitkových vozidel, jichž je výrobcem;
 - b) „prohlášením o shodě“ prohlášení o shodě podle článku 18 směrnice 2007/46/ES;
 - c) „dokončeným vozidlem“ lehké užitkové vozidlo, jehož schválení typu je uděleno po dokončení víceúrovňového 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 na počátečním stupni víceúrovňového schválení typu;
 - f) „výrobcem“ osoba nebo subjekt, který schvalovacímu orgánu odpovídá za všechna hlediska ES schvalování typu v souladu se směrnicí 2007/46/ES a za zajištění shodnosti výroby;
 - g) „hmotností v provozním stavu“ nebo „M“ 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 prováděcími nařízeními k němu a určené jako kombinované hmotnostní emise CO₂ 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 (EU) č. 715/2007, zejména stejným měřicím 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 výrobci roční cíl určený podle přílohy I, nebo pokud je výrobcem 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“ nebo „TM“ 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 písmenech a), b) nebo c) nebo v nichž dva nebo více posledně zmíněných podniků mají společně práva nebo pravomoci uvedené v písmenu a);
 - e) podniky, v nichž práva a pravomoci uvedené v písmenu a) mají společně výrobce nebo jeden či více jeho spojených podniků uvedených v písmenech a) až d) a jedna nebo více třetích osob.

Článek 4

Cíle pro specifické emise

1. Výrobce zajistí, aby jeho průměrné specifické emise CO₂ nepřekročily tyto cíle:
 - 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, že je výrobcí udělena výjimka podle článku 10, určený v souladu s touto výjimkou;
 - b) na každý kalendářní rok od roku 2021 do roku 2024 cíle pro specifické emise určené v souladu s částí A body 3 a 4 nebo částí B body 3 a 4 přílohy I podle příslušného případu, nebo v případě, že je výrobcí udělena výjimka podle článku 10, určený v souladu s touto 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 nebo v případě, že je výrobcí udělena výjimka podle článku 10, určený v souladu s touto výjimkou.
2. Nejsou-li v případě lehkých užitkových vozidel k dispozici specifické emise CO₂ 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.

Článek 5

Superkredity

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 vytvoření sdružení se může vztahovat na jeden či více kalendářních roků, pokud celková doba trvání každé dohody nepřekračuje pět kalendářních let, a musí být uzavřena do 31. prosince prvního kalendářního roku, ve kterém mají být emise sdíleny. Výrobci, kteří vytvoří sdružení, sdělí Komisi tyto informace:
 - a) kteří výrobci jsou členy sdružení;
 - b) který výrobce je jmenován správcem sdružení, jenž 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 je 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 nebo jeho finančního stavu, pokud může ovlivnit jeho schopnost plnit požadavek uhradit případné poplatky za překročení emisí uložené sdružení v souladu s článkem 8, a veškeré změny v členstvu 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 CO_2 ;
 - 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 tohoto článku, 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 stanovit podrobné podmínky pro dohodu o sdružení uzavřenou podle odstavce 5 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

Článek 7

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 tohoto nařízení. 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 CO_2 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 pro daný rok.

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.

Určené příslušné orgány zajistí správnost a úplnost údajů předávaných Komisi a poskytnou kontaktní místo, které je schopno rychle reagovat na žádosti Komise o vyřešení chyb a opomenutí v předaných souborech údajů.

7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme prováděcí pravidla týkající se postupů sledování a hlášení údajů podle odstavců 1 až 6 tohoto článku a použití příloh II a III. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem změny požadavků na údaje a parametrů údajů stanovených v přílohách II a III.

9. Schvalovací orgány neprodleně hlásí Komisi odchylky emisí CO₂ vozidel v provozu od hodnot specifických emisí CO₂ uvedených v prohlášeních o shodě zjištěné v rámci ověřování prováděných v souladu s článkem 13.

Komise tyto odchylky zohlední pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce.

Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla týkající se postupů pro hlášení těchto odchylek a jejich zohlednění při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

10. Nejpozději roku 2023 Komise posoudí možnost vytvoření společné metodiky Unie pro hodnocení a ucelení vykazování údajů o úplných emisích CO₂ vznikajících během životního cyklu osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, které jsou uvedeny na trh Unie. Toto posouzení předá Komise Evropskému parlamentu a Radě, případně spolu s návrhy na navazující opatření, například legislativními návrhy.

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

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 poplatků za překročení emisí.
2. Poplatek za překročení emisí podle odstavce 1 se vypočítá pomocí tohoto vzorce:
(překročení emisí × 95 EUR) × počet nově registrovaných vozidel.
Pro účely tohoto článku se rozumí:
 - „překročením emisí“ kladný počet gramů na kilometr, o které průměrné specifické emise CO₂ výrobce – při zohlednění snížení emisí CO₂ v důsledku inovativních technologií schválených podle článku 11 – překročily jeho cíl pro specifické emise v daném kalendářním roce nebo v 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 prostřednictvím prováděcích aktů určí způsob výběru poplatků za překročení emisí uložených podle odstavce 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 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 prostřednictvím 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 pro daný rok;
 - 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 tohoto článku rovněž uvede, zda výrobce splnil pro předchozí kalendářní rok požadavky uvedené v článku 4.
3. Seznam podle odstavce 1 tohoto článku, který má být zveřejněn do 31. října 2022, rovněž uvede:
 - a) cíle pro vozový park EU pro roky 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 10 000 nových osobních automobilů nebo 22 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii za kalendářní rok, nebo
- c) je součástí skupiny spojených výrobců, ale provozuje svá vlastní výrobní zařízení a konstrukční středisko.

2. Výjimku, o níž je požádáno podle odstavce 1, lze udělit na dobu nejvýše pěti kalendářních let, přičemž ji lze udělit opakovaně. 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, které 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 níž požádal podle odstavce 1, a usoudí, že cíl pro specifické emise navržený výrobcem je v souladu s jeho potenciálem snížení emisí, včetně hospodářského a technologického potenciálu ke snížení specifických emisí CO₂, s přihlédnutím k charakteristikám trhu pro vyráběný typ osobního automobilu nebo lehkého užitkového vozidla, udělí tomuto výrobcovi výjimku.

Žádost se podává nejpozději 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 a 6.3 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) u žádostí uvedených v části A bodech 1 až 4 přílohy I cíl, kterým je 45 % snížení průměrných specifických emisí CO₂ naměřených v roce 2007, nebo podává-li se jedna žádost za více spojených podniků, 45 % snížení průměru průměrných specifických emisí CO₂ těchto spojených podniků v roce 2007;
- c) u žádostí uvedených v části A bodu 6.3 přílohy I tohoto nařízení cíl pro kalendářní roky 2025 až 2028, kterým je snížení podle čl. 1 odst. 4 písm. a) tohoto nařízení z cíle vypočítaného v souladu s písmenem b) tohoto pododstavce při zohlednění emisí CO₂ naměřených podle nařízení (EU) 2017/1151.

Pokud nejsou k dispozici informace o průměrných specifických emisích CO₂ výrobce v roce 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 druhém pododstavci písm. b).

Komise výrobcovi 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 z jiného důvodu, že výrobce již není způsobilý k výjimce, zruší ji s účinkem od 1. ledna následujícího kalendářního roku a oznámí to výrobcí.
 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 17, 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.
- Komisi je rovněž svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, kterými změní část A přílohy I tím, že stanoví vzorce pro výpočet cílových hodnot výjimek uvedených v odst. 4 druhém pododstavci písm. c) tohoto článku.
9. Žádosti o výjimku, včetně podpůrných informací, oznámení podle odstavce 5, 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. 1049/2001⁽¹⁹⁾.

Článek 11

Ekologická inovace

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

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

Celkový příspěvek těchto technologií ke snížení průměrných specifických emisí CO₂ každého výrobce může činit nejvýše 7 g CO₂/km.

Komise je zmocněna přijmout akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, jimiž změní toto nařízení tím, že upraví horní hranici stanovenou ve třetím pododstavci tohoto odstavce s účinkem od roku 2025 s cílem zohlednit technologický vývoj a zajistit vyrovnaný poměr mezi touto horní hranicí a průměrnými specifickými emisemi CO₂ výrobců.

2. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla pro postup schvalování inovativních technologií nebo inovativních technologických souborů uvedených v odstavci 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2. Tato podrobná pravidla vycházejí z těchto kritérií pro inovativní technologie:

- a) snížení emisí CO₂ dosažené použitím daných inovativních technologií musí být možné přičíst dodavateli či výrobcí;
- b) inovativní technologie musí mít ověřitelný přínos ke snížení emisí CO₂;
- c) na inovativní technologie se nesmí vztahovat měření CO₂ v rámci standardního zkušebního cyklu;
- d) inovativní technologie nesmějí:
 - i) podléhat kogentním ustanovením na základě doplňkových dodatečných opatření pro dodržení snížení o 10 g CO₂/km uvedeného v čl. 1 odst. 3, ani
 - ii) být povinné podle jiných právních předpisů Unie.

S účinkem od 1. ledna 2025 se kritérium uvedené v prvním pododstavci písm. d) bodě i) nepoužije na zlepšování účinnosti klimatizací.

⁽¹⁹⁾ 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).

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

Článek 12

Emise CO₂ a spotřeba paliva nebo energie v reálném provozu

1. Komise sleduje a posuzuje reprezentativnost hodnot emisí CO₂ a spotřeby paliva nebo energie určených podle nařízení (ES) č. 715/2007 pro reálný provoz.

Dále Komise pravidelně shromažďuje údaje o emisích CO₂ a spotřebě paliva nebo energie v reálném provozu u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel používajících palubní zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie, počínaje novými osobními automobily a novými lehkými užitkovými vozidly registrovanými v roce 2021.

Komise zajistí, aby byla veřejnost informována o tom, jak se tato reprezentativnost pro reálný provoz vyvíjí v čase.

2. Za účelem uvedeným v odstavci 1 Komise zajistí, aby jí od 1. ledna 2021 byly výrobci, vnitrostátními orgány nebo případně prostřednictvím přímého přenosu údajů z vozidel pravidelně poskytovány tyto parametry týkající se emisí CO₂ a spotřeby paliva nebo 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;
- e) další parametry nezbytné k zajištění toho, aby byly splněny povinnosti uvedené v odstavci 1.

Komise údaje obdržené podle prvního pododstavce zpracuje s cílem vytvořit anonymizované a agregované soubory údajů, a to i ve vztahu k jednotlivým výrobcům, pro účely odstavce 1. Identifikační čísla vozidel se použijí pouze pro účely tohoto zpracování údajů a neuchovávají se déle, než je pro uvedený účel zapotřebí.

3. Aby se předešlo zvětšování rozdílu mezi uvedenými emisemi a emisemi v reálném provozu, Komise do 1. června 2023 posoudí, jak by bylo možno využít údaje o spotřebě paliva a energie k zajištění toho, aby hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva nebo energie stanovené podle nařízení (ES) č. 715/2007 byly i nadále reprezentativní pro emise v reálném provozu v průběhu času u jednotlivých výrobců.

Komise sleduje vývoj rozdílu uvedeného v prvním pododstavci v letech 2021 až 2026, každoročně o něm podává zprávu a s cílem předejít jeho zvětšování v roce 2027 posoudí možnost vytvoření mechanismu pro úpravu průměrných specifických emisí CO₂ výrobce od roku 2030 a případně předloží legislativní návrh na zavedení takového mechanismu.

4. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví podrobný postup shromažďování a zpracování údajů uvedených v odstavci 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

Článek 13

Ověřování emisí CO₂ u vozidel v provozu

1. Výrobci zajistí, aby hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva uvedené v prohlášeních o shodě odpovídaly emisím CO₂ a spotřebě paliva vozidel v provozu, jež jsou stanoveny podle nařízení (EU) 2017/1151.

2. Po vstupu postupů uvedených v odst. 4 prvním pododstavci v platnost schvalovací orgány ověří u rodin vozidel, za jejichž schválení typu odpovídají, na základě vhodných a reprezentativních vzorků vozidel, že hodnoty emisí CO₂ a spotřeby paliva uvedené v prohlášeních o shodě odpovídají emisím CO₂ a spotřebě paliva u vozidel v provozu stanoveným podle nařízení (EU) 2017/1151, přičemž mimo jiné zohlední dostupné údaje z palubních zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie.

Schvalovací orgány také ověří, zda existují strategie na palubě nebo v souvislosti s vybranými vzorky vozidel, které uměle zlepšují výkon vozidla ve zkouškách prováděných pro účely schvalování typu, mimo jiné s využitím údajů z palubních zařízení pro sledování spotřeby paliva nebo energie.

3. Pokud se při ověřování hodnot emisí CO₂ a spotřeby paliva podle odstavce 2 zjistí nesoulad nebo přítomnost jakýchkoli strategií uměle zvyšujících výkonnost vozidla, přijme příslušný schvalovací orgán nezbytná opatření stanovená v kapitole XI nařízení (EU) 2018/858 a zajistí opravu osvědčení o shodě.

4. Komise prostřednictvím prováděcích aktů určí postupy provádění ověřování podle odstavce 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

Komisi je svěřena pravomoc, aby před přijetím prováděcích aktů uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce přijala akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, jimiž doplní toto nařízení stanovením hlavních zásad a kritérií pro určení postupů uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce.

Článek 14

Úpravy hodnot M₀ a TM₀

1. Hodnoty M₀ a TM₀ uvedené v částech A a B přílohy I se upraví takto:
 - a) do 31. října 2020 se hodnota M₀ v části A bodě 4 přílohy I upraví tak, aby vyjadřovala průměrnou hmotnost v provozním stavu všech nových osobních automobilů registrovaných v letech 2017, 2018 a 2019. Tato nová hodnota M₀ se použije od 1. ledna 2022 do 31. prosince 2024;
 - b) do 31. října 2022 se hodnota M₀ v části B bodě 4 přílohy I upraví tak, aby vyjadřovala průměrnou hmotnost v provozním stavu všech nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v letech 2019, 2020 a 2021. Tato nová hodnota M₀ se použije v roce 2024;
 - c) do 31. října 2022 se určí orientační hodnoty M₀ pro rok 2025 jako příslušné průměrné zkušební hmotnosti všech nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v roce 2021;
 - d) do 31. října 2024 a poté každý druhý rok se hodnoty TM₀ v částech A a B bodě 6.2 přílohy I upraví tak, aby vyjadřovaly příslušné průměrné zkušební hmotnosti všech nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v předcházejících dvou kalendářních letech počínaje roky 2022 a 2023. Nové hodnoty TM₀ se použijí od 1. ledna kalendářního roku, který následuje po dni úpravy.
2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, jimiž doplní toto nařízení stanovením opatření uvedených v odstavci 1 tohoto článku.

Článek 15

Přezkum a zpráva

1. Komise v roce 2023 důkladně přezkoumá účinnost tohoto nařízení a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu.
2. Ve zprávě uvedené v odstavci 1 Komise mimo jiné zváží reprezentativnost hodnot emisí CO₂ a spotřeby paliva nebo energie pro reálný provoz určených podle nařízení (ES) č. 715/2007; uvádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh Unie, zvláště pokud jde o lehká užitková vozidla; zavádění infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic,

o němž se podávají zprávy podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU⁽²⁰⁾, včetně jejich financování; potenciální příspěvek používání syntetických a vyspělých alternativních paliv vyrobených za použití obnovitelných zdrojů energie ke snížení emisí; skutečně zaznamenaná snížení emisí na úrovni stávajícího vozového parku; fungování pobídkového mechanismu pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi CO₂; potenciální účinky přechodného opatření v části A bodě 6.3 přílohy I; dopad tohoto nařízení na spotřebitele, zvláště spotřebitele s nízkými a středními příjmy; jakož i aspekty sloužící k dalšímu usnadnění hospodářsky životaschopného a sociálně spravedlivého přechodu na čistou, konkurenceschopnou a cenově dostupnou mobilitu v Unii.

Komise v této zprávě 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.

3. V případě potřeby se ke zprávě uvedené v odstavci 2 připojí návrh na změnu tohoto nařízení, zejména na možnou revizi cílů pro vozový park EU pro rok 2030 s ohledem na prvky uvedené v odstavci 2 a na zavedení závazných cílů snižování emisí pro rok 2035 a od roku 2040 pro osobní automobily a lehká užitková vozidla s cílem zajistit včasnou transformaci dopravního odvětví směrem k dosažení nulových čistých emisí v souladu s cíli Pařížské dohody.

4. Jako součást přezkumu uvedeného v odstavci 1 tohoto článku Komise posoudí proveditelnost vytvoření zkušebních postupů pro emise v reálném provozu za použití přenosných systémů pro měření emisí (PEMS). Komise zohlední toto posouzení i posouzení provedená podle článku 12 tohoto nařízení a může, bude-li to vhodné, přezkoumat postupy pro měření emisí CO₂ stanovené nařízením (ES) č. 715/2007. Komise zejména předloží vhodné návrhy na úpravu těchto postupů tak, aby náležitě zohledňovaly emise CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v reálném provozu.

5. Jako součást přezkumu uvedeného v odstavci 1 tohoto článku Komise posoudí možnost přidělit příjem z poplatků za překročení emisí do zvláštního fondu nebo do příslušného programu s cílem zajistit spravedlivý přechod ke klimaticky neutrální ekonomice, jak je uvedeno v čl. 4 odst. 1 Pařížské dohody, zejména s cílem podpořit rekvalifikaci, zvyšování kvalifikace, další rozvoj dovedností pracovníků a přemísťování pracovníků v automobilovém odvětví na nová místa ve všech dotčených členských státech, zejména v regionech a komunitách, které jsou těmito změnami nejvíce postíženy. Komise v případě potřeby předloží za tímto účelem nejpozději roku 2027 legislativní návrh.

6. Komise do 31. prosince 2020 přezkoumá směrnici 1999/94/ES s přihlédnutím k potřebě poskytnout spotřebitelům přesné, důkladné a navzájem srovnatelné údaje o spotřebě paliva, emisích CO₂ a emisích látek znečišťujících ovzduší u nových osobních automobilů uváděných na trh a posoudit možnosti zavedení označení nových lehkých užitkových vozidel z hlediska spotřeby paliva a emisí CO₂. K tomuto přezkumu v případě potřeby připojí legislativní návrh.

7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví nezbytné korelační parametry, aby byly zohledněny veškeré změny v regulačním zkušebním postupu pro měření specifických emisí CO₂ podle nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 692/2008 a v příslušných případech nařízení (EU) 2017/1151. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2 tohoto nařízení.

8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17, jimiž změní toto nařízení úpravou vzorců stanovených v příloze I s použitím metodiky přijaté podle odstavce 7 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 16

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro změnu klimatu, uvedený v čl. 44 odst. 1 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/1999⁽²¹⁾. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

⁽²⁰⁾ 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).

⁽²¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 ze dne 11. prosince 2018 o správě energetické unie a opatření v oblasti klimatu, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, směrnice Evropského parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EU, 2012/27/EU a 2013/30/EU, směrnice Rady 2009/119/ES a (EU) 2015/652 a zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 525/2013 (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 1).

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhovaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 17

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 7 odst. 8, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8 je svěřena Komisi na dobu šesti let od 15. května 2019. 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.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 7 odst. 8, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtém pododstavci, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci vede Komise konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 7 odst. 8, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtého pododstavce, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 15 odst. 8 vstoupí v platnost, pouze tehdy, 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 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.

Ve Štrasburku dne 17. dubna 2019.

Za Evropský parlament
předseda
A. TAJANI

Za Radu
předseda
G. CIAMBA

PŘÍLOHA I

ČÁST A.

CÍLE PRO SPECIFICKÉ EMISE PRO OSOBNÍ AUTOMOBILY

1. Pro kalendářní rok 2020 se specifické emise CO₂ pro každý nový osobní automobil pro účely výpočtu podle tohoto bodu a bodu 2 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)

M₀ = 1 379,88

a = 0,0333

2. Cíl pro specifické emise pro výrobce v roce 2020 se vypočítá jako průměr specifických emisí CO₂ určených podle bodu 1 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:

$$\text{Referenční cíl pro specifické emise WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{cíl2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kde:

WLTP_{CO₂} jsou průměrné specifické emise CO₂ v roce 2020 stanovené v souladu s přílohou XXI nařízení (EU) 2017/1151 a vypočítané v souladu s čl. 4 odst. 3 druhou odrážkou tohoto nařízení, bez zahrnutí snížení emisí CO₂ dosažených uplatněním článků 5 a 11 tohoto nařízení;

NEDC_{CO₂} jsou průměrné specifické emise CO₂ v roce 2020 stanovené v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2017/1153 a vypočítané v souladu s čl. 4 odst. 3 druhou odrážkou tohoto nařízení, bez zahrnutí snížení emisí CO₂ dosažených uplatněním článků 5 a 11 tohoto nařízení;

NEDC_{cíl2020} je cíl pro specifické emise v roce 2020 vypočítaný v souladu s body 1 a 2.

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

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

kde:

WLTP_{referenční cíl} je referenční cíl pro specifické emise ve WLTP v roce 2021 vypočítaný v souladu s bodem 3;

a je 0,0333;

M_o je průměrná hmotnost v provozním stavu (M) nových osobních automobilů daného výrobce registrovaných v příslušném roce v kilogramech (kg);

M₀ je 1 379,88 v roce 2021 a pro roky 2022, 2023 a 2024 je vymezena v čl. 14 odst. 1 písm. a);

M_{o,2020} je průměrná hmotnost v provozním stavu (M) nových osobních automobilů daného výrobce registrovaných v roce 2020 v kilogramech (kg);

M_{0,2020} je 1 379,88.

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

$$\text{Cílová hodnota výjimky}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{cíl2021}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ je $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ vymezen v bodě 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ je $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ vymezen v bodě 3;

$\text{NEDC}_{\text{cíl2021}}$ je cílová hodnota výjimky v roce 2021 stanovené Komisí podle článku 10.

6. Od 1. ledna 2025 se cíle pro vozový park EU a cíle pro specifické emise 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 osobních automobilů registrovaných v roce 2021.

Referenční hodnota₂₀₂₁ se u každého výrobce určí takto:

$$\text{referenční hodnota}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{naměřené}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{cíl pro vozový park}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\theta 2021} - M_{0,2021})$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{naměřené}}$ 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;

$\text{NEDC}_{2020, \text{cíl pro vozový park}}$ je 95 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ je vymezen v bodě 3;

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

$M_{0,2021}$ je průměrná hmotnost v provozním stavu v kilogramech (kg) všech nových osobních automobilů registrovaných v roce 2021 těch výrobců, pro něž platí cíl pro specifické emise v souladu s bodem 4;

a je vymezena 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

$$\text{Cíl pro vozový park EU}_{2025} = \text{cíl pro vozový park EU}_{2021} \cdot (1 - \text{redukční faktor}_{2025})$$

kde:

cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ je vymezen v bodě 6.0;

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

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 vymezen 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. Referenční cíle pro specifické emise 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 $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park EU}_{2025}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

kde:

a₂₀₂₁ je sklon proložené přímkou, která je určena použitím lineární metody nejmenších čtverců na zkušební hmotnost (nezávislá proměnná) a specifické emise CO₂ (závislá proměnná) každého nového osobního automobilu registrovaného v roce 2021

průměrné emise₂₀₂₁ jsou průměrné specifické emise CO₂ všech nových osobních automobilů registrovaných v roce 2021 těch výrobců, pro něž se cíl pro specifické emise vypočítá podle bodu 4;

TM je průměrná zkušební hmotnost v kilogramech (kg) všech nových osobních automobilů daného výrobce registrovaných v daném kalendářním roce;

TM₀ je hodnota v kilogramech (kg) určená podle čl. 14 odst. 1 písm. d).

6.2.2. Referenční cíle pro specifické emise 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 $\frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park EU}_{2030}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$

kde:

a₂₀₂₁ je vymezena v bodě 6.2.1;

průměrné emise₂₀₂₁ jsou vymezeny v bodě 6.2.1;

TM je vymezena v bodě 6.2.1;

TM₀ je vymezena v bodě 6.2.1.

6.3. Cíle 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 nových osobních automobilů daného výrobce, který se vypočítá jako podíl celkového počtu nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi, kde se každé vozidlo počítá jako $ZLEV_{\text{specifická hodnota}}$ podle následujícího vzorce, a celkového počtu nových osobních automobilů registrovaných v daném kalendářním roce:

$$ZLEV_{\text{specifická hodnota}} = 1 - \left(\frac{\text{specifické emise CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Pro nové osobní automobily registrované v členských státech, v jejichž vozovém parku je podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi nižší než 60 % průměru Unie v roce 2017 ⁽¹⁾ a kde je méně než 1 000 nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi registrovanými v roce 2017, se faktor $ZLEV_{\text{specifická hodnota}}$ do roku 2030 včetně vypočítá podle tohoto vzorce:

$$ZLEV_{\text{specifická hodnota}} = \left(1 - \left(\frac{\text{specifické emise CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Jestliže podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku členského státu u osobních automobilů registrovaných za některý rok v období 2025 až 2030 přesáhne 5 %, není tento členský stát způsobilý k použití multiplikátoru 1,85 v následujících letech;

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

ČÁST B.

CÍLE PRO SPECIFICKÉ EMISE PRO LEHKÁ UŽITKOVÁ VOZIDLA

1. Pro kalendářní rok 2020 se specifické emise CO₂ pro každé nové lehké užitkové vozidlo pro účely výpočtu podle tohoto bodu a bodu 2 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)

M₀ = 1 766,4

a = 0,096

2. Cíl pro specifické emise pro výrobce v roce 2020 se vypočítá jako průměr specifických emisí CO₂ určených podle bodu 1 každého nového lehkého užitkového vozidla registrovaného v uvedeném kalendářním roce, jehož je výrobcem.

⁽¹⁾ Podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi v parku nových osobních automobilů členského státu v roce 2017 se vypočítá jako podíl celkového počtu nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi registrovaných v roce 2017 a celkového počtu nových osobních automobilů registrovaných v témže roce.

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

$$\text{Referenční cíl pro specifické emise WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{cíl2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ jsou průměrné specifické emise CO_2 v roce 2020 stanovené v souladu s přílohou XXI nařízení (EU) 2017/1151 bez zahrnutí snížení emisí CO_2 dosažených uplatněním článku 11 tohoto nařízení;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ jsou průměrné specifické emise CO_2 v roce 2020 stanovené v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2017/1152 bez zahrnutí snížení emisí CO_2 dosažených uplatněním článku 11 tohoto nařízení;

$\text{NEDC}_{\text{cíl2020}}$ je cíl pro specifické emise v roce 2020 vypočítaný v souladu s body 1 a 2.

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

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

kde:

$\text{WLTP}_{\text{referenční cíl}}$ je referenční cíl pro specifické emise ve WLTP v roce 2021 vypočítaný v souladu s bodem 3;

a je 0,096;

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

M_0 je 1 766,4 v roce 2020, pro roky 2021, 2022 a 2023 hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 5 nařízení (EU) č. 510/2011 a pro rok 2024 hodnota přijatá podle čl. 14 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení;

$M_{o,2020}$ je průměrná hmotnost v provozním stavu (M) nových lehkých užitkových vozidel daného výrobce registrovaných v roce 2020 v kilogramech (kg);

$M_{0,2020}$ je 1 766,4.

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

$$\text{cílová hodnota výjimky}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{cíl2021}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

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;

$\text{NEDC}_{\text{cíl2021}}$ je cílová hodnota výjimky v roce 2021 stanovené Komisí podle článku 10.

6. Od 1. ledna 2025 se cíle pro vozový park EU a cíle pro specifické emise 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 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v roce 2021.

Referenční hodnota₂₀₂₁ se u každého výrobce určí takto:

$$\text{referenční hodnota}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{naměřené}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{cíl pro vozový park}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\theta 2021} - M_{0,2021})$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{naměřené}}$ je průměr kombinovaných naměřených emisí CO₂ každého nového osobního automobilu registrovaného v roce 2020 určený a nahlášený u každého výrobce v souladu s článkem 7a prováděcího nařízení (EU) 2017/1152;

$\text{NEDC}_{2020, \text{Cíl pro vozový park}}$ je 147 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ je vymezen v bodě 3;

$M_{\theta 2021}$ je průměrná hmotnost v provozním stavu v kilogramech (kg) nových lehkých užitkových vozidel daného výrobce registrovaných v roce 2021;

$M_{0,2021}$ je průměrná hmotnost v provozním stavu v kilogramech (kg) všech nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v roce 2021 těch výrobců, pro něž platí cíl pro specifické emise v souladu s bodem 4;

a je vymezena 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

$$\text{Cíl pro vozový park EU}_{2025} = \text{cíl pro vozový park EU}_{2021} \cdot (1 - \text{redukční faktor}_{2025})$$

kde:

Cíl pro vozový park EU od roku₂₀₂₁ je vymezen 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

$$\text{Cíl pro vozový park EU}_{2030} = \text{cíl pro vozový park EU}_{2021} \cdot (1 - \text{redukční faktor}_{2030})$$

kde:

Cíl pro vozový park EU₂₀₂₁ je vymezen v bodě 6.0;

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

6.2. Referenční cíle pro specifické emise od roku 2025

6.2.1. Referenční cíle pro specifické emise od roku 2025 do roku 2029

$$\text{Referenční cíl pro specifické emise} = \text{cíl pro vozový park EU}_{2025} + a \cdot (TM - TM_0)$$

kde:

Cíl pro vozový park EU₂₀₂₅ je určen v souladu s bodem 6.1.1;

a je a_{2025} , jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce rovna hodnotě TM_0 určené podle čl. 14 odst. 1 písm. d) nebo nižší, a a_{2021} , jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce vyšší než hodnota TM_0 určená podle čl. 14 odst. 1 písm. d);

kde:

$$a_{2025} \text{ je } \frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park EU}_{2025}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$$

a_{2021} je sklon proložené přímkou, která je určena použitím lineární metody nejmenších čtverců na zkušební hmotnost (nezávislá proměnná) a specifické emise CO₂ (závislá proměnná) každého nového lehkého užitkového vozidla registrovaného v roce 2021;

$\text{průměrné emise}_{2021}$ jsou průměrné specifické emise CO₂ všech nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v roce 2021 těch výrobců, pro něž se cíl pro specifické emise vypočítá podle bodu 4;

TM je průměrná zkušební hmotnost v kilogramech (kg) všech nových lehkých užitkových vozidel daného výrobce registrovaných v daném kalendářním roce;

TM₀ je hodnota v kilogramech (kg) určená podle čl. 14 odst. 1 písm. d).

6.2.2. Referenční cíle pro specifické emise od roku 2030

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

kde:

Cíl pro vozový park EU od roku₂₀₃₀ je určen v souladu s bodem 6.1.2;

α je a_{2030} , jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce rovna hodnotě TM₀ určené podle čl. 14 odst. 1 písm. d) nebo nižší, a a_{2021} , jestliže je průměrná zkušební hmotnost nových lehkých užitkových vozidel výrobce vyšší než hodnota TM₀ určená podle čl. 14 odst. 1 písm. d),

kde:

$$a_{2030} \text{ je } \frac{a_{2021} \cdot \text{cíl pro vozový park EU}_{2030}}{\text{průměrné emise}_{2021}}$$

a_{2021} je vymezena v bodě 6.2.1;

$\text{průměrné emise}_{2021}$ jsou vymezeny v bodě 6.2.1;

TM je vymezena v bodě 6.2.1;

TM₀ je vymezena v bodě 6.2.1.

6.3. Cíle pro specifické emise od roku 2025

6.3.1. Cíle pro specifické emise od roku 2025 do roku 2029

Cíl pro specifické emise = (referenční cíl pro specifické emise – (σ_{cile} – 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;

σ_{cile} je průměr všech referenčních cílů pro specifické emise určených v souladu s bodem 6.2.1 vážený počtem nových 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 nových lehkých užitkových vozidel daného výrobce, který se vypočítá jako podíl celkového počtu nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi, kde se každé vozidlo počítá jako $ZLEV_{\text{specifická hodnota}}$ podle následujícího vzorce, a celkového počtu nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v daném kalendářním roce:

$$ZLEV_{\text{specifická hodnota}} = 1 - \left(\frac{\text{specifické emise CO}_2}{50} \right)$$

x je 15 %.

6.3.2. Cíle pro specifické emise od roku 2030

Cíl pro specifické emise = (referenční cíl pro specifické emise – (θ_{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;

θ_{cile} je průměr všech referenčních cílů pro specifické emise určených v souladu s bodem 6.2.2 vážený počtem nových 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 nových lehkých užitkových vozidel daného výrobce, který se vypočítá jako podíl celkového počtu nových vozidel s nulovými a nízkými emisemi, kde se každé vozidlo počítá jako $ZLEV_{\text{specifická hodnota}}$ podle následujícího vzorce, a celkového počtu nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v daném kalendářním roce:

$$ZLEV_{\text{specifická hodnota}} = 1 - \left(\frac{\text{specifické emise CO}_2}{50} \right)$$

x je 30 %.

PŘÍLOHA II

SLEDOVÁNÍ A HLÁŠENÍ EMISÍ Z NOVÝCH OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ

ČÁST A

Sběr údajů o nových osobních automobilech a uvádění údajů ze 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 a jeho 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) stopu: 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 údaje uvedené v tomto bodě ve formátu stanoveném v části B oddíle 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 (benzín/plyn), jejichž prohlášení o shodě obsahují konkrétní hodnoty specifických emisí CO₂ pro oba druhy paliva, použijí členské státy pouze hodnotu naměřenou pro plyn.
3. Členské státy uvedou 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, které podléhají vnitrostátnímu schválení typu malých sérií.

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 ⁽¹⁾	
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, které podléhají vnitrostátnímu schválení typu malých sérií	

⁽¹⁾ 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)	Kombinované specifické emise CO ₂ 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
	Kombinované specifické emise CO ₂ Hodnota WLTP

Odkaz na část A bod 1	Podrobné údaje o registrovaném vozidle
i)	Rozvor nápravy
	Rozchod kol u řízené nápravy (náprava 1)
	Rozchod kol u ostatních náprav (náprava 2)
j)	Druh paliva
	Režim paliva
k)	Zdvihový objem motoru (cm ³)
l)	Spotřeba elektrické energie (Wh/km)
m)	Kód ekologické inovace/ekologických inovací
	Celkové snížení emisí CO ₂ podle NEDC dosažené použitím ekologické inovace/ekologických inovací do 31. prosince 2020
	Celkové snížení emisí CO ₂ podle WLTP dosažené použitím ekologické inovace/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)	Elektrický akční dosah, je-li dostupný

Poznámky:

(¹) V případě vnitrostátních schválení typu malých sérií (NSS) nebo vozidel schválených jednotlivě (IVA) se název výrobce uvede ve sloupci „Název výrobce v registru členského státu“, zatímco ve sloupci „Název výrobce – standardní označení EU“ se uvede buď „AA-NSS“, nebo „AA-IVA“.

PŘÍLOHA III

SLEDOVÁNÍ A HLÁŠENÍ EMISÍ Z NOVÝCH 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 a jeho 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) stopu: 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 údaje uvedené v tomto bodě ve formátu stanoveném v části C oddíle 2 této přílohy.

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

V případě vozidel vyráběných ve více stupních 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 (úplné) 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) prvního pododstavce nelze pro základní vozidlo stanovit, poskytnete 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. Podrobné údaje uvedené v bodě 1 se zjišťují z prohlášení o shodě. V případě vozidel na dvojí palivo (benzin/plyn), jejichž prohlášení o shodě obsahují konkrétní hodnoty specifických emisí CO₂ pro oba druhy paliva, použijí členské státy pouze hodnotu naměřenou pro plyn.
3. Členské státy uvedou 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, která podléhají jednotlivému schválení;
 - d) celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají vnitrostátnímu schválení typu malých sérií.

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

Údaje ze sledování, které mají členské státy uvést v souladu s částí A body 1 a 3, se uvádějí podle metodiky popsané 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, která podléhají ES schválení typu, jednotlivému schválení a vnitrostátnímu schválení typu malých sérií a, pokud je k dispozici, která podléhají vícestupňovému schválení typu.

2. Dokončená vozidla

V případě vozidel vyráběných ve více stupních 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 sledování a v případě potřeby provede nezbytné změny příslušných právních předpisů týkajících se schvalování typu.

Aniž je dotčena skutečnost, že se pro účely výpočtu cíle pro rok 2020 v souladu s částí B bodem 2 přílohy I 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 části A bodech 1 a 3 v tomto formátu:

Oddíl 1

Souhrnné údaje ze sledování

Členský stát ⁽¹⁾	
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, která podléhají vnitrostátnímu schválení typu malých sérií	
Celkový počet nových registrací nových lehkých užitkových vozidel, která podléhají vícestupňovému schválení typu (je-li k dispozici)	

⁽¹⁾ 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 1.1	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)	Kombinované specifické emise CO ₂ Hodnota NEDC do 31. prosince 2020
	Kombinované specifické emise CO ₂ Hodnota WLTP

Odkaz na část A bod 1.1	Podrobné údaje o registrovaném vozidle ⁽¹⁾
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 přípustná hmotnost naloženého základního vozidla ⁽⁵⁾	Standardní přidaná hmotnost (v případě potřeby pro vozidla vyráběná ve více stupních)

Poznámky:

- (1) Pokud v případě vozidel vyráběných ve více stupních nelze stanovit údaje pro základní vozidlo, poskytne členský stát přinejmenším údaje uvedené v tomto formátu pro dokončené vozidlo.
- (2) V případě vnitrostátních schválení typu malých sérií (NSS) nebo vozidel schválených jednotlivě (IVA) se název výrobce uvede ve sloupci „Název výrobce v registru členského státu“, zatímco ve sloupci „Název výrobce – standardní označení EU“ se uvede buď „AA-NSS“, nebo „AA-IVA“.
- (3) V případě vozidel vyráběných ve více stupních se uvede výrobce základního (neúplného/úplného) vozidla. Pokud výrobce základního vozidla není k dispozici, uvede se pouze výrobce dokončeného vozidla.
- (4) V případě vozidel vyráběných ve více stupních se uvede maximální technicky přípustná hmotnost naloženého základního vozidla.
- (5) V případě vozidel vyráběných ve více stupních 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 JEJICH NÁSLEDNÉ ZMĚNY

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 3, 7.1.2015, p. 1)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1502	(Úř. věst. L 221, 26.8.2017, p. 4)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/649	(Úř. věst. L 108, 27.4.2018, p. 14)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011	(Úř. věst. L 145, 31.5.2011, p. 1)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 205/2012	(Úř. věst. L 72, 10.3.2012, p. 2)
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 253/2014	(Úř. věst. L 84, 20.3.2014, p. 38)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 404/2014	(Úř. věst. L 121, 24.4.2014, p. 1)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/748	(Úř. věst. L 113, 29.4.2017, p. 9)
Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1499	(Úř. věst. L 219, 25.8.2017, p. 1)

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. 1 odst. 5
—	—	Čl. 1 odst. 6
—	—	Čl. 1 odst. 7
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 návětí	Čl. 3 odst. 1 návětí	Čl. 3 odst. 1 návětí
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. f)	Čl. 3 odst. 1 písm. h)	Čl. 3 odst. 1 písm. h)
Čl. 3 odst. 1 písm. e)	Čl. 3 odst. 1 písm. j)	Čl. 3 odst. 1 písm. i)
Čl. 3 odst. 1 písm. g)	Čl. 3 odst. 1 písm. i)	Čl. 3 odst. 1 písm. j)
—	—	Čl. 3 odst. 1 písm. k), l) a m)
—	Čl. 3 odst. 1 písm. k)	Čl. 3 odst. 1 písm. n)
Čl. 3 odst. 2	Čl. 3 odst. 2	Čl. 3 odst. 2
Čl. 4 první pododstavec	Čl. 4 první pododstavec	Čl. 4 odst. 1 návětí a písm. a) a 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

Nařízení (ES) č. 443/2009	Nařízení (EU) č. 510/2011	Toto nařízení
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. 8 odst. 4 první pododstavec	Čl. 7 odst. 4 třetí pododstavec
Čl. 8 odst. 5 první pododstavec	Čl. 8 odst. 5	Čl. 7 odst. 5 první pododstavec
Čl. 8 odst. 5 druhý pododstavec	Čl. 8 odst. 6	Čl. 7 odst. 5 druhý pododstavec
Čl. 8 odst. 6	Čl. 8 odst. 7	—
Čl. 8 odst. 7	Čl. 8 odst. 8	Čl. 7 odst. 6 první pododstavec
—	—	Čl. 7 odst. 6 druhý pododstavec
Čl. 8 odst. 8	—	—
Čl. 8 odst. 9 první pododstavec	Čl. 8 odst. 9 první pododstavec	Čl. 7 odst. 7
Čl. 8 odst. 9 druhý pododstavec	Čl. 8 odst. 9 druhý pododstavec	Čl. 7 odst. 8
—	—	Čl. 7 odst. 9
—	—	Čl. 7 odst. 10
—	Čl. 8 odst. 10	Čl. 7 odst. 11
Čl. 9 odst. 1	Čl. 9 odst. 1	Čl. 8 odst. 1
Čl. 9 odst. 2 první pododstavec větě	Čl. 9 odst. 2 první pododstavec větě	Čl. 8 odst. 2 první pododstavec první část
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 první pododstavec druhá část
Čl. 9 odst. 2 druhý pododstavec	Čl. 9 odst. 2 druhý pododstavec	Čl. 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 větě	Čl. 10 odst. 1 větě	Čl. 9 odst. 1 větě
Čl. 10 odst. 1 písm. a) až e)	Čl. 10 odst. 1 písm. a) až e)	Čl. 9 odst. 1 písm. a) až e)
—	—	Čl. 9 odst. 1 písm. f)
Čl. 10 odst. 2	Čl. 10 odst. 2	Čl. 9 odst. 2
—	—	Čl. 9 odst. 3
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 první pododstavec
—	—	Čl. 10 odst. 3 druhý pododstavec
Čl. 11 odst. 4 první pododstavec	—	Čl. 10 odst. 4 první pododstavec

Nařízení (ES) č. 443/2009	Nařízení (EU) č. 510/2011	Toto nařízení
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. 10 odst. 4 druhý pododstavec písm. c)
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 odst. 1 první pododstavec	Čl. 12 odst. 1 první pododstavec	Čl. 11 odst. 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 návětí písm. a), b) a c) a písm. d) první část
—	—	Čl. 11 odst. 2 písm. d) poslední část
Čl. 12 odst. 3	Čl. 12 odst. 3	Čl. 11 odst. 3
Čl. 12 odst. 4	Čl. 12 odst. 4	Čl. 11 odst. 4
—	—	Článek 12
—	—	Článek 13
Čl. 13 odst. 1	—	—
—	Čl. 13 odst. 1	—
—	—	Článek 14 název
—	—	Čl. 14 odst. 1 první pododstavec návětí
Čl. 13 odst. 2 první a druhý pododstavec	—	Čl. 14 odst. 1 písm. a)
—	Čl. 13 odst. 5	Čl. 14 odst. 1 písm. b)
		Čl. 14 odst. 1 písm. c) a d)

Nařízení (ES) č. 443/2009	Nařízení (EU) č. 510/2011	Toto nařízení
Čl. 13 odst. 2 třetí pododstavec	Čl. 13 odst. 5	Čl. 14 odst. 2
—		Čl. 15 odst. 1
—	—	Čl. 15 odst. 2
—	—	Čl. 15 odst. 3
—	Čl. 13 odst. 2	—
—	—	Čl. 15 odst. 4 první část
Čl. 13 odst. 3	Čl. 13 odst. 6 první pododstavec	Čl. 15 odst. 4 druhá část
—	Čl. 13 odst. 4	—
Čl. 13 odst. 4	Čl. 13 odst. 6 druhý pododstavec	—
Čl. 13 odst. 5	—	—
Čl. 13 odst. 6	Čl. 13 odst. 3	—
—	—	Čl. 15 odst. 5
—	—	Čl. 15 odst. 6
Čl. 13 odst. 7 první pododstavec	Čl. 13 odst. 6 třetí pododstavec	Čl. 15 odst. 7
Čl. 13 odst. 7 druhý pododstavec	Čl. 13 odst. 6 čtvrtý pododstavec	Čl. 15 odst. 8
Čl. 14 odst. 1	Čl. 14 odst. 1	Čl. 16 odst. 1
Čl. 14 odst. 2	Čl. 14 odst. 2	Čl. 16 odst. 2
Čl. 14 odst. 3	Čl. 14 odst. 2a	Čl. 16 odst. 3
Čl. 14a odst. 1	Čl. 15 odst. 3	Čl. 17 odst. 1
Čl. 14a odst. 2	Čl. 15 odst. 1	Čl. 17 odst. 2
Čl. 14a odst. 3	Článek 16	Čl. 17 odst. 3
Čl. 14a odst. 4	Čl. 15 odst. 2	Čl. 17 odst. 4
Čl. 14a odst. 5	Článek 17	Čl. 17 odst. 5
Článek 15	—	
—	—	Článek 18
Článek 16	Článek 18	Článek 19
Příloha I	—	Příloha I část A body 1 až 5
—	—	Příloha I část A bod 6
—	Příloha I	Příloha I část B body 1 až 5
—	—	Příloha I část B bod 6
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