



EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

**V Bruseli 28. júna 2018
(OR. en)**

**2017/0111 (COD)
LEX 1820**

**PE-CONS 20/1/18
REV 1**

**CLIMA 60
ENV 230
TRANS 150
MI 261
CODEC 553**

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY
O MONITOROVANÍ A NAHLASOVANÍ EMISIÍ CO₂
A SPOTREBY PALIVA NOVÝCH ŤAŽKÝCH ÚŽITKOVÝCH VOZIDIEL**

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2018/...

z 28. júna 2018

o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom¹,

¹ Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 95.

¹ Pozícia Európskeho parlamentu z 12. júna 2018 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 21. júna 2018.

keďže:

- (1) V záveroch Európskej rady z 23. a 24. októbra 2014 o rámci politík v oblasti klímy a energetiky na obdobie do roku 2030 sa schválil záväzný cieľ znížiť do roku 2030 emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve aspoň o 40 % v porovnaní s rokom 1990, a tento cieľ sa potvrdil aj na zasadnutí Európskej rady 17. - 18. marca 2016.
- (2) V záveroch Európskej rady z 23. – 24. októbra 2014 sa uvádza, že tento cieľ musí Únia dosiahnuť kolektívne nákladovo čo najefektívnejším spôsobom, pričom v porovnaní s rokom 2005 by malo zníženie emisií do roku 2030 dosiahnuť 43 % v sektoroch v rámci systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii (ďalej len „EU ETS“) a 30 % v sektoroch mimo ETS. V Parížskej dohode¹ sa okrem iného stanovuje dlhodobý cieľ v súlade so zámerom udržať zvýšenie priemernej globálnej teploty výrazne pod 2 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou a vyvíjať úsilie o to, aby sa toto zvýšenie udržalo na 1,5 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou. Je potrebné, aby sa na tomto úsilí podieľali všetky členské štáty a aby k zníženiu emisií, na ktorom sa dohodla Európska rada, a naplneniu dlhodobých cieľov Parížskej dohody prispeli všetky sektory hospodárstva vrátane dopravy.
- (3) V dokumente Komisie z roku 2016 s názvom Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu sa stanovuje ambiciózny cieľ, aby emisie skleníkových plynov z dopravy boli do polovice tohto storočia aspoň o 60 % nižšie než v roku 1990 a aby pevne smerovali k nule.

¹ Parížska dohoda (Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4).

- (4) V záujme dosiahnutia uvedeného cieľa je vhodné zvážiť viacero rôznych opatrení. Popri stanovení emisných noriem CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá, najmä nákladné vozidlá, autobusy a autokary, by mohli uvedené opatrenia zahŕňať aj iné kroky, ktoré prispievajú k vyššej účinnosti a znižovaniu emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel, ako je napríklad optimalizácia zaťaženia, tzv. platooning (jazda v konvojoch), výcvik vodičov, využívanie alternatívnych palív, systémy obnovy vozidlových parkov, pneumatiky s nízkym valivým odporom, znižovanie preťaženia a investície do údržby infraštruktúry.
- (5) Emisie skleníkových plynov z ťažkých úžitkových vozidiel predstavujú v súčasnosti približne štvrtinu emisií z cestnej dopravy v Únii, a ak sa neprijmú žiadne dodatočné opatrenia, očakáva sa, že v období rokov 2010 až 2030 narastú o 10 % a v období rokov 2010 až 2050 o 17 %. S cieľom prispieť k potrebným zníženiam emisií v sektore dopravy je potrebné zaviesť účinné opatrenia na obmedzenie emisií z ťažkých úžitkových vozidiel.
- (6) Komisia vo svojom oznámení z roku 2014 o stratégii znižovania spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel uznala, že predpokladom zavedenia takýchto opatrení je regulovaný postup stanovovania emisií CO₂ a spotreby paliva.

- (7) Rámec na stanovenie takéhoto regulovaného postupu poskytuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009¹. Merania vykonané v súlade s uvedeným postupom poskytnú spoľahlivé a porovnateľné údaje o emisiách CO₂ a spotrebe paliva za každé ťažké úžitkové vozidlo, pokiaľ ide o významnú časť vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel v Únii. K uvedeným informáciám bude mať prístup kupujúci konkrétného ťažkého úžitkového vozidla a príslušný členský štát evidencie, čím sa čiastočne odstráni nedostatok informácií.
- (8) Dopravné spoločnosti sú vo veľkej miere malými a strednými podnikmi. Okrem toho stále nemajú prístup k štandardizovaným informáciám na hodnotenie technológií palivovej úspornosti alebo na porovnávanie ťažkých úžitkových vozidiel, aby mohli prijímať informované rozhodnutia o nákupe a tým znížiť svoje náklady na palivo, ktoré predstavujú viac ako štvrtinu ich prevádzkových nákladov.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1).

- (9) Informácie o výkone ťažkého úžitkového vozidla, pokiaľ ide o emisie CO₂ a spotrebu paliva, by mali byť verejne dostupné, aby sa všetkým prevádzkovateľom vozidiel umožnilo prijímať informované rozhodnutia pri nákupe a zabezpečiť vysokú úroveň transparentnosti. Všetci výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel budú môcť porovnať výkon svojich vozidiel s výkonom vozidiel iných značiek. Tým sa budú lepšie stimulovať inovácie a podnieti sa rozvoj energeticky účinnejších ťažkých úžitkových vozidiel, čím sa zvýši konkurencieschopnosť. Uvedené informácie budú pre tvorcov politik na úrovni Únie a jednotlivých členských štátov takisto predstavovať spoľahlivý základ na tvorbu politik zameraných na podporu využívania energeticky účinnejších ťažkých úžitkových vozidiel.
- (10) S cieľom získať úplné informácie o zložení vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel v Únii, jeho vývoji v priebehu času a o možnom vplyve na emisie CO₂ je vhodné, aby príslušné orgány členských štátov monitorovali a nahlasovali Komisii údaje o evidencii všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel a všetkých nových prípojných vozidiel vrátane údajov o hnacích sústavách, ako aj príslušnej karosérii.
- (11) Preto je vhodné, aby výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel monitorovali a nahlasovali Komisii emisie CO₂ a hodnoty spotreby paliva stanovené pre každé nové ťažké úžitkové vozidlo podľa nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400¹.

¹ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 z 12. decembra 2017, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o určovanie emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L 349, 29.12.2017, s. 1).

- (12) Dostupnosť údajov o emisiách CO₂ a spotrebe paliva za jednotlivé kategórie ťažkých úžitkových vozidiel závisí od toho, kedy sa na kategórie bude vzťahovať nariadenie (EÚ) 2017/2400. S cieľom zabezpečiť zrozumiteľnosť a právnu istotu, pokiaľ ide o povinnosti výrobcov týkajúce sa monitorovania a nahlasovania, by sa v tomto nariadení mali stanoviť východiskové roky monitorovania a nahlasovania každej kategórie ťažkých úžitkových vozidiel patriacej do rozsahu jeho pôsobnosti. Podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400 budú údaje k dispozícii za určité nové ťažké úžitkové vozidlá zaevidované v roku 2019. Výrobcovia by mali mať od uvedeného roku povinnosť monitorovať a nahlasovať technické údaje týkajúce sa uvedených vozidiel. V prípade iných kategórií ťažkých úžitkových vozidiel a skupín ťažkých úžitkových vozidiel sa údaje sprístupnia od neskoršieho dátumu. Mal by sa stanoviť primeraný harmonogram s cieľom určiť východiskové roky monitorovania a nahlasovania údajov za uvedené kategórie vozidiel a skupiny vozidiel. Vzhľadom na technickú náročnosť vypracovania postupov na stanovenie emisií CO₂ a spotreby paliva zostávajúcich kategórií ťažkých úžitkových vozidiel a skupín ťažkých úžitkových vozidiel by sa harmonogram mal stanoviť na sedem rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

- (13) Je vo verejnom záujme, aby sa technické údaje, ktoré sú nevyhnutné na stanovenie výkonu ťažkého úžitkového vozidla, pokiaľ ide o emisie CO₂ a spotrebu paliva, aktívne sprístupňovali verejnosti s cieľom zvýšiť transparentnosť špecifikácií ťažkého úžitkového vozidla a jeho súvisiaceho výkonu a posilniť hospodársku súťaž medzi výrobcami. Údaje, ktoré sú citlivé z dôvodu ochrany osobných údajov a spravodlivej hospodárskej súťaže, by sa nemali uverejňovať. Určité údaje týkajúce sa aerodynamického výkonu ťažkých úžitkových vozidiel by sa mali sprístupniť verejnosti vo formáte rozmedzia hodnôt s cieľom zohľadniť aspekty spravodlivej hospodárskej súťaže. Nahlasované údaje by sa mali verejnosti sprístupniť ľahko dostupným spôsobom a zadarmo. Týmto nariadením nie sú dotknuté ďalšie práva verejnosti na prístup k informáciám o životnom prostredí, okrem iného v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1367/2006¹.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1367/2006 zo 6. septembra 2006 o uplatňovaní ustanovení Aarhuského dohovoru o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovacom procese a prístupe k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia na inštitúcie a orgány Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 264, 25.9.2006, s. 13).

- (14) Je dôležité, aby systém monitorovania a nahlasovania bol ľahko použiteľný pre všetkých dopravcov bez ohľadu na ich veľkosť a zdroje. Takisto je dôležité, aby Komisia takýto systém aktívne podporovala s cieľom zabezpečiť, aby mal zmysluplný vplyv na toto odvetvie, a zvýšiť informovanosť o dostupnosti nahlásených údajov.
- (15) Analýza vypracovaná Komisiou týkajúca sa údajov, ktoré členské štáty a výrobcovia zaslali za predchádzajúci kalendárny rok, by sa mala verejnosti predložiť takým spôsobom, aby bol jasne viditeľný výkon vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel Únie a každého členského štátu, ako aj každého výrobcu. Mala by umožniť porovnateľnosť vo vnútri vozidlových parkov a medzi nimi, pokiaľ ide o priemernú spotrebu paliva a emisie CO₂ za každú skupinu ťažkých úžitkových vozidiel podľa účelu použitia.

- (16) Je dôležité, aby hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva, ktoré sa stanovili podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400, správne odrážali výkon ťažkých úžitkových vozidiel. V uvedenom nariadení sa preto stanovujú ustanovenia na overovanie a zabezpečenie súladu prevádzky simulačného nástroja, ako aj vlastností príslušných komponentov, samostatných technických jednotiek a systémov, ktoré súvisia s emisiami CO₂ a spotrebou paliva. Uvedený postup overovania by mal zahŕňať kontroly priamo na cestách. V novom rámci typového schvaľovania, ako je stanovený v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/...¹⁺, sa poskytujú prostriedky na zabezpečenie toho, aby výrobca v prípade odchýlok prijal nápravné opatrenia a aby v prípade nedodržania súladu Komisia mohla uložiť správne pokuty. V uvedenom novom rámci sa tiež uznáva, že je dôležité, aby tretie strany mohli vykonávať nezávislé kontroly vozidiel a mali prístup k potrebným údajom. Komisia by mala monitorovať výsledky takýchto overovacích kontrol a analýzu takýchto výsledkov by mala zahrnúť do svojej výročnej správy.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/... z ... o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ ...).

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, odkaz na PE-CONS 73/17.

- (17) Je dôležité zabezpečiť, aby monitorované a nahlasované údaje boli hodnoverné a spoľahlivé. Komisia by preto mala mať prostriedky na overenie a v prípade potreby opravu konečných údajov. Do požiadaviek na monitorovanie by sa preto mali začleniť aj parametre, ktoré umožnia primerané vysledovanie a overenie údajov.
- (18) Komisia by mala mať možnosť uložiť správnu pokutu, ak zistí, že údaje nahlásené výrobcom sa odchyľujú od údajov zaznamenaných v rámci nariadenia (ES) č. 595/2009, a najmä v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 582/2011¹ a nariadením (EÚ) 2017/2400, alebo ak výrobca nedoručí požadované údaje v stanovenej lehote. Uvedené pokuty by mali byť účinné, primerané a odrádzajúce.

¹ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 z 25. mája 2011, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 vzhľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a ktorým sa menia a dopĺňajú prílohy I a III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 167, 25.6.2011, s. 1).

- (19) Na základe skúseností získaných pri monitorovaní a nahlasovaní údajov o emisiách CO₂ podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009¹, pokiaľ ide o nové osobné automobily, a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011², pokiaľ ide o nové ľahké úžitkové vozidlá, je vhodné zveriť zodpovednosť za výmenu takýchto údajov s príslušnými orgánmi členských štátov a výrobcami, ako aj za vedenie konečnej databázy v mene Komisie Európskej environmentálnej agentúre. Takisto je vhodné čo najviac zosúladiť postupy monitorovania a nahlasovania v prípade ťažkých úžitkových vozidiel s postupmi, ktoré už existujú v prípade ľahkých úžitkových vozidiel.
- (20) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania ustanovení tohto nariadenia o overovaní a oprave monitorovaných údajov by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011³.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1).

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel (Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1).

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (21) S cieľom zabezpečiť, aby požiadavky týkajúce sa údajov a postup monitorovania a nahlasovania zostali v priebehu času relevantné na posudzovanie príspevku vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel k emisiám CO₂, zabezpečiť dostupnosť údajov o nových a pokročilých technológiách na znižovanie emisií CO₂ a o výsledkoch overovacích kontrol na ceste a zabezpečiť, aby rozpätia týkajúce sa hodnoty odporu vzduchu boli aj naďalej relevantné na informačné účely a na účely porovnania, ako aj s cieľom doplniť ustanovenia o správnych pokutách by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o doplnenie východiskových rokov monitorovania a nahlasovania príslušných kategórií ťažkých úžitkových vozidiel, zmenu požiadaviek týkajúcich sa údajov a postupu monitorovania a nahlasovania stanoveného v prílohách k tomuto nariadeniu, upresnenie údajov, ktoré majú nahlasovať členské štáty v súvislosti s monitorovaním výsledkov overovacích kontrol na ceste, zmenu rozpätí týkajúcich sa hodnoty odporu vzduchu a vymedzenie kritérií, výpočet a metódu výberu správnych pokút uložených výrobcom. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva¹. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (22) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to monitorovanie a nahlasovanie emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel v Únii, nie je možné dostatočne dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

V tomto nariadení sa stanovujú požiadavky na monitorovanie a nahlasovanie emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa vzťahuje na monitorovanie a nahlasovanie údajov o nových ťažkých úžitkových vozidlách, ktoré vykonávajú členské štáty a výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel.

Vzťahuje sa na tieto kategórie vozidiel:

- a) vozidlá kategórií M₁, M₂, N₁ a N₂ s referenčnou hmotnosťou viac než 2 610 kg, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007¹, a na všetky vozidlá kategórií M₃ a N₃;
- b) vozidlá kategórií O₃ a O₄.

Na účely tohto nariadenia sa uvedené vozidlá označujú ako ťažké úžitkové vozidlá.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).

Článok 3

Vymedzenia pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú vymedzenia pojmov stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES¹ a nariadení (ES) č. 595/2009.

Článok 4

Monitorovanie a nahlasovanie členskými štátmi

1. Od 1. januára 2019 a za každý nasledujúci kalendárny rok členské štáty monitorujú údaje upresnené v prílohe I časti A týkajúce sa nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných prvýkrát v Únii.

Do 28. februára každého roku, začínajúc v roku 2020, príslušné orgány členských štátov nahlásia uvedené údaje Komisii v súlade s postupom nahlasovania uvedeným v prílohe II.

Údaje o nových ťažkých úžitkových vozidlách, ktoré boli už predtým zaevidované mimo Únie, sa nemonitorujú ani nenahlasujú, s výnimkou prípadov, ak sa toto zaevidovanie uskutočnilo menej než tri mesiace pred zaevidovaním v Únii.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

2. Príslušnými orgánmi zodpovednými za monitorovanie a nahlasovanie údajov v súlade s týmto nariadením sú orgány určené členskými štátmi v súlade s článkom 8 ods. 7 nariadenia (ES) č. 443/2009.

Článok 5

Monitorovanie a nahlasovanie výrobcami

1. Od východiskových rokov uvedených v prílohe I časti B bode 1 monitorujú výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel každý kalendárny rok údaje upresnené v prílohe I časti B bode 2 za každé nové ťažké úžitkové vozidlo.

Do 28. februára každého roku, od východiskových rokov uvedených v prílohe I časti B bode 1 nahlasujú výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel Komisii v súlade s postupom nahlasovania uvedeným v prílohe II uvedené údaje za každé nové ťažké úžitkové vozidlo s dátumom simulácie, ktorý patrí do predchádzajúceho kalendárneho roku.

Dátum simulácie je dátum nahlásený v súlade s údajovým záznamom 71 v prílohe I časti B bode 2.

2. Každý výrobca určí kontaktné miesto na účely nahlasovania údajov v súlade s týmto nariadením.

Článok 6

Centrálny register údajov o ťažkých úžitkových vozidlách

1. Komisia vedie centrálny register údajov o ťažkých úžitkových vozidlách (ďalej len „register“) nahlásených v súlade s článkami 4 a 5.

Register je verejne dostupný s výnimkou údajového záznamu a) uvedeného v prílohe I časti A a údajových záznamov 1, 24, 25, 32, 33, 39 a 40 uvedených v prílohe I časti B bode 2. Pokiaľ ide o údajový záznam 23 uvedený v prílohe I časti B bode 2, hodnota sa sprístupní verejnosti vo formáte rozpätia podľa prílohy I časti C.

2. Register spravuje Európska environmentálna agentúra v mene Komisie.

Článok 7

Monitorovanie výsledkov overovacích kontrol na ceste

1. Pokiaľ je to možné, Komisia monitoruje výsledky kontrol na ceste vykonávané v rámci nariadenia (ES) č. 595/2009 s cieľom overiť emisie CO₂ a spotrebu paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel.
2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 13 s cieľom doplniť toto nariadenie upresnením údajov, ktoré majú príslušné orgány členských štátov nahlasovať na účely odseku 1 tohto článku.

Článok 8

Kvalita údajov

1. Príslušné orgány a výrobcovia zodpovedajú za správnosť a kvalitu údajov, ktoré nahlasujú podľa článkov 4 a 5. Komisiu bezodkladne informujú o všetkých zistených chybách v nahlásených údajoch.

2. Komisia vykonáva vlastné overenie kvality údajov nahlásených podľa článkov 4 a 5.
3. Ak je Komisia informovaná o chybách v údajoch alebo na základe vlastného overenia odhalí nezrovnalosti v súboroch údajov, v prípade potreby prijme opatrenia potrebné na opravu údajov zverejnených v registri uvedenom v článku 6.
4. Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov stanoviť opatrenia na overenie a opravu podľa odsekov 2 a 3 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeného v článku 12.

Článok 9

Správne pokuty

1. Komisia môže ukladať správnu pokutu v každom z nasledujúcich prípadov:
 - a) ak zistí, že údaje nahlásené výrobcom podľa článku 5 tohto nariadenia sa odchyľujú od údajov vyplývajúcich z dokumentácie výrobcu alebo osvedčenia o typovom schválení motora vydaného podľa rámca nariadenia (ES) č. 595/2009 a odchýlka je úmyselná alebo je výsledkom hrubej nedbanlivosti;

- b) ak sa údaje nepredložili v lehote podľa článku 5 ods. 1 a meškanie nemožno náležite zdôvodniť.

Komisia na účely overenia údajov uvedených v písmene a) konzultuje s príslušnými schvaľovacími orgánmi.

Správne pokuty musia byť účinné, primerané a odrádzajúce a nesmú prekročiť 30 000 EUR za ťažké úžitkové vozidlo, ktorého sa týka odchýlka alebo neskoré predloženie údajov, ako sa uvádza v písmenách a) a b).

- 2. Komisia na základe zásad uvedených v odseku 3 tohto článku prijme delegované akty v súlade s článkom 13 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením postupu, metód výpočtu a výberu správnych pokút podľa odseku 1 tohto článku.
- 3. Delegované akty uvedené v odseku 2 musia rešpektovať tieto zásady:
 - a) postup stanovený Komisiou rešpektuje právo na dobrú správu vecí verejných, a to najmä právo na vypočutie a právo na prístup k spisu a zároveň rešpektuje legitímne záujmy dôvernosti a obchodného tajomstva;

- b) Komisia sa pri výpočte primeranej správnej pokuty riadi zásadami účinnosti, proporcionality a odrádzania a v príslušných prípadoch berie do úvahy závažnosť a následky odchýlky alebo oneskorenia, počet ťažkých úžitkových vozidiel, ktorých sa týkajú odlišné alebo oneskorené údaje, konanie výrobcu v dobrej viere, stupeň starostlivosti a spolupráce výrobcu, opakovanie, frekvenciu alebo trvanie odchýlky alebo oneskorenia, ako aj predchádzajúce sankcie, ktoré boli tomu istému výrobcovi uložené;
- c) správne pokuty sa vyberajú bez zbytočného odkladu prostredníctvom stanovenia lehôt pre platby a prípadne vrátane možnosti rozdelenia platieb na viaceré splátky a fázy.

4. Sumy správnych pokút sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Únie.

Článok 10

Správa

- 1. Komisia do 31. októbra každého roku uverejní výročnú správu spolu so svojou analýzou údajov zaslaných členskými štátmi a výrobcami za predchádzajúci kalendárny rok.

2. V analýze sa uvedie minimálne výkon vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel Únie a každého členského štátu, ako aj každého výrobcu, pokiaľ ide o priemernú spotrebu paliva a emisie CO₂ za každú skupinu ťažkých úžitkových vozidiel podľa účelu použitia, zaťaženia a kombinácie paliva. Zohľadnia sa v nej aj údaje o využívaní nových a pokročilých technológií na znižovanie emisií CO₂, ako aj alternatívnych hnacích sústav, ak sú takéto údaje k dispozícii. Okrem toho zahŕňa, pokiaľ možno, aj analýzu výsledkov overovacích kontrol na ceste, ktoré sa monitorujú v súlade s článkom 7.
3. Komisia vypracuje analýzu s podporou Európskej environmentálnej agentúry.

Článok 11
Zmena príloh

1. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 13 s cieľom zmeniť prílohy na účely:
 - a) aktualizácie alebo úpravy požiadaviek týkajúcich sa údajov, ktoré sa uvádzajú v prílohe I častiach A a B, ak sa to považuje za potrebné na zabezpečenie podrobnej analýzy v súlade s článkom 10;
 - b) doplnenia východiskových rokov v prílohe I časti B bode 1;
 - c) aktualizácie alebo úpravy rozpätí stanovených v prílohe I časti C, aby sa zohľadnili zmeny v dizajne ťažkých úžitkových vozidiel a zabezpečilo sa, že rozpätia budú aj naďalej relevantné na informačné účely a na účely porovnávania;
 - d) úpravy postupu monitorovania a nahlasovania, ktorý je uvedený v prílohe II, aby sa zohľadnili skúsenosti získané pri uplatňovaní tohto nariadenia.
2. Delegované akty uvedené v odseku 1 písm. b) sa prijímú do ... [sedem rokov po dátume nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Článok 12
Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre zmenu klímy zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013¹. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 13
Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 z 21. mája 2013 o mechanizme monitorovania a nahlasovania emisií skleníkových plynov a nahlasovania ďalších informácií na úrovni členských štátov a Únie relevantných z hľadiska zmeny klímy a o zrušení rozhodnutia č. 280/2004/ES (Ú. v. EÚ L 165, 18.6.2013, s. 13).

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7 ods. 2, článku 9 ods. 2 a článku 11 ods. 1 sa Komisii udeľuje na obdobie siedmich rokov od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto sedemročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 7 ods. 2, článku 9 ods. 2 a článku 11 ods. 1 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 7 ods. 2, článku 9 ods. 2 a článku 11 ods. 1 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 14
Nadobudnutie účinnosti

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

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

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

PRÍLOHA I

Pravidlá o údajoch, ktoré sa majú monitorovať a nahlasovať

ČASŤ A: ÚDAJE, KTORÉ MAJÚ MONITOROVAŤ A NAHLASOVAŤ ČLENSKÉ ŠTÁTY

- a) identifikačné čísla všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel podľa článku 2 druhého odseku písm. a) a b), ktoré sú zaevidované na území členského štátu,
- b) názov výrobcu,
- c) značka (obchodný názov výrobcu),
- d) kód karosérie uvedený v položke 38 osvedčenia o zhode, ak je k dispozícii,
- e) v prípade ťažkých úžitkových vozidiel uvedených v článku 2 druhom odseku písm. a) informácie o pohonnej jednotke uvedené v položkách 23, 23.1 a 26 osvedčenia o zhode.

ČASŤ B: ÚDAJE, KTORÉ MAJÚ MONITOROVAŤ A NAHLASOVAŤ VÝROBCOVIA
ŤAŽKÝCH ÚŽITKOVÝCH VOZIDIEL

1. Východiskové roky monitorovania a nahlasovania údajov za kategórie ťažkých úžitkových vozidiel uvedené v článku 2 druhom odseku písm. a) a b):

Kategória ťažkých úžitkových vozidiel	Skupina vozidiel v rámci kategórie vozidiel (ako sa uvádza v prílohe I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400)	Východiskový rok Monitorovanie	Východiskový rok Nahlasovanie
N ₁	-	-	-
N ₂	1 a 2	2020	2021
N ₃	3	2020	2021
	4, 5, 9 a 10	2019	2020
	11, 12 a 16	2020	2021
M ₁	-	-	-
M ₂	-	-	-
M ₃	-	-	-
O ₃	-	-	-
O ₄	-	-	-

2. Údaje, ktoré sa majú monitorovať a nahlasovať

Počet	Parametre monitorovania	Zdroj: príloha IV časť I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ sa neuvádza inak	Opis
1	Identifikačné číslo vozidla (VIN)	1.1.3	Identifikácia vozidla a komponentov
2	Certifikačné číslo motora	1.2.2	
3	Certifikačné číslo CdxA ¹ (v prípade potreby)	1.8.3	
4	Certifikačné číslo prevodovky	1.3.2	
5	Certifikačné číslo nápravy	1.6.2	
6	Certifikačné číslo pneumatiky, náprava 1	1.9.2	
7	Certifikačné číslo pneumatiky, náprava 2	1.9.6	
8	Certifikačné číslo pneumatiky, náprava 3	1.9.10	
9	Certifikačné číslo pneumatiky, náprava 4	1.9.14	

¹ Odpor vzduchu.

Počet	Parametre monitorovania	Zdroj: príloha IV časť I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ sa neuvádza inak	Opis
10	Kategória vozidla (N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃)	1.1.4	Klasifikácia vozidla
11	Konfigurácia náprav	1.1.5	
12	Maximálna celková hmotnosť vozidla (t)	1.1.6	
13	Skupina vozidiel	1.1.7	
14	Názov a adresa výrobcu	1.1.1	Špecifikácia vozidla a podvozku
15	Značka (obchodný názov výrobcu)	1.1.7 Príloha IV časť II k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400	
16	Upravená skutočná hmotnosť prázdneho vozidla bez naloženia (kg)	1.1.8	

Počet	Parametre monitorovania	Zdroj: príloha IV časť I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ sa neuvádza inak	Opis
17	Menovitý výkon motora (kW)	1.2.3	Hlavné špecifikácie motora
18	Voľnobežné otáčky motora (1/min)	1.2.4	
19	Menovité otáčky motora (1/min)	1.2.5	
20	Objem motora (ltr)	1.2.6	
21	Typ referenčného paliva motora (motorová nafta/ LPG/CNG...)	1.2.7	
22	Možnosť osvedčovania použitá pri tvorbe CdxA (štandardné hodnoty/meranie)	1.8.2	Aerodynamika
23	Hodnota CdxA (hodnota odporu vzduchu)	1.8.4	
24	Názov a adresa výrobcu prevodovky	-	Hlavné špecifikácie prevodovky
25	Značka (obchodný názov výrobcu prevodovky)	-	

Počet	Parametre monitorovania	Zdroj: príloha IV časť I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ sa neuvádza inak	Opis
26	Možnosť certifikácie použitá na generovanie máp strát pre simulačný nástroj (možnosť 1/možnosť 2/možnosť 3/štandardné hodnoty)	1.3.3	
27	Typ prevodovky (SMT ¹ , AMT ² , APT ³ -S ⁴ , APT-P ⁵)	1.3.4	
28	Počet prevodových stupňov	1.3.5	
29	Koncový prevodový pomer	1.3.6	
30	Typ odľahčovacej brzdy	1.3.7	

¹ Synchronizovaná manuálna prevodovka.

² Automatizovaná manuálna prevodovka alebo automatická prevodovka s mechanickým trením.

³ Automatická prevodovka s preradovaním bez poklesu výkonu.

⁴ „Prípado S“ znamená sériové usporiadanie meniča točivého momentu a pripojených mechanických súčastí prevodovky.

⁵ „Prípado P“ znamená paralelné usporiadanie meniča točivého momentu a pripojených mechanických súčastí prevodovky (napr. montáže rozdeľovačov výkonu).

Počet	Parametre monitorovania	Zdroj: príloha IV časť I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ sa neuvádza inak	Opis
31	Vývodový hriadeľ (áno/nie)	1.3.8	
32	Názov a adresa výrobcu náprav	-	Hlavné špecifikácie náprav
33	Značka (obchodný názov výrobcu náprav)	-	
34	Možnosť certifikácie použitá na generovanie máp strát pre simulačný nástroj (štandardné hodnoty/meranie)	1.7.3	
35	Typ nápravy (napr. štandardná náprava s jedným pohonom)	1.7.4	
36	Nápravový pomer	1.7.5	
37	Možnosť certifikácie použitá na generovanie máp strát pre simulačný nástroj (štandardné hodnoty/meranie)	1.6.3	Špecifikácie uhlového prevodu
38	Pomer uhlového prevodu	1.6.4	

Počet	Parametre monitorovania	Zdroj: príloha IV časť I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ sa neuvádza inak	Opis
39	Názov a adresa výrobcu pneumatík	-	Hlavné špecifikácie pneumatík
40	Značka (obchodný názov výrobcu pneumatík)	-	
41	Rozmer pneumatiky, náprava 1	1.9.1	
42	Špecifický koeficient valivého odporu (RRC) všetkých pneumatík na náprave 1	1.9.3	
43	Rozmer pneumatiky náprava 2	1.9.4	
44	Zdvojené pneumatiky (áno/nie) náprava 2	1.9.5	
45	Špecifický koeficient valivého odporu všetkých pneumatík na náprave 2	1.9.7	
46	Rozmer pneumatiky náprava 3	1.9.8	
47	Zdvojené pneumatiky (áno/nie) náprava 3	1.9.9	
48	Špecifický koeficient valivého odporu všetkých pneumatík na náprave 3	1.9.11	
49	Rozmer pneumatiky náprava 4	1.9.12	
50	Zdvojené pneumatiky (áno/nie) náprava 4	1.9.13	
51	Špecifický koeficient valivého odporu všetkých pneumatík na náprave 4	1.9.15	

Počet	Parametre monitorovania	Zdroj: príloha IV časť I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ sa neuvádza inak	Opis
52	Technológia chladiaceho ventilátora motora	1.10.1	Hlavné špecifikácie prídavných zariadení
53	Technológia čerpadla riadenia	1.10.2	
54	Technológia elektrického systému	1.10.3	
55	Technológia pneumatického systému	1.10.4	
56	Účel použitia [preprava na dlhé vzdialenosti, preprava na dlhé vzdialenosti (EMS ¹), regionálna, regionálna (EMS), mestská, komunálne služby, výstavba]	2.1.1	Parametre simulácie (pre každú kombináciu účelu použitia/zat'azenia/paliva)
57	Zat'azenie (ako je vymedzené v simulačnom nástroji) (kg)	2.1.2	
58	Typ paliva (motorová nafta/benzín/LPG/CNG/...)	2.1.3	
59	Celková hmotnosť vozidla v simulácii (kg)	2.1.4	

¹ Európsky modulárny systém (EMS) v súlade so smernicou Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

Počet	Parametre monitorovania	Zdroj: príloha IV časť I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ sa neuvádza inak	Opis
60	Priemerná rýchlosť (km/h)	2.2.1	Jazdný výkon vozidla (pre každú kombináciu účelu použitia/zaťaženia/paliva)
61	Minimálna okamžitá rýchlosť (km/h)	2.2.2	
62	Maximálna okamžitá rýchlosť (km/h)	2.2.3	
63	Maximálne brzdné spomalenie (m/s ²)	2.2.4	
64	Maximálne zrýchlenie (m/s ²)	2.2.5	
65	Percento plného zaťaženia v čase jazdy	2.2.6	
66	Celkový počet prevodových stupňov	2.2.7	
67	Celková prejdená vzdialenosť (km)	2.2.8	Emisie CO ₂ a spotreba paliva (pre každú kombináciu účelu použitia/zaťaženia/paliva)
68	Emisie CO ₂ (vyjadrené v g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13 – 2.3.16	
69	Spotreba paliva (vyjadrená v g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km, l/100km, l/t-km, l/p-km, l/m ³ -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m ³ -km)	2.3.1 – 2.3.12	

Počet	Parametre monitorovania	Zdroj: príloha IV časť I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ sa neuvádza inak	Opis
70	Verzia simulačného nástroja (X.X.X.)	3.1.1	Softvér a informácie pre používateľa
71	Dátum a čas simulácie	3.1.2	
72	Číslo licencie pre prevádzku simulačného nástroja	-	
73	Hodnota hash výsledku simulačného nástroja	3.1.4	
74	Pokročilé technológie na znižovanie emisií CO ₂	-	Technológie na znižovanie emisií CO ₂ vozidiel

Počet	Parametre monitorovania	Zdroj: príloha IV časť I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ sa neuvádza inak	Opis
75	Hmotnostné emisie CO ₂ motora počas skúšky WHTC ¹ (g/kWh)	Bod 1.4.2 dodatku k doplnku 5 alebo bod 1.4.2 dodatku k doplnku 7 k prílohe I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 582/2011, podľa toho, čo je uplatniteľné	Emisie CO ₂ motora a špecifická spotreba paliva
76	Spotreba paliva motora počas skúšky WHTC (g/kWh)	Bod 1.4.2 dodatku k doplnku 5 alebo bod 1.4.2 dodatku k doplnku 7 k prílohe I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 582/2011, podľa toho, čo je uplatniteľné	

¹ Celosvetový harmonizovaný cyklus v nestálom stave.

Počet	Parametre monitorovania	Zdroj: príloha IV časť I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ sa neuvádza inak	Opis
77	Hmotnostné emisie CO ₂ motora počas skúšky WHSC ¹ (g/kWh)	Bod 1.4.1 dodatku k doplnku 5 alebo bod 1.4.1 dodatku k doplnku 7 k prílohe I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 582/2011, podľa toho, čo je uplatniteľné	
78	Spotreba paliva motora počas skúšky WHSC (g/kWh)	Bod 1.4.1 dodatku k doplnku 5 alebo bod 1.4.1 dodatku k doplnku 7 k prílohe I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 582/2011, podľa toho, čo je uplatniteľné	

¹ Celosvetový harmonizovaný cyklus v stálom stave.

ČASŤ C: ROZPÄTIA HODNOTY ODPORU VZDUCHU (CDXA) NA ÚČELY
UVEREJNENIA V SÚLADE S ČLÁNKOM 6

Na účely zverejnenia hodnoty CdxA uvedenej v údajovom zázname 23 v súlade s článkom 6
Komisia používa rozpätia vymedzené v nasledovnej tabuľke, v ktorej sa uvádza zodpovedajúce
rozpätie pre každú hodnotu CdxA:

Rozpätie	Hodnota CdxA [m ²]	
	Min CdxA (CdxA >= min CdxA)	Max CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12

Rozpätie	Hodnota CdxA [m ²]	
	Min CdxA (CdxA >= min CdxA)	Max CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

PRÍLOHA II

Nahlasovanie a správa údajov

1. NAHLASOVANIE ČLENSKÝMI ŠTÁTMI

- 1.1 Údaje uvedené v prílohe I časti A odošle v súlade s článkom 4 kontaktné miesto príslušného orgánu prostredníctvom elektronického prenosu údajov do centrálného archívu údajov, ktorý spravuje Európska environmentálna agentúra (ďalej len „agentúra“).

Kontaktné miesto oznámi Komisii a agentúre odoslanie údajov e-mailom na tieto adresy:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

a

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. NAHLASOVANIE VÝROBCAMI

- 2.1 Výrobcovia oznámia Komisii bezodkladne, najneskôr však do 31. decembra 2018, tieto informácie:

- a) názov výrobcu uvedený v osvedčení o zhode alebo v osvedčení o schválení jednotlivého vozidla,

- b) svetový kód výrobcu (kód WMI) podľa vymedzenia v nariadení Komisie (EÚ) č. 19/2011¹, ktorý sa má použiť v identifikačnom čísle vozidla nových ťažkých úžitkových vozidiel uvádzaných na trh,
- c) kontaktné miesto zodpovedné za nahratie údajov do archívu obchodných údajov agentúry.

Bezodkladne informujú Komisiu o akýchkoľvek zmenách týchto informácií.

Oznámenia sa odosielajú na adresy uvedené v bode 1.1.

- 2.2 Noví výrobcovia vstupujúci na trh bezodkladne poskytnú Komisii informácie uvedené v bode 2.1.
- 2.3 Kontaktné miesto výrobcu odošle v súlade s článkom 5 ods. 1 údaje uvedené v prílohe I časti B bode 2 prostredníctvom elektronického prenosu údajov do archívu obchodných údajov, ktorý spravuje agentúra.

Kontaktné miesto oznámi Komisii a agentúre odoslanie údajov e-mailom na adresy uvedené v bode 1.1.

¹ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 19/2011 z 11. januára 2011 týkajúce sa požiadaviek na typové schválenie povinného štítku výrobcu a identifikačného čísla motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách na typové schválenie motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá z hľadiska všeobecnej bezpečnosti (Ú. v. EÚ L 8, 12.1.2011, s. 1).

3. SPRACÚVANIE ÚDAJOV

- 3.1 Agentúra spracuje údaje odoslané v súlade s bodmi 1.1 a 2.3 a zaznamená spracované údaje v registri.
- 3.2 Údaje týkajúce sa ťažkých úžitkových vozidiel za evidovaných v predchádzajúcom kalendárnom roku a zaznamenaných v registri sa počínajúc rokom 2020 zverejnia každý rok do 31. októbra s výnimkou údajových záznamov uvedených v článku 6 ods. 1.
- 3.3 Ak príslušný orgán alebo výrobcovia zistia, že predložené údaje obsahujú chyby, oznámia to bezodkladne Komisii a agentúre tak, že do centrálného archívu údajov alebo archívu obchodných údajov odošlú správu s oznámením o chybe, ako aj prostredníctvom e-mailu, ktorý odošlú na adresy uvedené v bode 1.1.
- 3.4 Komisia s podporou agentúry overí oznámené chyby a v prípade potreby údaje v registri opraví.
- 3.5 Komisia s podporou agentúry v dostatočnom predstihu pred uplynutím lehôt na odoslanie údajov sprístupní dostupné elektronické formáty na odosielanie údajov podľa bodov 1.1 a 2.3.