



EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

V Bruseli 3. apríla 2019
(OR. en)

2017/0293 (COD)

PE-CONS 6/19

CLIMA 13
ENV 33
TRANS 15
MI 28
CODEC 83

LEGISLATÍVNE AKTY A INÉ PRÁVNE AKTY

Predmet: NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (prepracované znenie)

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2019/...

Z ...,

**ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂
pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá
a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011**

**(prepracované znenie)
(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 postupom²,

¹ Ú. v. EÚ C 227, 28.6.2018, s. 52.

² Pozícia Európskeho parlamentu z 27. marca 2019 (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z

keďže:

- (1) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009¹ a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011² boli niekoľkokrát podstatne zmenené. Vzhľadom na potrebu vykonať nové zmeny je v záujme prehľadnosti vhodné uvedené nariadenia prepracovať.
- (2) S cieľom zabezpečiť bezproblémový a účinný prechod v nadväznosti na prepracovanie a zrušenie nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 by sa toto nariadenie malo uplatňovať od 1. januára 2020. Je však vhodné, aby sa do roku 2024 ponechali emisné normy CO₂ a postupy na ich dosiahnutie, ako sú stanovené v uvedených nariadeniach.

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) 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 vynaložiť úsilie na to, aby sa toto zvýšenie udržalo na 1,5°C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou ako pred industrializáciou. Najnovšie vedecké zistenia, ktoré uvádza Medzivládny panel o zmene klímy (ďalej len „IPCC“) vo svojej osobitnej správe o vplyve globálneho oteplenia o 1,5°C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou a súvisiacich modeloch vývoja globálnych emisií skleníkových plynov, jednoznačne potvrdzujú negatívne vplyvy zmeny klímy. V uvedenej osobitnej správe sa dospelo k záveru, že zníženie emisií vo všetkých odvetviach má zásadný význam pre obmedzenie globálneho otepľovania.
- (4) S cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľov Parížskej dohody je potrebné urýchliť transformáciu celého odvetvia dopravy smerom k nulovým emisiám vzhľadom na oznámenie Komisie z 28. novembra 2018 s názvom Čistá planéta pre všetkých – európska dlhodobá strategická vízia pre prosperujúce, moderné, konkurencieschopné a klimaticky neutrálne hospodárstvo, v ktorom je načrtnutá vízia potrebných hospodárskych a spoločenských zmien, do ktorej by sa mali zapojiť všetky odvetvia hospodárstva a spoločnosti s cieľom dosiahnuť prechod na nulovú bilanciu emisií skleníkových plynov do roku 2050. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré výrazne škodia nášmu zdraviu a životnému prostrediu, sa musia takisto bezodkladne neúprosne znížiť. Emisie z konvenčných vozidiel so spaľovacím motorom bude treba po roku 2020 ďalej znižovať. Budú sa musieť zavádzať vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami a do roku 2030 budú musieť získať významný podiel na trhu. Ďalšie znižovanie emisií CO₂ z osobných a ľahkých úžitkových vozidiel bude potrebné po roku 2030.

¹ Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (5) V oznámeniach Komisie z 31. mája 2017 s názvom Európa v pohybe – Agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých a z 8. novembra 2017 s názvom Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou – Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov, sa zdôrazňuje, že emisné normy CO₂ pre osobné a ľahké úžitkové vozidlá sú silnou hnacou silou inovácie a efektívnosti, ktoré prispievajú k posilneniu konkurencieschopnosti automobilového priemyslu a vytvoria podmienky pre technologicky neutrálne zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami.
- (6) Týmto nariadením sa stanovuje jasný plán na zníženie emisií CO₂ v odvetví cestnej dopravy a prispieva k záväznému cieľu znížiť domáce emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990 aspoň o 40 %, ako Európska rada schválila vo svojich záveroch z 23. a 24. októbra 2014 a potvrdila ako plánovaný národne definovaný príspevok Únie a jej členských štátov podľa Parížskej dohody na zasadnutí Rady pre životné prostredie 6. marca 2015.

- (7) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/842¹ sa členským štátom ukladá povinnosť splniť cieľ Únie znížiť jej emisie skleníkových plynov o 30 % do roku 2030 v porovnaní s úrovňou z roku 2005 v odvetviach, ktoré nie sú zaradené do systému obchodovania s emisnými kvótami v Európskej únii zriadeného smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES². Cestná doprava sa významne podieľa na tvorbe emisií z uvedených odvetví. Emisie z cestnej dopravy navyše vykazujú rastúci trend a zostávajú výrazne nad úrovňou z roku 1990. Ak sa bude množstvo emisií z cestnej dopravy ďalej zvyšovať, takéto zvyšovanie bude neutralizovať zníženia emisií dosiahnuté v iných odvetviach v rámci boja proti zmene klímy.
- (8) V záveroch Európskej rady z 23. a 24. októbra 2014 sa vyzdvihol význam znižovania emisií skleníkových plynov a zdôraznili riziká spojené so závislosťou od fosílnych palív v odvetví dopravy na základe komplexného a technologicky neutrálneho prístupu na podporu znižovania emisií a energetickej účinnosti v doprave, elektrickej prepravy a obnoviteľných zdrojov energie v doprave aj po roku 2020.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/842 z 30. mája 2018 o záväznom ročnom znižovaní emisií skleníkových plynov členskými štátmi v rokoch 2021 až 2030, ktorým sa prispieva k opatreniam v oblasti klímy zameraným na splnenie záväzkov podľa Parížskej dohody, a o zmene nariadenia (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 156, 19.6.2018, s. 26).

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

- (9) S cieľom poskytovať spotrebiteľom v Únii bezpečné, udržateľné, konkurencieschopné a dostupné dodávky energie, energetická efektívnosť, ktorá prispieva k zmierňovaniu dopytu, je jedným z piatich synergických a úzko navzájom prepojených rozmerov uvedených v oznámení Komisie z 25. februára 2015 s názvom Rámcová stratégia odolnej energetickej únie s výhľadovou politikou v oblasti zmeny klímy. V uvedenom oznámení sa uvádza, že hoci sa vo všetkých hospodárskych odvetviach musia prijať opatrenia na zvýšenie efektívnosti ich spotreby energie, doprava má obrovský potenciál z hľadiska energetickej efektívnosti, ktorý možno realizovať aj pokračujúcou pozornosťou venovanou sprísňovaniu emisných noriem CO₂ pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá do roku 2030.
- (10) V hodnotení nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 z roku 2015 sa dospelo k záveru, že uvedené nariadenia boli relevantné, vo všeobecnosti jednotné a výrazne prispeli k úspore emisií, pričom boli nákladovo efektívnejšie, než sa pôvodne predpokladalo. Vytvorili tiež pre Úniu značnú pridanú hodnotu, ktorú by nebolo možné v rovnakej miere dosiahnuť vnútroštátnymi opatreniami. Prínosy uvedených nariadení však postupne klesali v dôsledku rastúcich rozdielov medzi emisiami CO₂ nameranými podľa nového európskeho jazdného cyklu (ďalej len „NEDC“ - New European Driving Cycle) a emisiami CO₂ vozidiel v reálnych podmienkach jazdy.

- (11) Preto je vhodné ciele nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 realizovať stanovením nových cieľových hodnôt pre znižovanie emisií CO₂ celého vozového parku EÚ pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá na obdobie do roku 2030. Pri vymedzovaní úrovni uvedených cieľových hodnôt sa zohľadnila ich účinnosť, pokiaľ ide o ich nákladovo efektívny príspevok k znižovaniu emisií do roku 2030 v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2018/842, výsledné náklady a úspory pre spoločnosť, výrobcov a používateľov vozidiel, ako aj ich priamy a nepriamy vplyv na zamestnanosť, konkurencieschopnosť, inovácie a súvisiace prínosy z hľadiska zníženého znečistenia ovzdušia a energetickej bezpečnosti. Keďže podiel osobných vozidiel na trhu a následne aj ich celkový príspevok emisií CO₂ je výrazne vyšší ako podiel a celkový príspevok ľahkých úžitkových vozidiel, považuje sa za vhodný diferencovaný prístup medzi osobnými vozidlami a ľahkými úžitkovými vozidlami.
- (12) Mal by sa zabezpečiť spoločensky prijateľný a spravodlivý prechod na mobilitu s nulovými emisiami. Je preto dôležité zohľadniť sociálne dôsledky takéhoto prechodu v celom hodnotovom reťazci automobilového priemyslu a aktívne riešiť jeho dôsledky pre zamestnanosť. Cielené programy na úrovni Únie a na vnútroštátnej aj regionálnej sa preto majú zamerať na rekvalifikáciu, zvyšovanie kvalifikácie a presuny pracovníkov, ako aj iniciatívy v oblasti vzdelávania a hľadania zamestnania v postihnutých komunitách a regiónoch, realizované v úzkej spolupráci so sociálnymi partnermi a príslušnými orgánmi. V rámci uvedeného prechodu by sa mala posilniť zamestnanosť žien, ako aj rovnosť príležitostí v tomto odvetví.

- (13) Úspešný prechod na mobilitu s nulovými emisiami si vyžaduje integrovaný prístup a vhodné prostredie na stimulovanie inovácií a zachovanie technologického prvenstva Únie v tomto odvetví. Sem patria verejné a súkromné investície do výskumu a inovácií, zvýšenie ponuky vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, zavádzanie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, začlenenie do energetických systémov, ako aj udržateľná dodávka materiálov a udržateľná výroba, opätovné použitie a recyklácia batérií v Európe. To si vyžaduje jednotné opatrenia na úrovni Únie, ako aj na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni.
- (14) V roku 2017 sa ako súčasť vykonávania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007¹ začal uplatňovať nový skúšobný postup na meranie emisií CO₂ z osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel a spotreby paliva uvedených vozidiel, a to celosvetový harmonizovaný skúšobný postup pre ľahké vozidlá (ďalej len „WLTP“- Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure) stanovený v nariadení Komisie (EÚ) 2017/1151². Vďaka uvedenému skúšobnému postupu sa získavajú hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva, ktoré lepšie zodpovedajú reálnym podmienkam.

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).

² Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 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, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1).

Preto je vhodné, aby sa pri určovaní nových cieľových hodnôt emisií CO₂ vychádzalo z emisií CO₂ stanovených na základe uvedeného skúšobného postupu. Keďže emisie CO₂ stanovené postupom WLTP budú na účely súladu s cieľovými hodnotami k dispozícii od roku 2021, je vhodné, aby sa nové emisné normy CO₂ vymedzili ako úrovne zníženia stanovené vzhľadom na cieľové hodnoty pre rok 2021 vypočítané na základe emisií CO₂ nameraných na účely emisného testu WLTP. S cieľom zabezpečiť spoľahlivosť a reprezentatívnosť hodnôt použitých ako východisko pre vymedzenie cieľových hodnôt zníženia emisií, ktoré sa majú uplatňovať v rokoch 2025 a 2030, podmienky vykonávania uvedených meraní sa spresnili v rámci vykonávania vykonávacích nariadení Komisie (EÚ) 2017/1152¹ a (EÚ) 2017/1153².

- (15) Je dôležité, aby určovanie požiadaviek na znižovanie emisií CO₂ i naďalej výrobcom motorových vozidiel v celej Únii a ich novému vozovému parku osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel poskytovalo predvídateľnosť a bezpečnosť pri plánovaní v rámci Únie.

¹ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1152 z 2. júna 2017, ktorým sa stanovuje metodika určovania korelačných parametrov potrebných na zohľadnenie zmien v regulačnom skúšobnom postupe, pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá a mení vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 293/2012 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 644).

² Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1153 z 2. júna 2017, ktorým sa stanovuje metodika určovania korelačných parametrov potrebných na zohľadnenie zmien v regulačnom skúšobnom postupe a mení nariadenie (EÚ) č. 1014/2010 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 679).

- (16) V hodnotení smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES¹, ktoré vykonala Komisia v roku 2016, sa zistila potreba ďalšieho objasnenia a zjednodušenia uvedeného legislatívneho aktu, čo by mohlo priniesť zvýšenie jeho relevantnosti, účinnosti, efektívnosti a koherentnosti. Komisia by preto mala najneskôr do 31. decembra 2020 preskúmať uvedenú smernicu a podľa potreby predložiť príslušný legislatívny návrh. S cieľom podporiť zavádzanie energeticky najúčinnjších a najekologickejších vozidiel by sa v rámci uvedeného preskúmania malo zväziť najmä začlenenie ľahkých úžitkových vozidiel a potreba primeranejších a harmonizovanejších požiadaviek Únie na označovanie, ktoré by spotrebiteľom poskytovalo porovnateľné, spoľahlivé a používateľsky ústretové informácie o výhodách vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vrátane informácií o látkach znečisťujúcich ovzdušie.
- (17) Cieľové hodnoty zníženia emisií pre celý vozový park nových osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v rámci Únie by sa preto mali stanoviť pre rok 2025 a pre rok 2030 pri zohľadnení času obnovy vozového parku a potreby prispieť k dosahovaniu cieľov v oblasti klímy a energetiky na rok 2030 zo strany odvetvia cestnej dopravy. Uvedeným postupným prístupom sa vysielajú jasný a včasný signál pre automobilový priemysel, aby neodkladal zavedenie energeticky efektívnych technológií a vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES z 13. decembra 1999 o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pri predaji nových osobných automobilov (Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16).

- (18) Emisné normy CO₂ stanovené v tomto nariadení sa vzťahujú na nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá. Pokiaľ ide o súčasný vozový park takýchto vozidiel vrátane ojazdených vozidiel, dodatočné opatrenia zamerané na zníženie emisií sa môžu prijať okrem iného aj na vnútroštátnej úrovni a na úrovni Únie. Môžu sa napríklad prijať opatrenia na podporu vyššej miery obnovy vozového parku, aby sa staršie vozidlá s vyššími emisiami čo najrýchlejšie nahradili ekologickejšími vozidlami. Prístup k cenovo dostupnejším vozidlám s nulovými a nízkymi emisiami by mohol stimulovať zmenu správania spotrebiteľov a viesť k rýchlejšiemu zavádzaniu nízkoemisných technológií.
- (19) Hoci je Únia jedným z najvýznamnejších svetových výrobcov motorových vozidiel a vo svetovom automobilovom priemysle si udržiava technologické prvenstvo, konkurencia rastie a tento priemysel sa v dôsledku nových inovácií v oblasti elektrických hnacích sústav a kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility rýchlo mení. Ak si chce Únia zachovať konkurencieschopnosť vo svete a prístup k trhom, potrebuje regulačný rámec vrátane osobitného stimulu v oblasti vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, ktorý prispeje k vytvoreniu veľkého domáceho trhu a zaisť podporu technologického vývoja a inovácií.
- (20) Mal by sa zaviesť cielený mechanizmus stimulov na uľahčenie plynulého prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Uvedený mechanizmus by sa mal navrhnúť tak, aby podporil zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie. Malo by sa tiež zaviesť osobitné prechodné opatrenie, ktoré spotrebiteľom z členských štátov s nízkym zastúpením vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trhu umožní prístup k takýmto vozidlám.

- (21) Stanovenie vhodných referenčných hodnôt pre podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v celom vozovom parku EÚ spolu s vhodným mechanizmom na úpravu cieľových hodnôt špecifických emisií pre jednotlivých výrobcov podľa podielu vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v ich vozovom parku by malo byť silným a dôveryhodným signálom pre vývoj, zavádzanie a nákup takýchto vozidiel, pričom sa zároveň vytvorí priestor na ďalšie zvyšovanie účinnosti tradičných spaľovacích motorov.
- (22) Pri určovaní kreditov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami je vhodné zohľadniť rozdielne emisie CO₂ týchto vozidiel. Pokiaľ ide o osobné vozidlá, pri prechode na vozidlá s nulovými emisiami by sa mala zohľadniť úloha nízkoemisných vozidiel, najmä hybridných plug-in vozidiel. Mechanizmus úprav by mal zabezpečiť, aby výrobca, ktorý prekročí referenčnú úroveň, mohol využívať výhody vyšších cieľových hodnôt špecifických emisií. S cieľom zaistiť vyvážený prístup by sa mali stanoviť obmedzenia úrovne možných úprav v rámci uvedeného mechanizmu. Tým sa zabezpečia stimuly, podporí včasné zavádzanie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc a zaistia vysoké prínosy pre spotrebiteľov, konkurencieschopnosť a životné prostredie.
- (23) Legislatívny rámec na dosiahnutie cieľovej hodnoty celého vozového parku EÚ by mal zabezpečiť konkurenčne neutrálne, sociálne spravodlivé a udržateľné cieľové hodnoty znižovania emisií zohľadňujúce rozmanitosť európskych výrobcov automobilov, ktoré nebudú neodôvodnene narúšať hospodársku súťaž medzi nimi.

- (24) V záujme zachovania rozmanitosti na trhu s osobnými vozidlami a ľahkými úžitkovými vozidlami a jeho schopnosť uspokojovať rôzne potreby spotrebiteľov, by sa mali cieľové hodnoty špecifických emisií by sa mali vymedziť ako lineárna funkcia úžitkovej hodnoty vozidiel. Zachovanie hmotnosti ako parametra úžitkovej hodnoty sa považuje za koherentné so súčasným režimom. V záujme lepšieho zohľadnenia hmotnosti vozidiel na cestách by sa mal tento parameter s účinnosťou od roku 2025 zmeniť z hmotnosti v pohotovostnom stave na skúšobnú hmotnosť vozidla, ako sa uvádza v postupe WLTP.
- (25) Malo by sa zamerať na zmenu cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ v dôsledku zmien priemernej hmotnosti vozového parku. Zmeny priemernej hmotnosti by sa preto mali bezodkladne premietnuť do výpočtov cieľových hodnôt špecifických emisií a úpravy hodnôt priemernej hmotnosti, ktorá sa na tento účel používa, by sa mali uskutočniť každé dva roky s účinnosťou od roku 2025.

- (26) S cieľom rozložiť úsilie o znižovanie emisií konkurenčne neutrálne a spravodlivo a zároveň zohľadniť rozmanitosť trhu s osobnými vozidlami a ľahkými úžitkovými vozidlami a so zreteľom na prechod v roku 2021 na cieľové hodnoty špecifických emisií podľa postupu WLTP je vhodné určiť smernicu krivky hraničných hodnôt na základe špecifických emisií CO₂ všetkých novoevidovaných vozidiel v danom roku a zohľadniť zmenu cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ medzi rokmi 2021, 2025 a 2030, aby sa zaistilo úsilie o vyrovnané znižovanie emisií zo strany všetkých výrobcov. Pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá, na výrobcov ľahších dodávkových vozidiel odvodených od osobných vozidiel by sa mal vzťahovať rovnaký prístup ako na výrobcov osobných vozidiel, zatiaľ čo pre výrobcov ťažších nákladných vozidiel by sa mala stanoviť vyššia a pevná smernica krivky na celé cieľové obdobie.
- (27) Zámerom tohto nariadenia je dosiahnuť jeho ciele, okrem iného vytvorením stimulov pre automobilový priemysel, aby investoval do nových technológií. Týmto nariadením sa aktívne podporujú ekologické inovácie a vytvára mechanizmus, ktorý by mal podporiť budúci technický rozvoj. Zo skúseností vyplýva, že ekologické inovácie úspešne prispeli k nákladovej efektívnosti nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 a k zníženiu emisií CO₂ v reálnych podmienkach. Tento prístup by sa preto mal zachovať a pôsobnosť by sa mala rozšíriť s cieľom stimulovať zvýšenie účinnosti klimatizačných systémov.

- (28) Mala by sa však zabezpečiť rovnováha medzi stimulmi určenými pre ekologické inovácie a tie technológie, u ktorých sa účinok zníženia emisií prejavil pri oficiálnom skúšobnom postupe. Preto je vhodné zachovať limit pre úspory dosiahnuté ekologickými inováciami, na ktoré môže výrobca prihliadať na účely dodržania cieľovej hodnoty. Komisia by mala mať možnosť preskúmania úrovne uvedeného limitu, a to najmä s cieľom zohľadniť účinky zmeny v oficiálnom skúšobnom postupe. Je takisto vhodné objasniť, ako by sa mali počítat úspory na účely dosiahnutia cieľovej hodnoty.
- (29) Pri znižovaní spotreby energie a emisií CO₂ u nových vozidiel sú dôležité udržateľné ľahké komponenty. Ich ďalší vývoj a zavádzanie by mal podporiť prechod na mobilitu s nulovými a nízkymi emisiami.
- (30) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES¹ vytvorila harmonizovaný rámec obsahujúci administratívne ustanovenia a všeobecné technické požiadavky na schvaľovanie všetkých nových vozidiel v jej pôsobnosti. Subjekt zodpovedný za súlad s týmto nariadením by mal byť ten istý ako subjekt zodpovedný za všetky aspekty postupu typového schválenia v súlade so smernicou 2007/46/ES a za zabezpečenie zhody výroby.
- (31) Na účely typového schválenia platia pre vozidlá na špeciálne účely v zmysle vymedzenia v prílohe II k smernici 2007/46/ES osobitné požiadavky, a preto by sa tieto mali vyňať z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

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).

- (32) V prípadoch, keď by ľahké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami, ktorých referenčná hmotnosť presahuje 2 610 kg, prípadne 2 840 kg, nepatrili do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia len z dôvodu hmotnosti zásobníka energie, je vhodné povoliť, aby sa uvedené vozidlá považovali za vozidlá patriace do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.
- (33) Na určovanie cieľových hodnôt znižovania emisií nie je vhodné využívať rovnakú metódu pre veľkovýrobcov ako pre malovýrobcov, ktorí sú na základe kritérií stanovených v tomto nariadení považovaní za nezávislých. Uvedení malovýrobcovia by mali mať možnosť požiadať o alternatívne cieľové hodnoty znižovania emisií, ktoré zodpovedajú technologickému potenciálu vozidiel daného výrobcu na zníženie ich špecifických emisií CO₂ a špecifikám príslušných segmentov trhu.
- (34) Vzhľadom na neprimeraný vplyv, ktorý by na najmenších výrobcov malo plnenie cieľových hodnôt špecifických emisií stanovených na základe úžitkovej hodnoty vozidla, na vysokú administratívnu záťaž postupu udeľovania výnimiek a iba okrajový úžitok z hľadiska zníženia emisií CO₂ z vozidiel predávaných týmito výrobcami, by sa výrobcovia menej ako 1 000 nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie ročne v Únii mali vyňať z rámca pôsobnosti cieľových hodnôt špecifických emisií a oslobodiť od poplatkov za nadmerné emisie. Ak však výrobca, na ktorého sa vzťahuje vyňatie z pôsobnosti, požiada o udelenie výnimky a výnimku získa, je vhodné, aby sa od takéhoto výrobcu požadovalo dosiahnutie cieľovej hodnoty pre danú výnimku.

- (35) Postup udeľovania výnimiek z cieľovej hodnoty 95 g CO₂/km za celý vozový park EÚ pre špecializovaných výrobcov vozidiel zabezpečuje, aby v súvislosti s uvedenou cieľovou hodnotou bola snaha o znižovanie emisií, ktorá sa požaduje od uvedených špecializovaných výrobcov, v súlade so snahou veľkovýrobcov. Týmto špecializovaným výrobcom je vhodné naďalej umožňovať do roku 2028 udelenie výnimky z cieľových hodnôt uplatniteľných od roku 2025.
- (36) Pri určovaní priemerných špecifických emisií CO₂ pre všetky nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá zapísané do evidencie v Únii, za ktoré zodpovedajú výrobcovia, by sa mali brať do úvahy všetky osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá bez ohľadu na ich hmotnosť alebo prípadne iné charakteristiky. Hoci sa nariadenie (ES) č. 715/2007 nevzťahuje na osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá s referenčnou hmotnosťou nad 2 610 kg, na ktoré sa nerozširuje typové schválenie v súlade s článkom 2 ods. 2 uvedeného nariadenia, emisie týchto vozidiel by sa mali merať v súlade s tými istými postupmi merania, aké sú uvedené podľa nariadenia (ES) č. 715/2007, najmä postupmi stanovenými v nariadení Komisie (ES) č. 692/2008¹ a v nariadení (EÚ) 2017/1151 a korelačnými postupmi prijatými podľa nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011, najmä podľa vykonávacích nariadení (EÚ) 2017/1152 a (EÚ) 2017/1153. Výsledné hodnoty emisií CO₂ by sa mali zapisovať do osvedčenia o zhode vozidla s cieľom umožniť ich zaradenie do monitorovacieho systému.

¹ Nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008 ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 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 199, 28.7.2008, s. 1).

- (37) Špecifické emisie CO₂ dokončovaných ľahkých úžitkových vozidiel by sa mali prideliť výrobcovi základného vozidla.
- (38) Mala by sa zohľadniť osobitná situácia výrobcov ľahkých úžitkových vozidiel vyrábajúcich nedokončené vozidlá, ktoré sa typovo schvaľujú vo viacerých stupňoch. Hoci sú títo výrobcovia zodpovední za plnenie cieľových hodnôt emisií CO₂, mali by mať možnosť s dostatočnou istotou predvídať hodnotu emisií CO₂ dokončovaných vozidiel. Komisia by mala zabezpečiť, aby sa uvedené potreby primerane zohľadnili vo vykonávacích opatreniach prijatých podľa nariadenia (ES) č. 715/2007.
- (39) V záujme poskytnutia flexibility výrobcom na splnenie ich cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia sa táto môžu dohodnúť, že vytvoria združenie na otvorenom, transparentnom a nediskriminačnom základe. Dohoda o vytvorení združenia by nemala presiahnuť päť rokov, ale mala by sa dať obnoviť. Ak výrobcovia vytvoria združenie, ich cieľové hodnoty podľa tohto nariadenia by sa mali považovať za splnené, ak priemerné emisie združenia ako celku nepresiahnu cieľovú hodnotu špecifických emisií pre združenie.
- (40) Možnosť vytvárať združenia sa u výrobcov osvedčila ako nákladovo efektívny spôsob dosahovania cieľových hodnôt emisií CO₂, ktorý uľahčuje dosiahnuť súlad najmä tým výrobcom, ktorí vyrábajú obmedzený rad vozidiel. Komisia by v záujme zlepšenia konkurenčnej neutrality mala mať právomoc objasňovať podmienky, za ktorých môžu nezávislí výrobcovia vytvárať združenia, aby mohli získať postavenie rovnocenné s prepojenými podnikmi.
- (41) Na zaistenie dosiahnutia cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia je potrebný masívny mechanizmus zabezpečovania súladu.

- (42) Na dosiahnutie zníženia emisií CO₂ požadovaného podľa tohto nariadenia je tiež nevyhnutné, aby boli emisie používaných vozidiel v súlade s hodnotami CO₂ určenými pri typovom schvaľovaní. Komisia by preto pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu mala mať možnosť zohľadniť akúkoľvek systémovú nezhodu, ktorú schvaľovacie úrady pre typové schvaľovanie zistia v súvislosti s emisiami CO₂ používaných vozidiel.
- (43) Komisia by mala mať právomoc vypracovať a zaviesť postup overovania, či emisie CO₂ používaných vozidiel stanovené v súlade s postupom WLTP zodpovedajú hodnotám emisií CO₂ uvedeným v osvedčení o zhode. Pri vývoji uvedeného postupu by sa osobitná pozornosť mala venovať určovaniu metód, a to aj s využitím údajov z palubných zariadení na sledovanie spotreby paliva a/alebo energie, pomocou ktorých je možné odhaliť stratégie umelého zlepšovania hodnôt emisií CO₂ vozidla pri skúšobnom postupe typového schválenia. Ak sa počas takéhoto overovania zistia odchýlky alebo stratégie, ktoré umelo zlepšujú hodnoty emisií CO₂ vozidla, uvedené zistenia sa majú považovať za dostatočný dôvod na podozrenie, že existuje vážne riziko nedodržania požiadaviek stanovených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858¹ a nariadení (ES) č. 715/2007, a členské štáty by na základe toho mali prijať potrebné opatrenia podľa kapitoly XI nariadenia (EÚ) 2018/858.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 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) 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (44) Špecifické emisie CO₂ pochádzajúce z nových osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel sa v Únii merajú jednotne v súlade s postupom WLTP. S cieľom minimalizovať administratívnu záťaž vyplývajúcu z tohto nariadenia by sa mal súlad merať s odkazom na údaje o evidencii nových osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v Únii zozbierané členskými štátmi a oznámené Komisii. S cieľom zabezpečiť jednotnosť údajov použitých na posúdenie súladu by sa pravidlá zhromažďovania a oznamovania týchto údajov mali čo najviac zjednotiť. Preto by sa mala jasne stanoviť zodpovednosť príslušných orgánov za poskytovanie správnych a úplných údajov, ako aj potreba účinnej spolupráce medzi týmito orgánmi a Komisiou pri riešení problémov kvality údajov.
- (45) Súlad s cieľovými hodnotami stanovenými v tomto nariadení výrobcami by sa mal hodnotiť na úrovni Únie. Výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie CO₂ prekročia priemerné špecifické emisie CO₂ povolené podľa tohto nariadenia, by za každý kalendárny rok mali zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem do všeobecného rozpočtu Únie. Komisia by mala vo svojom preskúmaní v roku 2023 vyhodnotiť možnosť prideliť sumy z poplatku za nadmerné emisie osobitnému fondu alebo príslušnému programu, ktorého cieľom je zabezpečiť spravodlivý prechod na mobilitu s nulovými emisiami a podporiť rekvalifikáciu, zvyšovanie kvalifikácie a iné vzdelávanie na rozvoj zručností pracovníkov v automobilovom priemysle.
- (46) Akékoľvek vnútroštátne opatrenie, ktoré členské štáty môžu zachovať alebo zaviesť v súlade s článkom 193 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), by na základe posúdenia účelu tohto nariadenia a ním zavedených postupov nemalo ukladať dodatočné alebo prísnejšie sankcie výrobcovi, ktorí nedosahujú svoje cieľové hodnoty stanovené podľa tohto nariadenia.

- (47) Týmto nariadením by nemalo byť dotknuté úplné uplatňovanie pravidiel Únie o hospodárskej súťaži.
- (48) Užitočnosť cieľových hodnôt znižovania emisií CO₂ stanovených v tomto nariadení v skutočnosti do veľkej miery závisí od toho, nakoľko je oficiálny skúšobný postup reprezentatívny z hľadiska reálnych podmienok. V súlade s vedeckým stanoviskom 1/2016 mechanizmu vedeckého poradenstva (Scientific Advice Mechanism - SAM) s názvom Odstránenie rozdielov medzi skutočnými emisiami CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel a emisiami nameranými pri laboratórnom testovaní a odporúčaním Európskeho parlamentu Rade a Komisii zo 4. apríla 2017 v nadväznosti na jeho vyšetrenie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle¹ by sa mal zaviesť mechanizmus na posúdenie reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie vozidiel stanovených v reálnych podmienkach v súlade s postupom WLTP. Najspoľahlivejším spôsobom zabezpečenia reprezentatívnosti hodnôt z typového schválenia za reálnych podmienok je použiť údaje z palubných zariadení na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie. Komisia by preto mala mať právomoc vypracovať postupy potrebné na zber a spracovanie údajov o spotrebe paliva a energie potrebných na vypracovanie takýchto posúdení a na zabezpečenie verejnej dostupnosti takýchto údajov pri súčasnom zabezpečení ochrany všetkých osobných údajov. Okrem toho je v záujme zabezpečenia dostupnosti údajov o spotrebe paliva a energie z batériových elektrických vozidiel a vozidiel s plyným pohonom vrátane vodíka vhodné, aby sa v rámci vykonávania nariadenia (EÚ) 2017/1151 bezodkladne pokračovalo v práci na normalizácii palubných zariadení na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie pre takéto vozidlá.

¹ Ú. v. EÚ C 298, 23.8.2018, s. 140.

- (49) Komisia by okrem toho mala posúdiť, ako údaje o spotrebe paliva a energie môžu pomôcť zabezpečiť, aby emisie CO₂ z vozidiel stanovené v súlade s postupom WLTP zostali v priebehu času reprezentatívne z hľadiska emisií v reálnych podmienkach pre všetkých výrobcov a presnejšie, ako sa takéto údaje dajú použiť na sledovanie rozdielu medzi emisiami CO₂ stanovenými v laboratórnych podmienkach a emisiami CO₂ v reálnych podmienkach a prípadne ako zabrániť zvyšovaniu tohto rozdielu.
- (50) Je dôležité posúdiť emisie počas celého životného cyklu osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel na úrovni Únie. Na tento účel by Komisia najneskôr v roku 2023 mala vyhodnotiť možnosť vypracovať spoločnú metodiku Únie na hodnotenie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO₂ počas celého životného cyklu takýchto vozidiel uvedených na trh Únie. Komisia by mala prijať následné opatrenia a v prípade potreby aj legislatívne návrhy.
- (51) V roku 2024 sa uskutoční preskúmanie pokroku dosiahnutého v rámci nariadenia (EÚ) 2018/842 a smernice 2003/87/ES. Je preto vhodné komplexne preskúmať účinnosť tohto nariadenia v roku 2023 s cieľom umožniť koordinované a jednotné posúdenie opatrení, ktoré sa vykonávajú v rámci všetkých uvedených nástrojov. Komisia by v uvedenom preskúmaní v roku 2023 mala určiť aj jasné smerovanie k ďalšiemu znižovaniu emisií CO₂ z osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v období po roku 2030 s cieľom výrazne prispieť k dosiahnutiu dlhodobého cieľa Parížskej dohody. V prípade potreby by sa k správe o uvedenom posúdení mal pripojiť návrh na zmenu tohto nariadenia.

(52) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o špecifikovanie podrobných podmienok dohôd o združení, prijatie podrobných pravidiel pre postupy monitorovania a vykazovania údajov o priemerných emisiách a uplatňovaní príloh II a III, prijatie podrobných pravidiel o postupoch nahlasovania zistených odchýlok pri emisiách CO₂ vozidiel v prevádzke ako výsledok overení a zohľadňovania týchto odchýlok pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu, určenie prostriedkov vyberania poplatkov za nadmerné emisie, uverejňovanie výkonnosti výrobcov, prijímanie podrobných ustanovení pre postup schvaľovania inovačných technológií alebo balíkov inovačných technológií, prijímanie podrobného postupu na zber a spracúvanie parametrov týkajúcich sa emisií CO₂ a spotreby paliva alebo energie osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v reálnych podmienkach, stanovenie postupov na uskutočnenie overovania, i) či hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva zapísané v osvedčení o zhode zodpovedajú emisiám CO₂ a spotrebe paliva vozidiel v prevádzke, a ii) či sú na palube alebo v súvislosti s vybratými vzorkami vozidiel použité stratégie, ktoré umelo vylepšujú výkon vozidla pri skúškach uskutočňovaných na účely typového schválenia, a stanovenie korelačných parametrov potrebných na to, aby sa zohľadnila akákoľvek zmena v regulačnom skúšobnom postupe merania špecifických emisií CO₂. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹.

¹ 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).

(53) S cieľom zmeniť alebo podľa potreby doplniť nepodstatné prvky ustanovení tohto nariadenia by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ v súvislosti so zmenou požiadaviek na údaje a parametrov údajov stanovených v prílohách II a III, stanovením pravidiel pre interpretáciu kritérií oprávnenosti, pokiaľ ide o udeľovanie výnimiek určitým výrobcom, obsah žiadostí o udelenie výnimky a obsah a vyhodnocovanie programov znižovania špecifických emisií CO₂, zmenou časti A prílohy I tohto nariadenia na účely stanovenia vzorcov pre výpočet výnimočných cieľových hodnôt pre špecializovaných výrobcov, prispôbením limitu pre celkový príspevok inovačných technológií na zníženie priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu s účinnosťou od roku 2025, stanovením hlavných zásad a kritérií na definovanie postupov na vykonávanie overovaní, zavedením opatrení na úpravu hodnôt M₀ a TM₀ a prispôbením vzorcov na výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií, aby sa zohľadnila zmena v regulačnom skúšobnom postupe. 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.

- (54) Nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 by sa mali zrušiť s účinnosťou od 1. januára 2020.
- (55) Keďže ciele tohto nariadenia, a to stanovenie výkonových emisných požiadaviek pre emisie CO₂ nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov ich rozsahu a dôsledkov ich 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 uvedených cieľov,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy a ciele

1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové emisné požiadavky pre emisie CO₂ nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel, aby sa prispelo k dosiahnutiu cieľa Únie spočívajúceho v znížení jej emisií skleníkových plynov, ako sa ustanovuje v nariadení (EÚ) 2018/842, a cieľov Parížskej dohody a zabezpečilo riadne fungovanie vnútorného trhu.
2. Týmto nariadením sa od 1. januára 2020 stanovuje cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ 95 g CO₂/km pre priemerné emisie z nových osobných vozidiel a cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ 147 g CO₂/km pre priemerné emisie z nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v Únii, ktoré sa merajú do 31. decembra 2020 v súlade s nariadením (ES) č. 692/2008 spolu s vykonávacími nariadeniami (EÚ) 2017/1152 a (EÚ) 2017/1153, a ktoré sa od 1. januára 2021 merajú v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151.
3. V rámci integrovaného prístupu Únie, ktorý sa uvádza v oznámení Komisie zo 7. februára 2007 s názvom Výsledky preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel doplnia toto nariadenie do 31. decembra 2024 dodatočné opatrenia zodpovedajúce zníženiu o 10 g CO₂/km.

4. Od 1. januára 2025 sa na celý vozový park EÚ uplatňujú tieto cieľové hodnoty:
- a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje 15 % zníženie cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.1 časti A prílohy I;
 - b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje 15 % zníženie cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.1 časti B prílohy I.
5. Od 1. januára 2030 sa na celý vozový park EÚ uplatňujú tieto cieľové hodnoty:
- a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje 37,5 % zníženie cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.2 časti A prílohy I;
 - b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje 31 % zníženie cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.2 časti B prílohy I.
6. Od 1. januára 2025 sa v súlade s bodmi 6.3 častí A a B prílohy I uplatňuje referenčná hodnota vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, ktorá sa rovná 15 % podielu príslušných vozových parkov nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel.

7. Od 1. januára 2030 sa v súlade s bodmi 6.3 častí A a B prílohy I uplatňujú tieto referenčné hodnoty vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami:
- a) referenčná hodnota, ktorá sa rovná 35 % podielu vozového parku nových osobných vozidiel, a
 - b) referenčná hodnota, ktorá sa rovná 30 % podielu vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na tieto motorové vozidlá:
- a) kategórie M₁, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES (osobné vozidlá), ktoré sú po prvýkrát zapísané do evidencie v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (nové osobné vozidlá);

b) kategórie N₁, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg, a vozidlá kategórie N₁, v prípade ktorých sa typové schválenie rozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 (ľahké úžitkové vozidlá), ktoré sú po prvýkrát zapísané do evidencie v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (nové ľahké úžitkové vozidlá). Vozidlá kategórie N s nulovými emisiami a referenčnou hmotnosťou presahujúcou 2 610 kg alebo eventuálne 2 840 kg sa na účely tohto nariadenia a bez toho, aby bola dotknutá smernica 2007/46/ES a nariadenie (ES) č. 715/2007, považujú od 1. januára 2025 za ľahké úžitkové vozidlá, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, ak je nadmerná referenčná hmotnosť spôsobená len hmotnosťou zásobníka energie.

2. Predchádzajúca evidencia mimo Únie vykonaná menej ako tri mesiace pred evidenciou v Únii sa nezohľadňuje.
3. Toto nariadenie sa neuplatňuje na vozidlá na špeciálne účely vymedzené v bode 5 časti A prílohy II k smernici 2007/46/ES.
4. Článok 4, článok 7 ods. 4 písm. b) a c), článok 8 a článok 9 ods. 1 písm. a) a c) sa neuplatňujú na výrobcu, ktorý spolu so všetkými svojimi prepojenými podnikmi je v predchádzajúcom kalendárnom roku zodpovedný za menej ako 1 000 prihlásení nových osobných automobilov alebo menej ako 1 000 prihlásení nových ľahkých úžitkových vozidiel do evidencie v Únii, pokiaľ takýto výrobca nepožiadá o výnimku a neudelí sa mu výnimka v súlade s článkom 10.

Článok 3
Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:
- a) „priemerné špecifické emisie CO₂“ je vzhľadom na výrobcu priemer špecifických emisií CO₂ všetkých nových osobných vozidiel alebo všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré vyrába;
 - b) „osvedčenie o zhode“ je osvedčenie o zhode uvedené v článku 18 smernice 2007/46/ES;
 - c) „dokončované vozidlo“ je ľahké úžitkové vozidlo, ktorému bolo po ukončení postupu viacstupňového typového schválenia udelené typové schválenie v súlade so smernicou 2007/46/ES;

- d) „dokončené vozidlo“ je akékoľvek ľahké úžitkové vozidlo, ktoré sa nemusí dokončovať, aby spĺňalo príslušné technické požiadavky smernice 2007/46/ES;
- e) „základné vozidlo“ je akékoľvek ľahké úžitkové vozidlo, ktoré sa používa v počiatočnom stupni postupu viacstupňového typového schválenia;
- f) „výrobca“ je osoba alebo subjekt, ktorý schvaľovaciemu úradu zodpovedá za všetky aspekty postupu typového schválenia ES v súlade so smernicou 2007/46/ES a za zabezpečenie zhody výroby;
- g) „hmotnosť v prevádzkovom stave“ alebo „M“ je hmotnosť osobného vozidla alebo ľahkého úžitkového vozidla s karosériou v prevádzkovom stave uvedená v osvedčení o zhode a vymedzená v bode 2.6 prílohy I k smernici 2007/46/ES;

- h) „špecifické emisie CO₂“ sú emisie CO₂ osobného vozidla alebo ľahkého úžitkového vozidla merané v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a jeho vykonávacími nariadeniami a špecifikované v osvedčení o zhode vozidla ako hmotnostné emisie CO₂ (spolu). Pre osobné vozidlá alebo ľahké úžitkové vozidlá, ktoré nie sú typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, „špecifické emisie CO₂“ sú emisie CO₂ merané podľa nariadenia (ES) č. 715/2007, konkrétne v súlade s rovnakým postupom merania, aký je stanovený v nariadení (ES) č. 692/2008 do 31. decembra 2020 a od 1. januára 2021 v nariadení (EÚ) 2017/1151, alebo v súlade s postupmi prijatými Komisiou na stanovenie emisií CO₂ pre takéto vozidlá;
- i) „stopa“ je priemerný rozchod vynásobený rázvorom kolies, ako sa uvádza v osvedčení o zhode a vymedzuje v bodoch 2.1 a 2.3 prílohy I k smernici 2007/46/ES;
- j) „cieľová hodnota špecifických emisií“ je vzhľadom na výrobcu ročná cieľová hodnota určená v súlade s prílohou I alebo ak sa výrobcovi udelí výnimka podľa článku 10, je to cieľová hodnota špecifických emisií určená v súlade s touto výnimkou;
- k) „cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ“ sú priemerné emisie CO₂ všetkých nových osobných vozidiel alebo všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré sa majú dosiahnuť v danom období;

- l) „skúšobná hmotnosť“ alebo „TM“ je skúšobná hmotnosť osobného vozidla alebo ľahkého úžitkového vozidla uvedená v osvedčení o zhode a vymedzená v bode 3.2.25 prílohy XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151;
 - m) „vozidlo s nulovými a nízkymi emisiami“ je osobné vozidlo alebo ľahké úžitkové vozidlo s výfukovými emisiami od 0 do 50 g CO₂/km určenými v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151;
 - n) „užitočné zaťaženie“ je rozdiel medzi najvyššou technicky prípustnou hmotnosťou v naloženom stave podľa prílohy II k smernici 2007/46/ES a hmotnosťou vozidla.
2. Na účely tohto nariadenia je „skupina prepojených výrobcov“ výrobca a s ním prepojené podniky. Vo vzťahu k výrobcovi „prepojené podniky“ sú:
- a) podniky, v ktorých má výrobca priamo alebo nepriamo:
 - i) právomoc vykonávať viac ako polovicu hlasovacích práv, alebo
 - ii) právomoc vymenovať viac ako polovicu členov dozornej rady, predstavenstva alebo orgánov právne zastupujúcich podnik, alebo
 - iii) právo riadiť záležitosti podniku;
 - b) podniky, ktoré majú priamo alebo nepriamo nad výrobcom práva alebo právomoci uvedené v písmene a);

- c) podniky, v ktorých má podnik uvedený v písmene b), priamo alebo nepriamo, práva alebo právomoci uvedené v písmene a);
- d) podniky, v ktorých má výrobca spolu s jedným alebo viacerými podnikmi uvedenými v písmene a), b) alebo c) alebo v ktorých majú dva alebo viaceré podniky uvedené v písmene a), b) alebo c) spolu práva alebo právomoci uvedené v písmene a);
- e) podniky, v ktorých sú práva alebo právomoci uvedené v písmene a) spoločne v držbe výrobcu alebo jedného či viacerých s ním prepojených podnikov uvedených v písmenách a) až d) a jednej alebo viacerých tretích strán.

Článok 4

Cieľové hodnoty špecifických emisií

1. Výrobca zabezpečí, aby jeho priemerné špecifické emisie CO₂ neprekročili tieto cieľové hodnoty špecifických emisií:
 - a) v kalendárnom roku 2020 cieľová hodnota špecifických emisií určená v súlade s bodmi 1 a 2 časti A prílohy I v prípade osobných vozidiel alebo s bodmi 1 a 2 časti B prílohy I v prípade ľahkých úžitkových vozidiel, alebo ak výrobcovi bola udelená výnimka podľa článku 10, v súlade s uvedenou výnimkou;

- b) v každom kalendárnom roku od 2021 do 2024 cieľové hodnoty špecifických emisií určené v súlade s bodmi 3 a 4 časti A, prípadne časti B prílohy I, alebo ak výrobcovi bola udelená výnimka podľa článku 10, v súlade s uvedenou výnimkou a bodom 5 časti A alebo B prílohy I;
 - c) v každom kalendárnom roku, počnúc rokom 2025, cieľové hodnoty špecifických emisií určené v súlade s bodom 6.3 časti A alebo B prílohy I, alebo ak výrobcovi bola udelená výnimka podľa článku 10, v súlade s uvedenou výnimkou.
2. Ak v prípade ľahkých úžitkových vozidiel nie sú dostupné špecifické emisie CO₂ dokončovaného vozidla, výrobca základného vozidla použije špecifické emisie CO₂ tohto základného vozidla na určenie svojich priemerných špecifických emisií CO₂.
3. Na účely určenia priemerných špecifických emisií CO₂ každého výrobcu sa vezmú do úvahy nasledujúce percentuálne podiely nových osobných vozidiel každého výrobcu zapísaných do evidencie v príslušnom roku:
- 95 % v roku 2020,
 - 100 % od roku 2021.

Článok 5
Superkredity

Pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂ sa každé nové osobné vozidlo so špecifickými emisiami CO₂ nižšími ako 50 g CO₂/km počíta ako:

- 2 osobné vozidlá v roku 2020,
- 1,67 osobného vozidla v roku 2021,
- 1,33 osobného vozidla v roku 2022,
- 1 osobné vozidlo od roku 2023

v roku evidencie vozidla v období rokov 2020 až 2022 s výhradou maximálneho limitu vo výške 7,5 g CO₂/km počas tohto obdobia na každého výrobcu v zmysle výpočtu podľa článku 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/1153.

Článok 6
Združovanie

1. Iní výrobcovia než tí, ktorým sa udelila výnimka podľa článku 10, sa môžu združovať v záujme plnenia svojich povinností podľa článku 4.

2. Dohoda o združení sa môže týkať jedného alebo viacerých kalendárnych rokov pod podmienkou, že celková platnosť dohody nepresahuje päť kalendárnych rokov a dohoda musí nadobudnúť platnosť najneskôr 31. decembra prvého kalendárneho roku, za ktorý sa má objem emisií posudzovať spoločne. Výrobcovia, ktorí sa združili, poskytujú Komisii tieto informácie:
 - a) výrobcov, ktorí budú v združení;
 - b) výrobcu určeného za správcu združenia, ktorý bude kontaktnou osobou združenia a bude zodpovedný za platbu poplatkov za nadmerné emisie uložené združeniu v súlade s článkom 8;
 - c) dôkaz o tom, že správca združenia bude schopný plniť povinnosti podľa písmena b);
 - d) vozidlá evidované v kategórii M₁ alebo N₁, ktorých sa združenie týka.
3. Ak navrhovaný správca združenia nespĺňa požiadavku platby poplatkov za nadmerné emisie uložené združeniu v súlade s článkom 8, Komisia to oznámi výrobcovi.
4. Výrobcovia v združení spoločne informujú Komisiu o každej zmene správcu združenia alebo jeho finančnej situácie, ktorá by mohla ovplyvniť jeho schopnosť plniť požiadavku platby poplatkov za nadmerné emisie uložené združeniu v súlade s článkom 8, ako aj o každej zmene členstva v združení alebo o jeho rozpustení.

5. Výrobcovia môžu uzatvárať dohody o združení pod podmienkou, že ich dohody sú v súlade s článkami 101 a 102 ZFEÚ a že umožňujú otvorenú, transparentnú a nediskriminačnú účasť každého výrobcu žiadajúceho o členstvo v združení za komerčne prijateľných podmienok. Bez toho, aby bola dotknutá všeobecná uplatniteľnosť pravidiel Únie o hospodárskej súťaži na takéto združenia, zabezpečia všetci členovia združenia najmä to, aby sa v kontexte ich dohody o združení neposkytovali žiadne údaje ani nevymieňali žiadne informácie okrem týchto informácií:
- a) priemerné špecifické emisie CO₂;
 - b) cieľová hodnota špecifických emisií;
 - c) celkový počet vozidiel zapísaných do evidencie.
6. Odsek 5 sa neuplatňuje v prípade, ak sú všetci výrobcovia zahrnutí v združení súčasťou rovnakej skupiny prepojených výrobcov.
7. Okrem prípadov oznámených podľa odseku 3 tohto článku sa výrobcovia v združení, o ktorom bola Komisia informovaná, považujú za jedného výrobcu na účely splnenia ich povinností podľa článku 4. Informácie z monitorovania a vykazovania v súvislosti s jednotlivými výrobcami, ako aj akýmikoľvek združeniami, sa zaznamenávajú, vykážu a sprístupnia sa v centrálnom registri uvedenom v článku 7 ods. 4.
8. Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov špecifikovať podrobné podmienky uplatňované na dohodu o združení založenom podľa odseku 5 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.

Článok 7

Monitorovanie a vykazovanie priemerných emisií

1. Každý členský štát v súlade s časťami A príloh II a III k tomuto nariadeniu zaznamená pre každý kalendárny rok informácie o každom novom osobnom vozidle a každom novom ľahkom úžitkovom vozidle zapísanom do evidencie na jeho území. Uvedené informácie sa sprístupnia výrobcovi a ním určeným dovozcom alebo zástupcom v každom členskom štáte. Členské štáty vynaložia všetko úsilie potrebné na zabezpečenie transparentnej práce orgánov zodpovedných za vykazovanie údajov. Každý členský štát zabezpečí, aby sa špecifické emisie CO₂ z osobných vozidiel, ktoré nie sú typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, odmerali a zaznamenali do osvedčenia o zhode.
2. Každý členský štát do 28. februára každého roka stanoví a predloží Komisii informácie uvedené v častiach A príloh II a III za predchádzajúci kalendárny rok. Tieto údaje sa predložia v súlade s formátom uvedeným v časti B prílohy II a časti C prílohy III.
3. Členské štáty na žiadosť Komisie predložia aj celý súbor údajov zhromaždených v súlade s odsekom 1.
4. Komisia vedie centrálny register údajov predložených členskými štátmi podľa tohto článku a k 30. júnu každého roka pre každého výrobcu predbežne vypočíta:
 - a) priemerné špecifické emisie CO₂ za predchádzajúci kalendárny rok;

- b) cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúci kalendárny rok;
- c) rozdiel medzi jeho priemernými špecifickými emisiami CO₂ za predchádzajúci kalendárny rok a jeho cieľovou hodnotou špecifických emisií za uvedený rok.

Komisia informuje každého výrobcu o predbežnom výpočte, ktorý sa na neho vzťahuje. Oznámenie musí obsahovať údaje za každý členský štát o počte nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie a ich špecifických emisiách CO₂.

Register sa verejne sprístupní.

- 5. Výrobcovia môžu do troch mesiacov od oznámenia predbežného výpočtu podľa odseku 4 informovať Komisiu o chybách v údajoch, pričom uvedú členský štát, v ktorého údajoch sa podľa nich vyskytla chyba.

Komisia posúdi každé oznámenie od výrobcov a do 31. októbra buď potvrdí alebo upraví predbežné výpočty podľa odseku 4.

- 6. Členské štáty určia príslušný orgán na zber a nahlasovanie údajov z monitorovania v súlade s týmto nariadením a Komisii oznámia, ktorý príslušný orgán určili.

Určené príslušné orgány zabezpečia správnosť a úplnosť údajov predložených Komisii a zabezpečia kontaktné miesto, ktoré má byť k dispozícii, aby rýchlo reagovalo na požiadavky Komisie s cieľom riešiť chyby a opomenutia v predložených súboroch údajov.

7. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné postupy monitorovania a vykazovania údajov podľa odsekov 1 až 6 tohto článku a uplatňovania príloh II a III. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.
8. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť požiadavky na údaje a parametre údajov stanovené v prílohách II a III.
9. Schvaľovacie úrady pre typové schvaľovanie Komisii bezodkladne nahlásia zistené odchýlky pri emisiách CO₂ vozidiel v prevádzke v porovnaní so špecifickými emisiami CO₂ uvedenými v osvedčeniach o zhode ako výsledok overení vykonaných v súlade s článkom 13.

Komisia tieto odchýlky zohľadní na účely výpočtu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu.

Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné pravidlá o postupoch vykazovania takýchto odchýlok a ich zohľadnení pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.

10. Komisia vyhodnotí najneskôr v roku 2023 možnosť vypracovať spoločnú metodiku Únie na hodnotenie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO₂ počas celého životného cyklu osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré sú uvedené na trh Únie. Komisia toto hodnotenie postúpi Európskemu parlamentu a Rade a v prípade potreby aj s návrhmi následných opatrení, ako sú legislatívne návrhy.
11. V súlade s týmto článkom členské štáty takisto zhromažďujú a vykazujú údaje o zápise vozidiel kategórií M₂ a N₂ do evidencie, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou najviac 2 610 kg a vozidiel, ktorých typové schválenie sa rozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007.

Článok 8

Poplatky za nadmerné emisie

1. Výrobcovi alebo prípadne správcovi združenia Komisia uloží za každý kalendárny rok poplatok za nadmerné emisie, ak priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií.
2. Poplatok za nadmerné emisie podľa odseku 1 sa vypočíta podľa tohto vzorca:

(nadmerné emisie × 95 EUR) × počet novoevidovaných vozidiel.

Na účely tohto článku sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- „nadmerné emisie“ sú kladná hodnota počtu gramov na kilometer, o ktoré priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročia pri zohľadnení zníženia emisií CO₂ vďaka inovačným technológiám schváleným v súlade s článkom 11 jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií v kalendárnom roku alebo jeho časti, na ktorú sa vzťahuje povinnosť podľa článku 4, zaokrúhlená na najbližšie tri desatinné miesta a
 - „počet novoevidovaných vozidiel“ je počet nových osobných vozidiel alebo nových ľahkých úžitkových vozidiel počítaných osobitne, ktorých je výrobcom a ktoré boli zapísané do evidencie v danom období podľa kritérií zavádzania stanovených v článku 4 ods. 3.
3. Komisia určí prostredníctvom vykonávacích aktov prostriedky vyberania poplatkov za nadmerné emisie uložené podľa odseku 1 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.
4. Poplatky za nadmerné emisie sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Únie.

Článok 9

Uverejňovanie výkonnosti výrobcov

1. Komisia do 31. októbra každého roku uverejní prostredníctvom vykonávacích aktov zoznam, v ktorom uvedie:
 - a) za každého výrobcu jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúci kalendárny rok;
 - b) za každého výrobcu jeho priemerné špecifické emisie CO₂ za predchádzajúci kalendárny rok;
 - c) rozdiel medzi priemernými špecifickými emisiami CO₂ výrobcu za predchádzajúci kalendárny rok a jeho cieľovou hodnotou špecifických emisií v tom istom roku;
 - d) priemerné špecifické emisie CO₂ za všetky nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá zapísané do evidencie v Únii za predchádzajúci kalendárny rok;
 - e) priemernú hmotnosť v prevádzkovom stave všetkých nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v Únii za predchádzajúci kalendárny rok do 31. decembra 2020;
 - f) priemernú skúšobnú hmotnosť všetkých nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v Únii za predchádzajúci kalendárny rok.
2. V zozname uverejnenom podľa odseku 1 tohto článku sa takisto uvádza, či výrobca splnil požiadavky stanovené v článku 4 vzhľadom na predchádzajúci kalendárny rok.

3. V zozname uvedenom v odseku 1 tohto článku, ktorý sa má uverejniť do 31. októbra 2022, sa uvedú aj tieto informácie:
- a) cieľové hodnoty za celý vozový park EÚ od rokov 2025 a 2030 uvedené v článku 1 ods. 4 a 5 vypočítané Komisiou v súlade s bodmi 6.1.1 a 6.1.2 častí A a B prílohy I;
 - b) hodnoty za a_{2021} , a_{2025} a a_{2030} vypočítané Komisiou v súlade s bodmi 6.2 častí A a B prílohy I.

Článok 10

Výnimky pre určitých výrobcov

1. O uplatnenie výnimky z cieľovej hodnoty špecifických emisií vypočítanej v súlade s prílohou I môže požiadať výrobca menej ako 10 000 nových osobných vozidiel alebo 22 000 nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v Únii za kalendárny rok, ktorý:
- a) nie je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, alebo
 - b) je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ktorá je zodpovedná celkovo za výrobu menej ako 10 000 nových osobných vozidiel alebo 22 000 nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v Únii za kalendárny rok, alebo
 - c) je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ale prevádzkuje svoje vlastné výrobné zariadenia a dizajnérske centrum.

2. Výnimku, o ktorú sa žiada podľa odseku 1, možno udeliť najviac na obdobie piatich kalendárnych rokov, ktoré je možné predĺžiť. Žiadosť sa predkladá Komisii a musí obsahovať:
- a) názov výrobcu a meno jeho kontaktnej osoby;
 - b) doklad o tom, že výrobca je oprávnený na uplatnenie výnimky podľa odseku 1;
 - c) podrobné údaje o osobných vozidlách alebo ľahkých úžitkových vozidlách, ktoré vyrába, vrátane skúšobnej hmotnosti a špecifických emisií CO₂ týchto osobných vozidiel alebo ľahkých úžitkových vozidiel, a
 - d) cieľovú hodnotu špecifických emisií, ktorá zodpovedá jeho možnostiam zníženia emisií vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO₂ a zohľadňuje špecifiká trhu pre vyrábaný typ osobného vozidla alebo ľahkého úžitkového vozidla.
3. Ak sa Komisia domnieva, že výrobca je oprávnený na uplatnenie výnimky, o ktorú požiadal podľa odseku 1, a ubezpečila sa, že cieľová hodnota špecifických emisií navrhovaná výrobcom zodpovedá jeho možnostiam zníženia emisií vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO₂, po zohľadnení špecifik trhu pre vyrábaný typ osobného vozidla alebo ľahkého úžitkového vozidla, udelí výrobcovi výnimku.
- Žiadosť sa musí predložiť najneskôr do 31. októbra prvého roku, v ktorom sa má výnimka uplatňovať.

4. Žiadosť o výnimku z cieľovej hodnoty špecifických emisií vypočítanej v súlade s bodmi 1 až 4 a 6.3 časti A prílohy I môže podať výrobca, ktorý je spolu so všetkými s ním prepojenými podnikmi zodpovedný za 10 000 až 300 000 nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v Únii za kalendárny rok.

Takúto žiadosť môže podať výrobca sám za seba alebo za seba spoločne s ktorýmkoľvek s ním prepojeným podnikom. Žiadosť sa predkladá Komisii a musí zahŕňať:

- a) všetky informácie stanovené v odseku 2 písm. a) a c) a podľa okolností aj informácie o všetkých prepojených podnikoch;
- b) pri žiadostiach týkajúcich sa bodov 1 až 4 časti A prílohy I, cieľovú hodnotu, ktorou je 45 % zníženie oproti priemerným špecifickým emisiám CO₂ z roku 2007, alebo ak ide o samostatnú žiadosť pri viacerých prepojených podnikoch, 45 % zníženie oproti priemeru priemerných špecifických emisií CO₂ týchto podnikov z roku 2007;
- c) pri žiadostiach týkajúcich sa bodu 6.3 časti A prílohy I k tomuto nariadeniu, príslušnú cieľovú hodnotu pre kalendárne roky 2025 až 2028, ktorou je zníženie uvedené v článku 1 ods. 4 písm. a) tohto nariadenia oproti cieľovej hodnote vypočítanej v súlade s písmenom b) tohto odseku pri zohľadnení emisií CO₂ meraných podľa nariadenia (EÚ) 2017/1151.

Ak neexistujú informácie o priemerných špecifických emisiách CO₂ výrobcu za rok 2007, Komisia určí zodpovedajúcu cieľovú hodnotu zníženia na základe najlepších dostupných technológií na zníženie emisií CO₂ používaných v osobných vozidlách porovnateľnej hmotnosti, pričom zohľadní špecifiká trhu pre daný model vyrábaného vozidla. Žiadateľ použije uvedenú cieľovú hodnotu na účely písmena b) druhého pododseku.

Komisia udelí výrobcovi výnimku, ak sa preukáže, že boli splnené kritériá pre udelenie výnimky uvedené v tomto odseku.

5. Výrobca, ktorému bola udelená výnimka v súlade s týmto článkom, okamžite informuje Komisiu o každej zmene, ktorá má vplyv alebo môže mať vplyv na jeho oprávnenosť na udelenie výnimky.
6. Ak sa Komisia domnieva, či už na základe oznámenia podľa odseku 5 alebo z iných dôvodov, že výrobca už nie je oprávnený na udelenie výnimky, zruší výnimku s účinnosťou od 1. januára nasledujúceho kalendárneho roku a informuje o tom výrobcu.
7. Ak výrobca nedosahuje svoju cieľovú hodnotu špecifických emisií, Komisia uloží výrobcovi poplatok za nadmerné emisie stanovený v článku 8.
8. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17, ktorými stanoví pravidlá pre doplnenie odsekov 1 až 7 tohto článku, pokiaľ ide o interpretáciu kritérií oprávnenosti, obsah žiadostí o výnimku a obsah a vyhodnocovanie programov znižovania špecifických emisií CO₂.

Komisia je takisto splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť časť A prílohy I na účely stanovenia vzorcov pre výpočet výnimočných cieľových hodnôt uvedených v odseku 4 druhom pododseku písm. c) tohto článku.

9. Žiadosti o výnimku vrátane podkladových informácií, oznámenia podľa odseku 5, zrušenia podľa odseku 6, každé uloženie poplatku za nadmerné emisie podľa odseku 7 a opatrenia prijaté na základe odseku 8 sa sprístupnia verejnosti v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001¹.

Článok 11

Ekologické inovácie

1. Na základe žiadosti dodávateľa alebo výrobcu sa zohľadnia úspory emisií CO₂, ktoré sa dosiahli využitím inovačných technológií alebo kombináciou inovačných technológií (ďalej len „balík inovačných technológií“).

Takéto technológie sa zohľadnia iba v prípade, ak na základe metodiky, ktorá sa použila pri ich posudzovaní, možno získať overiteľné, opakovateľné a porovnateľné výsledky.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie (Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43).

Celkový príspevok uvedených technológií k zníženiu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu môže predstavovať najviac 7 g CO₂/km.

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť toto nariadenie úpravou limitu uvedeného v treťom pododseku tohto odseku s účinnosťou od roku 2025, aby sa zohľadnil technologický vývoj a zároveň zabezpečil vyvážený pomer úrovne tohto limitu vo vzťahu k priemerným špecifickým emisiám CO₂ výrobcov.

2. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné ustanovenia pre postup schvaľovania inovačných technológií alebo balíkov inovačných technológií uvedených v odseku 1 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2. Uvedené podrobné ustanovenia musia vychádzať z týchto kritérií pre inovačné technológie:
 - a) dodávateľ alebo výrobca musí zodpovedať za úspory emisií CO₂ dosiahnuté využívaním inovačných technológií;
 - b) inovačné technológie musia byť preukázaným prínosom k znižovaniu emisií CO₂;
 - c) inovačné technológie sa nesmú vzťahovať na merania CO₂ v rámci štandardného skúšobného cyklu;

- d) inovačné technológie sa nesmú:
 - i) vzťahovať na povinné ustanovenia na základe doplňujúcich dodatočných opatrení na dosiahnutie zníženia o 10 g CO₂/km uvedených v článku 1 ods. 3, ani
 - ii) byť povinné podľa iných ustanovení práva Únie.

Kritérium uvedené v písmene d) bode i) prvého pododseku sa s účinnosťou od 1. januára 2025 nebude uplatňovať v súvislosti so zvýšením efektívnosti klimatizačných systémov.

3. Dodávateľ alebo výrobca, ktorý žiada o schválenie opatrenia ako inovačnej technológie alebo balíka inovačných technológií, predloží Komisii správu vrátane správy o overení vykonanom nezávislým certifikovaným orgánom. V prípade možnej interakcie tohto opatrenia s inou už schválenou inovačnou technológiou alebo s iným už schváleným balíkom inovačných technológií sa uvedená interakcia uvedie v správe a v správe o overení sa vyhodnotí, do akej miery uvedená interakcia ovplyvňuje zníženie, ktoré sa dosiahlo každým opatrením.
4. Komisia potvrdí dosiahnuté zníženie na základe kritérií vymedzených v odseku 2.

Článok 12

Emisie CO₂ a spotreba paliva alebo energie v reálnych podmienkach

1. Komisia monitoruje a posudzuje reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby paliva alebo energie v reálnych podmienkach určených podľa nariadenia (ES) č. 715/2007.

Komisia okrem toho pravidelne zhromažďuje údaje o emisiách CO₂ a spotrebe paliva alebo energie osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v reálnych podmienkach prostredníctvom palubných zariadení na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie, a to počnúc novými osobnými vozidlami a novými ľahkými vozidlami zapísanými do evidencie v roku 2021.

Komisia zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o tom, ako sa uvedená reprezentatívnosť v reálnych podmienkach vyvíja v čase.

2. Komisia od 1. januára 2021 zabezpečí na účely uvedené v odseku 1, aby sa jej od výrobcov, vnútroštátnych orgánov alebo prípadne priamym prenosom údajov z vozidiel pravidelne sprístupňovali tieto parametre týkajúce sa emisií CO₂ a spotreby paliva alebo energie osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v reálnych podmienkach:
 - a) identifikačné číslo vozidla;
 - b) spotreba paliva a/alebo elektrickej energie;
 - c) celková prejdená vzdialenosť;

- d) v prípade externe nabíjateľných hybridných elektrických vozidiel spotrebované palivo a elektrická energia a prejdená vzdialenosť v jednotlivých jazdných režimoch;
- e) ďalšie parametre, ktoré sú potrebné na to, aby mohli byť splnené povinnosti stanovené v odseku 1.

Komisia na účely odseku 1 spracúva údaje získané podľa prvého pododseku s cieľom vytvoriť anonymizované a súhrnné súbory údajov, a to aj podľa jednotlivých výrobcov. Identifikačné číslo vozidla sa použije len na účely uvedeného spracovania údajov a nesmie sa uchovávať dlhšie, než je na uvedený účel potrebné.

3. Komisia s cieľom zabrániť zväčšovaniu rozdielu voči emisiám v reálnych podmienkach vyhodnotí najneskôr 1. júna 2023, ako sa údaje o spotrebe paliva a energie dajú použiť na zabezpečenie toho, aby hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva alebo energie vozidiel stanovené podľa nariadenia (ES) č. 715/2007 zostali reprezentatívne pre emisie v reálnych podmienkach každého výrobcu v priebehu času.

Komisia monitoruje a každoročne podáva správu o vývoji rozdielu uvedeného v prvom pododseku v období rokov 2021 až 2026 a v záujme zabránenia zvyšovania tohto rozdielu posúdi v roku 2027 realizovateľnosť zriadenia mechanizmu na úpravu priemerných špecifických emisií CO₂ jednotlivých výrobcov od roku 2030 a v prípade potreby predloží legislatívny návrh na zavedenie takéhoto mechanizmu.

4. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov podrobný postup na zber a spracúvanie údajov uvedených v odseku 2 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.

Článok 13

Overovanie emisií CO₂ vozidiel v prevádzke

1. Výrobcovia zabezpečia, aby hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva zaznamenané v osvedčeniach o zhode zodpovedali emisiám CO₂ a spotrebe paliva vozidiel v prevádzke tak, ako boli stanovené v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151.
2. Po nadobudnutí účinnosti postupov uvedených v odseku 4 prvom pododseku schvaľovacie úrady pre typové schválenie overujú pre tie rady vozidiel, za ktorých typové schvaľovanie sú zodpovedné, na základe vhodných a reprezentatívnych vzoriek vozidiel, či hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva zapísané v osvedčení o zhode zodpovedajú emisiám CO₂ a spotrebe paliva vozidiel v prevádzke tak, ako boli stanovené v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151, a zároveň okrem iného zohľadnia dostupné údaje z palubných zariadení na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie.

Schvaľovacie úrady pre typové schvaľovanie overujú aj to, či sú na palube alebo v súvislosti s vybratými vzorkami vozidiel použité stratégie, ktoré umelo vylepšujú výkon vozidla pri skúškach uskutočňovaných na účely typového schválenia, a to okrem iného pomocou údajov z palubných zariadení na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie.

3. Ak sa na základe overovania vykonaného podľa odseku 2 zistí nedostatočný súlad hodnôt emisií CO₂ a spotreby paliva alebo prítomnosť stratégií na umelé vylepšenie výkonu vozidla, zodpovedný schvaľovací úrad pre typové schvaľovanie okrem prijatia potrebných opatrení stanovených v kapitole XI nariadenia (EÚ) 2018/858 zabezpečí opravu osvedčenia o zhode.
4. Komisia stanoví prostredníctvom vykonávacích aktov postupy na uskutočnenie overovania uvedeného v odseku 2 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.

Komisia je splnomocnená pred prijatím vykonávacích aktov uvedených v prvom pododseku tohto odseku prijať delegovaný akt v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením hlavných zásad a kritérií na vymedzenie postupov uvedených v prvom pododseku tohto odseku.

Článok 14

Úprava hodnôt M_0 a TM_0

1. Hodnoty M_0 a TM_0 uvedené v častiach A a B prílohy I sa upravujú takto:
 - a) do 31. októbra 2020 sa hodnota M_0 v bode 4 časti A prílohy I upraví podľa priemeru hmotnosti v prevádzkovom stave všetkých nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v rokoch 2017, 2018 a 2019. Uvedená nová hodnota M_0 sa uplatňuje od 1. januára 2022 do 31. decembra 2024;

- b) do 31. októbra 2022 sa hodnota M_0 v bode 4 časti B prílohy I upraví podľa priemeru hmotnosti v prevádzkovom stave všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v rokoch 2019, 2020 a 2021. Uvedená nová hodnota M_0 sa uplatňuje v roku 2024;
 - c) do 31. októbra 2022 sa orientačná hodnota TM_0 na rok 2025 určí ako príslušná priemerná skúšobná hmotnosť všetkých nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v roku 2021;
 - d) do 31. októbra 2024 a potom každé dva roky sa hodnota TM_0 v bode 6.2 častí A a B prílohy I upraví podľa príslušnej priemernej skúšobnej hmotnosti všetkých nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie za predchádzajúce dva kalendárne roky, začínajúc od roku 2022 a 2023. Nové hodnoty TM_0 sa uplatňujú od 1. januára kalendárneho roku po dátume úpravy.
2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie zavedením opatrení uvedených v odseku 1 tohto článku.

Článok 15

Preskúmanie a predkladanie správ

1. Komisia v roku 2023 dôkladne preskúma efektívnosť tohto nariadenia a predloží správu s výsledkami preskúmania Európskemu parlamentu a Rade.

2. V správe uvedenej v odseku 1 Komisia okrem iného zväží reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby paliva alebo energie v reálnych podmienkach určených podľa nariadenia (ES) č. 715/2007; nasadenie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trhu Únie, najmä pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá; zavádzanie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ¹ vrátane ich financovania; potenciálny prínos používania syntetických a pokročilých alternatívnych palív vyrobených z obnoviteľných zdrojov energie k znižovaniu emisií; zníženie emisií CO₂ skutočne zaznamenaných na úrovni súčasného vozového parku; fungovanie mechanizmu stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami; potenciálne účinky prechodného opatrenia uvedeného v bode 6.3 časti A prílohy I; vplyv tohto nariadenia na spotrebiteľov, osobitne na spotrebiteľov s nízkymi a strednými príjmami; ako aj aspekty zamerané na ďalšiu podporu ekonomicky životaschopného a sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a dostupnú mobilitu v Únii.

Komisia v uvedenej správe tiež identifikuje jasné smerovanie k ďalšiemu znižovaniu emisií CO₂ osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v období po roku 2030 s cieľom výrazne prispieť k dosiahnutiu dlhodobého cieľa Parížskej dohody.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

3. K správe uvedenej v odseku 2 sa podľa potreby pripojí návrh na zmenu tohto nariadenia, a to najmä na prípadnú revíziu cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ na rok 2030 so zreteľom na prvky uvedené v odseku 2 a zavedenie záväzných cieľových hodnôt zníženia emisií pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá na rok 2035 a od roku 2040 s cieľom zabezpečiť včasnú transformáciu odvetvia dopravy smerom k dosiahnutiu nulovej bilancie emisií v súlade s cieľmi Parížskej dohody.
4. Komisia v rámci preskúmania uvedeného v odseku 1 tohto článku posúdi, či je možné vypracovať skúšobné postupy na stanovenie emisií v reálnych podmienkach pomocou prenosných systémov na meranie emisií (portable emission measurement systems - PEMS). Komisia zohľadní uvedené posúdenie, ako aj posúdenia vykonané podľa článku 12 tohto nariadenia a v prípade potreby môže preskúmať postupy merania emisií CO₂ stanovené podľa nariadenia (ES) č. 715/2007. Komisia najmä predloží príslušné návrhy na úpravu týchto postupov tak, aby primerane odrážali emisie CO₂ osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v reálnych podmienkach.
5. Komisia v rámci preskúmania uvedeného v odseku 1 tohto článku vyhodnotí možnosť previesť príjmy z poplatkov za nadmerné emisie do osobitného fondu alebo príslušného programu s cieľom zabezpečiť spravodlivý prechod k hospodárstvu, ktoré je neutrálne z hľadiska klímy, ako sa uvádza v článku 4.1 Parížskej dohody, najmä s cieľom podporiť rekvalifikáciu, zvyšovanie kvalifikácie a iné vzdelávanie na rozvoj zručností a prerozdelenie pracovníkov v automobilovom priemysle vo všetkých dotknutých členských štátoch, najmä v regiónoch a komunitách, ktoré sú transformáciou postihnuté najviac. Na tento účel predloží Komisia v prípade potreby najneskôr do roku 2027 legislatívny návrh.

6. Komisia do 31. decembra 2020 pri zohľadnení potreby poskytnúť spotrebiteľom presné, spoľahlivé a porovnateľné informácie o spotrebe paliva, emisiách CO₂ a emisiách látok znečisťujúcich ovzdušie nových osobných vozidiel uvedených na trh preskúma smernicu 1999/94/ES a tiež vyhodnotí možnosti zavedenia známky na označovanie palivovej úspornosti a emisií CO₂ pre nové ľahké úžitkové vozidlá. K preskúmaniu sa podľa potreby pripojí legislatívny návrh.
7. Komisia stanoví prostredníctvom vykonávacích aktov korelačné parametre, aby bolo možné zohľadniť akúkoľvek zmenu regulačného skúšobného postupu pri meraní špecifických emisií CO₂, ako sa uvádza v nariadeniach (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 692/2008 a prípadne v nariadení (EÚ) 2017/1151. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2 tohto nariadenia.
8. Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť toto nariadenie úpravou vzorcov stanovených v prílohe I, pričom použije metodiku, ktorá sa prijala v súlade s odsekom 7 tohto článku, a zároveň zabezpečí, aby sa požiadavky na zníženie emisií kládli s porovnateľnou prísnosťou na výrobcov a vozidlá s rozličnou úžitkovou hodnotou podľa starých a nových skúšobných postupov.

Článok 16
Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre zmenu klímy uvedený v článku 44 ods. 1 písm. a) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999¹. 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.
3. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 17
Vykonávanie delegovania právomoci

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

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1999 z 11. decembra 2018 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy, ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 663/2009 a (ES) č. 715/2009, smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/22/ES, 98/70/ES, 2009/31/ES, 2009/73/ES, 2010/31/EÚ, 2012/27/EÚ a 2013/30/EÚ, smernice Rady 2009/119/ES a (EÚ) 2015/652 a ktorým sa zrušuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 1).

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7 ods. 8, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8 sa Komisii udeľuje na obdobie šiestich rokov od [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto šesťročného 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. 8, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8 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 po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 7 ods. 8, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8 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 18

Zrušenie

Nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 sa zrušujú s účinnosťou od 1. januára 2020.

Odkazy na zrušené nariadenia sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe V.

Článok 19
Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od 1. januára 2020.

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

V

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

PRÍLOHA I

ČASŤ A.

CIELOVÉ HODNOTY ŠPECIFICKÝCH EMISÍÍ PRE OSOBNÉ VOZIDLÁ

1. Pre kalendárny rok 2020 sa špecifické emisie CO₂ pre každé nové osobné vozidlo na účely výpočtov v tomto bode a v bode 2 určujú podľa tohto vzorca:

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

kde:

M	= hmotnosť vozidla v prevádzkovom stave v kilogramoch (kg)
M ₀	= 1 379,88
a	= 0,0333

2. Cieľová hodnota špecifických emisií sa pre výrobcu v roku 2020 vypočíta ako priemer špecifických emisií CO₂ určených podľa bodu 1 každého nového osobného vozidla zapísaného do evidencie v danom kalendárnom roku, ktorého je výrobcom.

3. Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií výrobcu v roku 2021 sa vypočíta takto:

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií podľa WLTP =

$$WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{\text{cieľová hodnota 2020}}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

kde:

$WLTP_{CO_2}$	je priemerná hodnota špecifických emisií CO ₂ v roku 2020 určená v súlade s prílohou XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151 a vypočítaná v súlade s článkom 4 ods. 3 druhou zarážkou tohto nariadenia, pričom sa nezahrnú úspory emisií CO ₂ , ktoré sa dosiahli uplatňovaním článkov 5 a 11 tohto nariadenia;
$NEDC_{CO_2}$	je priemerná hodnota špecifických emisií CO ₂ v roku 2020 určená v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2017/1153 a vypočítaná v súlade s článkom 4 ods. 3 druhou zarážkou tohto nariadenia, pričom sa nezahrnú úspory emisií CO ₂ , ktoré sa dosiahli uplatňovaním článkov 5 a 11 tohto nariadenia;
$NEDC_{\text{cieľová hodnota 2020}}$	je cieľová hodnota špecifických emisií na rok 2020 vypočítaná v súlade s bodmi 1 a 2.

4. V kalendárnych rokoch 2021 až 2024 sa cieľová hodnota špecifických emisií výrobcu počíta takto:

$$\text{Cieľová hodnota špecifických emisií} = \text{WLTP}_{\text{referenčná cieľová hodnota}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{referenčná cieľová hodnota}}$	je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií podľa WLTP na rok 2021 vypočítaná v súlade s bodom 3;
a	je 0,0333;
M_{\emptyset}	je priemerná hmotnosť v prevádzkovom stave (M) nových osobných vozidiel výrobcu zapísaných do evidencie v príslušnom cieľovom roku vyjadrená v kilogramoch (kg);
M_0	je 1 379,88 v roku 2021 a vymedzená v článku 14 ods. 1 písm. a) pre roky 2022, 2023 a 2024;
$M_{\emptyset 2020}$	je priemerná hmotnosť v prevádzkovom stave (M) nových osobných vozidiel výrobcu zapísaných do evidencie v roku 2020 vyjadrená v kilogramoch (kg);
$M_{0,2020}$	je 1 379,88.

5. V prípade výrobcu, ktorému bola udelená výnimka v súvislosti s cieľovou hodnotou špecifických emisií podľa NEDC v roku 2021, sa výnimočná cieľová hodnota podľa WLTP vypočíta takto:

$$\text{Výnimočná cieľová hodnota}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC cieľová hodnota}_{2021}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kde:

- $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ je WLTPCO vymedzená v bode 3;
 $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ je NEDCCO2 vymedzená v bode 3;
 $\text{NEDC}_{\text{cieľová hodnota 2021}}$ je výnimočná cieľová hodnota na rok 2021, ktorú povolila Komisia podľa článku 10.

6. Od 1. januára 2025 sa cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ a cieľové hodnoty špecifických emisií pre výrobcu vypočítajú takto:

- 6.0. Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ je priemer referenčných hodnôt₂₀₂₁ určených pre každého jednotlivého výrobcu, na ktorého sa v súlade s bodom 4 uplatňuje cieľová hodnota špecifických emisií, vážený počtom nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v roku 2021.

Referenčná hodnota₂₀₂₁ sa pre každého výrobcu určí takto:

Referenčná hodnota₂₀₂₁

$$= \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{namerané}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{cieľová hodnota pre vozový park}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0,2021})$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{namerané}}$	je pre každého výrobcu priemer nameraných emisií CO ₂ každého nového osobného vozidla zapísaného do evidencie v roku 2020, určený a nahlásený v súlade s článkom 7a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/1153;
$\text{NEDC}_{2020, \text{cieľová hodnota pre vozový park}}$	je 95 g/km;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	je vymedzená v bode 3;
$M_{\emptyset 2021}$	je priemerná hmotnosť v prevádzkovom stave nových osobných vozidiel výrobcu zapísaných do evidencie v roku 2021 vyjadrená v kilogramoch (kg);
$M_{0,2021}$	je priemerná hmotnosť v prevádzkovom stave vyjadrená v kilogramoch (kg) všetkých nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v roku 2021 tých výrobcov, v prípade ktorých sa uplatňuje cieľová hodnota špecifických emisií v súlade s bodom 4;
a	je vymedzená v bode 4.

6.1. Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ na roky 2025 a 2030

6.1.1. Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ na roky 2025 až 2029

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₅ = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ · (1 - koeficient zníženia₂₀₂₅)

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ je vymedzená v bode 6.0;

koeficient zníženia₂₀₂₅ je zníženie uvedené v článku 1 ods. 4 písm. a).

6.1.2. Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ od roku 2030

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₀ = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ · (1 - koeficient zníženia₂₀₃₀)

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ je vymedzená v bode 6.0;

koeficient zníženia₂₀₃₀ je zníženie uvedené v článku 1 ods. 5 písm. a).

6.2. Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2025

6.2.1. Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2025 až 2029

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₅ je určená v súlade s bodom 6.1.1;

a₂₀₂₅ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ}_{2025}}{\text{priemerné emisie}_{2021}}$

kde:

a₂₀₂₁ je smernica regresnej priamky stanovená lineárnou aproximáciou - metódou najmenších štvorcov - závislosti skúšobnej hmotnosti (nezávislá premenná) a špecifických emisií CO₂ (závislá premenná) každého nového osobného vozidla zapísaného do evidencie v roku 2021;

priemerné emisie₂₀₂₁ sú priemerom špecifických emisií CO₂ všetkých nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v roku 2021 tých výrobcov, pre ktorých sa cieľová hodnota špecifických emisií vypočítava v súlade s bodom 4;

TM je priemerná skúšobná hmotnosť všetkých nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie výrobcu v príslušnom kalendárnom roku vyjadrená v kilogramoch (kg);

TM₀ je hodnota v kilogramoch (kg) určená v súlade s článkom 14 ods. 1 písm. d).

6.2.2. Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2030

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park
 $E\dot{U}_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park $E\dot{U}_{2030}$ je určená v súlade s bodom 6.1.2;

a_{2030} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park } E\dot{U}_{2030}}{\text{priemerné emisie}_{2021}}$

kde:

a_{2021} je uvedená v bode 6.2.1;

priemerné emisie $_{2021}$ sú uvedené v bode 6.2.1;

TM je uvedená v bode 6.2.1;

TM $_0$ je uvedená v bode 6.2.1.

6.3. Cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2025

Cieľová hodnota špecifických emisií = referenčná cieľová hodnota špecifických emisií · koeficient ZLEV

kde:

referenčná cieľová hodnota špecifických emisií	je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií CO ₂ určená v súlade s bodom 6.2.1 na roky 2025 až 2029 a bodom 6.2.2 na obdobie od roku 2030
koeficient ZLEV	je $(1 + y - x)$, pokiaľ tento súčet nie je vyšší ako 1,05 alebo nižší ako 1,0; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05, prípadne 1,0;

kde:

y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo výrobcovom vozovom parku nových osobných vozidiel, vypočítaný ako celkový počet nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$ podľa tohto vzorca, vydelený celkovým počtom nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v relevantnom kalendárnom roku:

$$ZLEV_{\text{špecifická hodnota}} = 1 - \left(\frac{\text{špecifické emisie CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Pre nové osobné vozidlá zapísané do evidencie v členských štátoch, ktoré mali v roku 2017 vo vozovom parku podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami nižší ako 60 % priemeru Únie¹ a mali menej ako 1 000 nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami zapísanými do evidencie v roku 2017, sa ZLEV_{špecifická hodnota} do roku 2030 vrátane vypočíta podľa tohto vzorca:

$$\text{ZLEV}_{\text{špecifická hodnota}} = \left(1 - \left(\frac{\text{špecifické emisie CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Ak podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku nových osobných vozidiel členského štátu zapísaných do evidencie v niektorom roku v období rokov 2025 až 2030 prekročí 5 %, uvedený členský štát nie je v nasledujúcich rokoch oprávnený uplatňovať multiplikátor 1,85;

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

¹ Podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku nových osobných vozidiel členského štátu v roku 2017 sa vypočíta ako celkový počet nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami zapísaných do evidencie v roku 2017 vydelený celkovým počtom nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v tom istom roku.

ČASŤ B.

CIEĽOVÉ HODNOTY ŠPECIFICKÝCH EMISÍ PRE ĽAHKÉ ÚŽITKOVÉ VOZIDLÁ

1. Pre kalendárny rok 2020 sa špecifické emisie CO₂ každého nového ľahkého úžitkového vozidla na účely výpočtov v tomto bode a v bode 2 určujú podľa tohto vzorca:

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

kde:

M = hmotnosť vozidla v prevádzkovom stave v kilogramoch (kg)

M₀ = 1 766,4

a = 0,096

2. Cieľová hodnota špecifických emisií sa pre výrobcu v roku 2020 vypočíta ako priemer špecifických emisií CO₂ určených podľa bodu 1 každého nového ľahkého úžitkového vozidla zapísaného do evidencie v danom kalendárnom roku, ktorého je výrobcom.

3. Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií výrobcu v roku 2021 sa vypočíta takto:

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií podľa WLTP

$$= \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{cieľová hodnota 2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ je priemerná hodnota špecifických emisií CO₂ v roku 2020 určená v súlade s prílohou XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151 bez započítania úspor emisií CO₂ vyplývajúcich z uplatňovania článku 11 tohto nariadenia;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ je priemerná hodnota špecifických emisií CO₂ v roku 2020 určená v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2017/1152 bez započítania úspor emisií CO₂ vyplývajúcich z uplatňovania článku 11 tohto nariadenia;

$\text{NEDC}_{\text{cieľová hodnota 2020}}$ je cieľová hodnota špecifických emisií na rok 2020 vypočítaná v súlade s bodmi 1 a 2.

4. V kalendárnych rokoch 2021 až 2024 sa cieľová hodnota špecifických emisií výrobcu vypočíta takto:

$$\text{Cieľová hodnota špecifických emisií} = \text{WLTP}_{\text{referenčná cieľová hodnota}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{referenčná cieľová hodnota}}$	je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií podľa WLTP na rok 2021 vypočítaná v súlade s bodom 3;
a	je 0,096;
M_{\emptyset}	je priemerná hmotnosť v prevádzkovom stave (M) nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu zapísaných do evidencie v príslušnom cieľovom roku v kilogramoch (kg);
M_0	je 1 766,4 v roku 2020; v rokoch 2021, 2022 a 2023 je to hodnota prijatá podľa článku 13 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 510/2011 a v roku 2024 hodnota prijatá podľa článku 14 ods. 1 písm. b) tohto nariadenia;
$M_{\emptyset 2020}$	je priemerná hmotnosť v prevádzkovom stave (M) nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu zapísaných do evidencie v roku 2020 v kilogramoch (kg);
$M_{0,2020}$	je 1 766,4.

5. V prípade výrobcu, ktorému sa udelila výnimka v súvislosti s cieľovou hodnotou špecifických emisií podľa NEDC v roku 2021, sa výnimočná cieľová hodnota podľa WLTP vypočíta takto:

$$\text{Výnimočná cieľová hodnota}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{cieľová hodnota 2021}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ je $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ uvedená v bode 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ je $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ uvedená v bode 3;

$\text{NEDC}_{\text{cieľová hodnota 2021}}$ je výnimočná cieľová hodnota na rok 2021, ktorú povolila Komisia podľa článku 10.

6. Od 1. januára 2025 sa cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ a cieľové hodnoty špecifických emisií pre výrobcu vypočítajú takto:

6.0. Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ je priemer referenčných hodnôt₂₀₂₁ určených pre každého jednotlivého výrobcu, na ktorého sa v súlade s bodom 4 uplatňuje cieľová hodnota špecifických emisií, vážený počtom nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v roku 2021.

Referenčná hodnota₂₀₂₁ sa pre každého výrobcu určí takto:

$$\text{referenčná hodnota}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{namerané}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{cieľová hodnota pre vozový park}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0,2021})$$

kde:

WLTP _{CO₂, namerané}	je pre každého výrobcu priemer všetkých nameraných emisií CO ₂ každého nového ľahkého úžitkového vozidla zapísaného do evidencie v roku 2020, určený a nahlásený v súlade s článkom 7a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/1152;
NEDC _{2020, cieľová hodnota pre vozový park}	je 147 g/km;
NEDC _{CO₂}	je uvedená v bode 3;
M _{∅2021}	je priemerná hmotnosť v prevádzkovom stave nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu zapísaných do evidencie v roku 2021 vyjadrená v kilogramoch (kg);
M _{0,2021}	je priemerná hmotnosť v prevádzkovom stave v kilogramoch (kg) všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v roku 2021 tých výrobcov, na ktorých sa uplatňuje cieľová hodnota špecifických emisií v súlade s bodom 4;
a	je uvedená v bode 4.

6.1. Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ na roky 2025 a 2030

6.1.1. Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ na roky 2025 až 2029

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₅ = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ · (1 - koeficient zníženia₂₀₂₅)

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ je uvedená v bode 6.0;

koeficient zníženia₂₀₂₅ je zníženie uvedené v článku 1 ods. 4 písm. b).

6.1.2. Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ od roku 2030

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₀ = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ · (1 - koeficient zníženia₂₀₃₀)

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ je uvedená v bode 6.0;

koeficient zníženia₂₀₃₀ je zníženie uvedené v článku 1 ods. 5 písm. b).

6.2. Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2025

6.2.1. Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2025 až 2029

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park
 $E\dot{U}_{2025} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park $E\dot{U}_{2025}$ je určená v súlade s bodom 6.1.1;

α je a_{2025} , kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu sa rovná alebo je nižšia ako TM_0 určené v súlade s článkom 14 ods. 1 písm. d), a a_{2021} , kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu je vyššia ako TM_0 určené v súlade s článkom 14 ods. 1 písm. d);

kde:

a_{2025} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park } E\dot{U}_{2025}}{\text{priemerné emisie}_{2021}}$

a_{2021} je smernica regresnej priamky stanovená lineárnou aproximáciou – metódou najmenších štvorcov – závislosti skúšobnej hmotnosti (nezávislá premenná) a špecifických emisií CO₂ (závislá premenná) každého nového ľahkého úžitkového vozidla zapísaného do evidencie v roku 2021;

priemerné emisie₂₀₂₁ sú priemerom špecifických emisií CO₂ všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v roku 2021 tých výrobcov, pre ktorých sa cieľová hodnota špecifických emisií vypočíta v súlade s bodom 4;

TM je priemerná skúšobná hmotnosť všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu zapísaných do evidencie v príslušnom kalendárnom roku vyjadrená v kilogramoch (kg);

TM₀ je hodnota v kilogramoch (kg) určená v súlade s článkom 14 ods. 1 písm. d).

6.2.2. Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2030

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park
 $EÚ_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park $EÚ_{2030}$ je určená v súlade s bodom 6.1.2;

α je a_{2030} , kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu sa rovná alebo je nižšia ako TM_0 určené v súlade s článkom 14 ods. 1 písm. d), a a_{2021} , kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu je vyššia ako TM_0 určené v súlade s článkom 14 ods. 1 písm. d);

kde:

a_{2030} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park } EÚ_{2030}}{\text{priemerné emisie}_{2021}}$

a_{2021} je uvedená v bode 6.2.1;

priemerné emisie₂₀₂₁ sú uvedené v bode 6.2.1;

TM je uvedená v bode 6.2.1;

TM₀ je uvedená v bode 6.2.1.

6.3. Cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2025

6.3.1. Cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2025 až 2029

Cieľová hodnota špecifických emisií = (referenčná cieľová hodnota špecifických emisií – (θ_{ciele} – cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₅)) · koeficient ZLEV

kde:

referenčná cieľová hodnota špecifických emisií je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií pre výrobcu určená v súlade s bodom 6.2.1;

θ_{ciele} je priemer všetkých referenčných cieľových hodnôt špecifických emisií určených v súlade s bodom 6.2.1, vážený počtom nových ľahkých úžitkových vozidiel každého jednotlivého výrobcu;

koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$, pokiaľ tento súčet nie je vyšší ako 1,05 alebo nižší ako 1,0; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05, prípadne 1,0;

kde:

y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu, vypočítaný ako celkový počet nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako $ZLEV_{\text{špecifická}}$ hodnota podľa tohto vzorca, vydelený celkovým počtom nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v príslušnom kalendárnom roku:

$$ZLEV_{\text{špecifická hodnota}} = 1 - \left(\frac{\text{špecifické emisie CO}_2}{50} \right)$$

x je 15 %.

6.3.2. Cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2030

Cieľová hodnota špecifických emisií = (referenčná cieľová hodnota špecifických emisií – (\emptyset_{ciele} – cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₀)) · koeficient ZLEV

kde:

referenčná cieľová hodnota špecifických emisií je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií pre výrobcu určená v súlade s bodom 6.2.2

\emptyset_{ciele} je priemer všetkých referenčných cieľových hodnôt špecifických emisií určených v súlade s bodom 6.2.2, vážený počtom nových ľahkých úžitkových vozidiel každého jednotlivého výrobcu;

koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$, pokiaľ tento súčet nie je vyšší ako 1,05 alebo nižší ako 1,0; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05, prípadne 1,0;

kde:

y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu, vypočítaný ako celkový počet nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$ podľa tohto vzorca, vydelený celkovým počtom nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v príslušnom kalendárnom roku:

$$ZLEV_{\text{špecifická hodnota}} = 1 - \left(\frac{\text{špecifické emisie CO}_2}{50} \right)$$

x je 30 %.

PRÍLOHA II

MONITOROVANIE A NAHLASOVANIE EMISÍ Z NOVÝCH OSOBNÝCH VOZIDIEL

ČASŤ A

Zhromažďovanie údajov o nových osobných vozidlách a zisťovanie údajov z monitorovania emisií CO₂

1. Za každý kalendárny rok členské štáty zaznamenávajú o každom novom osobnom vozidle zaevidovanom v kategórii M₁ na svojom území tieto podrobné údaje:
 - a) výrobcu;
 - b) číslo typového schválenia a jeho rozšírenie;
 - c) typ, variant a vo vhodnom prípade verziu;
 - d) značku a obchodný názov;
 - e) kategóriu schváleného typu vozidla;
 - f) celkový počet nových evidencií;
 - g) hmotnosť v prevádzkovom stave;
 - h) špecifické emisie CO₂ (NEDC a WLTP);
 - i) stopu vozidla: rázvor kolies, rozchod riadiacej nápravy a rozchod ďalšej nápravy;

- j) druh paliva a palivový režim;
- k) zdvihový objem motora;
- l) spotrebu elektrickej energie;
- m) kód inovačnej technológie alebo skupiny inovačných technológií a zníženie emisií CO₂ v dôsledku uvedenej technológie (NEDC a WLTP);
- n) maximálny čistý výkon;
- o) identifikačné číslo vozidla;
- p) skúšobnú hmotnosť podľa WLTP;
- q) faktory odchýlky a faktory overovania uvedené v bode 3.2.8 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2017/1153;
- r) kategóriu evidovaného vozidla;
- s) identifikačné číslo radu vozidiel;
- t) v relevantných prípadoch dojazd na elektrickú energiu.

Členské štáty sprístupnia Komisii v súlade s článkom 7 všetky údaje uvedené v tomto bode vo formáte uvedenom v časti B oddiele 2.

2. Podrobné údaje uvedené v bode 1 sa prevezmú z osvedčenia o zhode príslušného osobného vozidla. V prípade dvojpaliivových vozidiel (benzín/plyn), ktorých osvedčenie o zhode obsahuje hodnoty špecifických emisií CO₂ pre obidva druhy paliva, členské štáty použijú len hodnotu nameranú pre plyn.
3. Členské štáty za každý kalendárny rok určujú:
 - a) celkový počet nových evidencií nových osobných vozidiel podliehajúcich typovému schváleniu ES;
 - b) celkový počet nových evidencií nových jednotlivo schválených osobných vozidiel;
 - c) celkový počet nových evidencií nových osobných vozidiel podliehajúcich typovému schváleniu na vnútroštátnej úrovni v malých sériách.

ČASŤ B

Formát na doručovanie údajov

Informácie uvedené v bodoch 1 a 3 časti A nahlasujú členské štáty za každý rok v týchto formátoch:

ODDIEL 1

SÚHRNNÉ ÚDAJE Z MONITOROVANIA

Členský štát ¹	
Rok	
Celkový počet nových evidencií nových osobných vozidiel podliehajúcich typovému schváleniu ES	
Celkový počet nových evidencií nových jednotlivo schválených osobných vozidiel	
Celkový počet nových evidencií nových osobných vozidiel podliehajúcich typovému schváleniu na vnútroštátnej úrovni v malých sériách	

¹ Dvojpísmenové kódy ISO 3166 s výnimkou Grécka a Spojeného kráľovstva, pre ktoré sa použijú kódy EL resp. UK.

ODDIEL 2

PODROBNÉ ÚDAJE Z MONITOROVANIA – ZÁZNAM ZA JEDNO VOZIDLO

Odkaz na časť A bod 1	Podrobné údaje o vozidle zapísanom v evidencii
a)	Názov výrobcu – štandardizované označenie EÚ
	Názov výrobcu – vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia (OEM)
	Názov výrobcu v evidencii členského štátu ⁽¹⁾
b)	Číslo typového schválenia a jeho rozšírenie
c)	Typ
	Variant
	Verzia
d)	Značka a obchodný názov
e)	Kategória schváleného typu vozidla
f)	Celkový počet nových evidencií
g)	Hmotnosť v prevádzkovom stave
h)	Špecifické emisie CO ₂ (spolu) Hodnota podľa NEDC do 31. decembra 2020 s výnimkou vozidiel, na ktoré sa vzťahuje článok 5 a pre ktoré sa hodnota podľa NEDC určí do 31. decembra 2022 v súlade s článkom 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/1153
	Špecifické emisie CO ₂ (spolu) Hodnota podľa WLTP
i)	Rázvor kolies
	Rozchod riadiacej nápravy (náprava 1)
	Rozchod ďalšej nápravy (náprava 2)

j)	Druh paliva
	Palivový režim
k)	Zdvihový objem motora (cm ³)
l)	Spotreba elektrickej energie (Wh/km)
m)	Kód ekologickej inovácie
	Celková úspora emisií CO ₂ podľa NEDC v dôsledku ekologickej inovácie do 31. decembra 2020
	Celková úspora emisií CO ₂ podľa WLTP v dôsledku ekologickej inovácie
n)	Maximálny čistý výkon
o)	Identifikačné číslo vozidla
p)	Skúšobná hmotnosť podľa WLTP
q)	Faktor odchýlky De (ak je k dispozícii)
	Faktor overovania (ak je k dispozícii)
r)	Kategória evidovaného vozidla
s)	Identifikačné číslo radu vozidiel
t)	Dojazd na elektrickú energiu, ak je k dispozícii

Poznámky:

- (1) V prípade typového schválenia na vnútroštátnej úrovni v malých sériách (NSS) alebo individuálneho schválenia (IVA) sa názov výrobcu uvedie v stĺpci „Názov výrobcu v evidencii členského štátu“, pričom v stĺpci „Názov výrobcu – štandardizované označenie EÚ“ sa uvedie buď „AA-NSS“ alebo podľa potreby „AA-IVA“.

PRÍLOHA III

MONITOROVANIE A NAHLASOVANIE EMISÍ Z NOVÝCH ĽAHKÝCH ÚŽITKOVÝCH VOZIDIEL

A. Zhromažďovanie údajov o nových ľahkých úžitkových vozidlách a zisťovanie údajov z monitorovania emisií CO₂

1. Podrobné údaje

1.1. Dokončené vozidlá evidované v kategórii N₁

V prípade dokončených vozidiel s typovým schválením ES evidovaných v kategórii N₁, členské štáty o každom novom ľahkom úžitkovom vozidle pri jeho prvom zápise do evidencie na svojom území za každý kalendárny rok zaznamenávajú tieto podrobné údaje:

- a) výrobcu;
- b) číslo typového schválenia a jeho rozšírenie;
- c) typ, variant a verziu;
- d) značku;
- e) kategóriu schváleného typu vozidla;
- f) kategóriu evidovaného vozidla;
- g) špecifické emisie CO₂ (NEDC a WLTP);

- h) hmotnosť v prevádzkovom stave;
- i) najvyššiu technicky prípustnú hmotnosť naloženého vozidla;
- j) stopu vozidla: rázvor kolies, rozchod riadiacej nápravy a rozchod ďalšej nápravy;
- k) druh paliva a palivový režim;
- l) zdvihový objem motora;
- m) spotrebu elektrickej energie;
- n) kód inovačnej technológie alebo skupiny inovačných technológií a zníženie emisií CO₂ v dôsledku uvedenej technológie (NEDC a WLTP);
- o) identifikačné číslo vozidla;
- p) skúšobnú hmotnosť podľa WLTP;
- q) faktor odchýlky a faktor overovania uvedené v bode 3.2.8 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2017/1152;
- r) identifikačné číslo radu vozidiel určené v súlade s bodom 5.0 prílohy XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151;
- s) v relevantných prípadoch dojazd na elektrickú energiu.

Členské štáty sprístupnia Komisii v súlade s článkom 7 všetky údaje uvedené v tomto bode vo formáte uvedenom v časti C oddiele 2 tejto prílohy.

1.2. Vozidlá schválené v rámci viacstupňového procesu a evidované v kategórii N₁

V prípade vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch a evidovaných v kategórii N₁ členské štáty za každý kalendárny rok zaznamenávajú tieto podrobné údaje o:

- a) základnom (nedokončenom) vozidle: údaje uvedené v písmenách a), b), c), d), e), g), h), i), n) a o) bodu 1.1 alebo namiesto údajov uvedených v písmenách h) a i) údaje o štandardnej pridanej hmotnosti, ktoré sa poskytujú ako súčasť informácií o typovom schválení uvedených v bode 2.17.2 prílohy I k smernici 2007/46/ES;
- b) základnom (dokončenom) vozidle: údaje uvedené v písmenách a), b), c), d), e), g), h), i), n) a o) bodu 1.1;
- c) dokončovanom vozidle: údaje uvedené v písmenách a), f), g), h), j), k), l), m) a o) bodu 1.1.

Ak niektoré údaje uvedené v písmene a) a b) prvého pododseku pre základné vozidlo nie sú k dispozícii, členský štát namiesto nich poskytne údaje o dokončovanom vozidle.

Pre dokončované vozidlá kategórie N₁ sa používa formát stanovený v oddiele 2 časti C.

Identifikačné číslo vozidla uvedené v písmene o) bodu 1.1 sa nezverejňuje.

2. Podrobné údaje uvedené v bode 1 sa prevezmú z osvedčenia o zhode. V prípade dvojpalivových vozidiel (benzín/plyn), ktorých osvedčenie o zhode obsahuje hodnoty špecifických emisií CO₂ pre obidva druhy paliva, členské štáty použijú len hodnotu nameranú pre plyn.
 3. Členské štáty za každý kalendárny rok určujú:
 - a) celkový počet nových evidencií nových ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich typovému schváleniu ES;
 - b) celkový počet nových evidencií nových ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich viacstupňovému typovému schváleniu, ak je k dispozícii;
 - c) celkový počet nových evidencií nových ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich individuálnemu schváleniu;
 - d) celkový počet nových evidencií nových ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich typovému schváleniu na vnútroštátnej úrovni v malých sériách.
- B. Metodika zisťovania údajov z monitorovania emisií CO₂ nových ľahkých úžitkových vozidiel

Informácie z monitorovania, ktoré členské štáty majú určiť v súlade s bodmi 1 a 3 časti A, sa určujú v súlade s metodikou uvedenou v tejto časti.

1. Počet nových ľahkých ťžitkových vozidiel zapísaných do evidencie

Ľlenské štáty určujú počet nových ľahkých ťžitkových vozidiel zapísaných do evidencie na svojom území za príslušný monitorovaný rok, pričom sa tento počet vozidiel rozdelí na vozidlá podliehajúce typovému schváleniu ES, individuálnemu schváleniu a typovému schváleniu na vnútroštátnej úrovni v malých sériách, a ak je dispozícií, počet vozidiel, ktoré podliehajú viacstupňovému typovému schváleniu.

2. Dokončováné vozidlá

V prípade vozidiel, ktoré podliehajú viacstupňovému typovému schváleniu, sa špecifické emisie CO₂ dokončováných vozidiel pridelia výrobcovi základného vozidla.

V záujme zabezpečenia reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂, palivovej účinnosti a hmotnosti dokončováných vozidiel a bez neprimeranej záťaže výrobcu základného vozidla Komisia navrhne osobitný postup monitorovania a prípadne vykoná potrebné zmeny v príslušných právnych predpisoch o typovom schvaľovaní.

Bez ohľadu na to, že na účely výpočtu cieľovej hodnoty na rok 2020 v súlade s bodom 2 časti B prílohy I sa použije štandardná pridaná hmotnosť uvedená v časti C tejto prílohy, ak sa táto hmotnosť nedá určiť, na predbežný výpočet cieľovej hodnoty špecifických emisií uvedenej v článku 7 ods. 4 sa môže použiť hmotnosť dokončováného vozidla v prevádzkovom stave.

Ak je základné vozidlo dokončeným vozidlom, na výpočet cieľovej hodnoty špecifických emisií sa použije hmotnosť uvedeného vozidla v prevádzkovom stave. Ak sa táto hmotnosť nedá určiť, na predbežný výpočet cieľovej hodnoty špecifických emisií sa môže použiť hmotnosť dokončovaného vozidla v prevádzkovom stave.

C. Formáty na predkladanie údajov

Informácie uvedené v bodoch 1 a 3 časti A nahlasujú členské štáty za každý rok v týchto formátoch:

Oddiel 1 – Súhrnné údaje z monitorovania	
Členský štát ¹	
Rok	
Celkový počet nových evidencií nových ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich typovému schváleniu ES	
Celkový počet nových evidencií jednotlivito schválených nových ľahkých úžitkových vozidiel	
Celkový počet nových evidencií nových ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich typovému schváleniu na vnútroštátnej úrovni v malých sériách	
Celkový počet nových evidencií nových ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich viacstupňovému typovému schváleniu (ak je známy)	

¹ Dvojpísmenové kódy ISO 3166 s výnimkou Grécka a Spojeného kráľovstva, pre ktoré sa použijú kódy EL resp. UK.

Oddiel 2 – Podrobné údaje z monitorovania – záznam pre jedno vozidlo	
Odkaz na bod 1.1 časti A	Podrobné údaje o vozidle zapísanom do evidencie ⁽¹⁾
a)	Názov výrobcu – štandardizované označenie EÚ ⁽²⁾
	Názov výrobcu – vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia (OEM) DOKONČENÉ VOZIDLO/ZÁKLADNÉ VOZIDLO ⁽³⁾
	Názov výrobcu – vyhlásenie výrobcu pôvodného zariadenia (OEM) DOKONČOVANÉ VOZIDLO ⁽³⁾
	Názov výrobcu v evidencii členského štátu ⁽²⁾
b)	Číslo typového schválenia a jeho rozšírenie
c)	Typ
	Variant
	Verzia
d)	Značka
e)	Kategória schváleného typu vozidla
f)	Kategória evidovaného vozidla
g)	Špecifické emisie CO ₂ (spolu) Hodnota podľa NEDC do 31. decembra 2020
	Špecifické emisie CO ₂ (spolu) Hodnota podľa WLTP
h)	Hmotnosť v prevádzkovom stave ZÁKLADNÉ VOZIDLO
	Hmotnosť v prevádzkovom stave DOKONČOVANÉ VOZIDLO/DOKONČENÉ VOZIDLO
i) ⁽⁴⁾	Najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého vozidla

j)	Rázvor kolies
	Rozchod riadiacej nápravy (náprava 1)
	Rozchod riadiacej nápravy (náprava 2)
k)	Druh paliva
	Palivový režim
l)	Zdvihový objem motora (cm ³)
m)	Spotreba elektrickej energie (Wh/km)
n)	Kód ekologickej inovácie
	Celková úspora emisií CO ₂ podľa NEDC v dôsledku ekologickej inovácie do 31. decembra 2020
	Celková úspora emisií CO ₂ podľa WLTP v dôsledku ekologickej inovácie
o)	Identifikačné číslo vozidla
p)	Skúšobná hmotnosť podľa WLTP
q)	Faktor odchýlky De (ak je k dispozícii)
	Faktor overovania (ak je k dispozícii)
r)	Identifikačné číslo radu vozidiel
s)	Dojazd na elektrickú energiu v relevantných prípadoch
Bod 2.17.2 prílohy I k smernici 2007/46/ES ⁽⁵⁾	Štandardná pridaná hmotnosť (v prípade potreby pre vozidlá vyrábané vo viacerých stupňoch)

Poznámky:

- (1) Ak v prípade vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch nemožno poskytnúť údaje o základnom vozidle, členský štát musí poskytnúť aspoň údaje pre dokončované vozidlo uvedené v tomto formáte.
- (2) V prípade typového schválenia na vnútroštátnej úrovni v malých sériách (NSS) alebo individuálneho schválenia (IVA) sa názov výrobcu uvedie v stĺpci „Názov výrobcu v evidencii členského štátu“, pričom v stĺpci „Názov výrobcu – štandardné označenie EÚ“ sa uvedie buď „AA-NSS“ alebo prípadne „AA-IVA“.
- (3) V prípade vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch sa uvedie výrobca základného (nedokončeného/dokončeného) vozidla. Ak informácia o výrobcovi základného vozidla nie je k dispozícii, uvedie sa iba názov výrobcu dokončovaného vozidla.
- (4) V prípade vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch sa uvedie najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého základného vozidla.
- (5) V prípade vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch sa môže hmotnosť základného vozidla v prevádzkovom stave a najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého základného vozidla nahradiť štandardnou pridanou hmotnosťou uvedenou ako súčasť informácií k typovému schváleniu v súlade s bodom 2.17.2 prílohy I k smernici 2007/46/ES.

PRÍLOHA IV

ZRUŠENÉ NARIADENIA

SO ZOZNAMOM ICH NESKORŠÍCH ZMIEN

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009	(Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1)
Nariadenie Komisie (EÚ) č. 397/2013	(Ú. v. EÚ L 120, 1.5.2013, s. 4)
Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 333/2014	(Ú. v. EÚ L 103, 5.4.2014, s. 15)
Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2015/6	(Ú. v. EÚ L 3, 7.1.2015, s. 1)
Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1502	(Ú. v. EÚ L 221, 26.8.2017, s. 4)
Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/649	(Ú. v. EÚ L 108, 27.4.2018, s. 14)
Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011	(Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1)
Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 205/2012	(Ú. v. EÚ L 72, 10.3.2012, s. 2)
Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 253/2014	(Ú. v. EÚ L 84, 20.3.2014, s. 38)
Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 404/2014	(Ú. v. EÚ L 121, 24.4.2014, s. 1)
Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/748	(Ú. v. EÚ L 113, 29.4.2017, s. 9)
Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1499	(Ú. v. EÚ L 219, 25.8.2017, s. 1)

PRÍLOHA V

TABUĽKA ZHODY

Nariadenie (ES) č. 443/2009	Nariadenie (EÚ) č. 510/2011	Toto nariadenie
Článok 1 prvý odsek	Článok 1 ods. 1	Článok 1 ods. 1
Článok 1 druhý odsek	Článok 1 ods. 2	Článok 1 ods. 2
Článok 1 tretí odsek	–	Článok 1 ods. 3
–	–	Článok 1 ods. 4
–	–	Článok 1 ods. 5
–	–	Článok 1 ods. 6
–	–	Článok 1 ods. 7
Článok 2 ods. 1	Článok 2 ods. 1	Článok 2 ods. 1
Článok 2 ods. 2	Článok 2 ods. 2	Článok 2 ods. 2
Článok 2 ods. 3	Článok 2 ods. 3	Článok 2 ods. 3
Článok 2 ods. 4	Článok 2 ods. 4	Článok 2 ods. 4
Článok 3 ods. 1, úvodná časť	Článok 3 ods. 1, úvodná časť	Článok 3 ods. 1, úvodná časť
Článok 3 ods. 1 písm. a) a b)	Článok 3 ods. 1 písm. a) a b)	Článok 3 ods. 1 písm. a) a b)
–	Článok 3 ods. 1 písm. c), d) a e)	Článok 3 ods. 1 písm. c), d) a e)
Článok 3 ods. 1 písm. c) a d)	Článok 3 ods. 1 písm. f) a g)	Článok 3 ods. 1 písm. f) a g)
Článok 3 ods. 1 písm. f)	Článok 3 ods. 1 písm. h)	Článok 3 ods. 1 písm. h)
Článok 3 ods. 1 písm. e)	Článok 3 ods. 1 písm. j)	Článok 3 ods. 1 písm. i)
Článok 3 ods. 1 písm. g)	Článok 3 ods. 1 písm. i)	Článok 3 ods. 1 písm. j)

Nariadenie (ES) č. 443/2009	Nariadenie (EÚ) č. 510/2011	Toto nariadenie
–	–	Článok 3 ods. 1 písm. k), l) a m)
–	Článok 3 ods. 1 písm. k)	Článok 3 ods. 1 písm. n)
Článok 3 ods. 2	Článok 3 ods. 2	Článok 3 ods. 2
Článok 4 prvý odsek	Článok 4 prvý odsek	Článok 4 ods. 1, úvodná časť a písm. a) a b)
–	–	Článok 4 ods. 1 písm. c)
–	Článok 4 druhý odsek	Článok 4 ods. 2
Článok 4 druhý odsek	Článok 4 tretí odsek	Článok 4 ods. 3
Článok 5	Článok 5	–
Článok 5a	–	Článok 5
Článok 6	Článok 6	–
Článok 7 ods. 1	Článok 7 ods. 1	Článok 6 ods. 1
Článok 7 ods. 2 písm. a), b) a c)	Článok 7 ods. 2 písm. a), b) a c)	Článok 6 ods. 2 písm. a), b) a c)
–	–	Článok 6 ods. 2 písm. d)
Článok 7 ods. 3	Článok 7 ods. 3	Článok 6 ods. 3
Článok 7 ods. 4	Článok 7 ods. 4	Článok 6 ods. 4
Článok 7 ods. 5	Článok 7 ods. 5	Článok 6 ods. 5
Článok 7 ods. 6	Článok 7 ods. 6	Článok 6 ods. 6
Článok 7 ods. 7	Článok 7 ods. 7	Článok 6 ods. 7
Článok 8 ods. 1	Článok 8 ods. 1	Článok 7 ods. 1
Článok 8 ods. 2	Článok 8 ods. 2	Článok 7 ods. 2
Článok 8 ods. 3	Článok 8 ods. 3	Článok 7 ods. 3

Nariadenie (ES) č. 443/2009	Nariadenie (EÚ) č. 510/2011	Toto nariadenie
Článok 8 ods. 4 prvý a druhý pododsek	Článok 8 ods. 4 prvý a druhý pododsek	Článok 7 ods. 4 prvý a druhý pododsek
Článok 8 ods. 4 tretí pododsek	Článok 8 ods. 4 prvý pododsek	Článok 7 ods. 4 tretí pododsek
Článok 8 ods. 5 prvý pododsek	Článok 8 ods. 5	Článok 7 ods. 5 prvý pododsek
Článok 8 ods. 5 druhý pododsek	Článok 8 ods. 6	Článok 7 ods. 5 druhý pododsek
Článok 8 ods. 6	Článok 8 ods. 7	–
Článok 8 ods. 7	Článok 8 ods. 8	Článok 7 ods. 6 prvý pododsek
–	–	Článok 7 ods. 6 druhý pododsek
Článok 8 ods. 8	–	–
Článok 8 ods. 9 prvý pododsek	Článok 8 ods. 9 prvý pododsek	Článok 7 ods. 7
Článok 8 ods. 9 druhý pododsek	Článok 8 ods. 9 druhý pododsek	Článok 7 ods. 8
–	–	Článok 7 ods. 9
–	–	Článok 7 ods. 10
–	Článok 8 ods. 10	Článok 7 ods. 11
Článok 9 ods. 1	Článok 9 ods. 1	Článok 8 ods. 1
Článok 9 ods. 2 prvý pododsek, úvodná časť	Článok 9 ods. 2 prvý pododsek, úvodná časť	Článok 8 ods. 2 prvý pododsek, prvá časť
Článok 9 ods. 2 prvý pododsek písm. a)	Článok 9 ods. 2 prvý pododsek písm. a)	–
Článok 9 ods. 2 prvý pododsek písm. b)	Článok 9 ods. 2 prvý pododsek písm. b)	Článok 8 ods. 2 prvý pododsek, druhá časť

Nariadenie (ES) č. 443/2009	Nariadenie (EÚ) č. 510/2011	Toto nariadenie
Článok 9 ods. 2 druhý pododsek	Článok 9 ods. 2 druhý pododsek	Článok 8 ods. 2 druhý pododsek
Článok 9 ods. 3	Článok 9 ods. 3	Článok 8 ods. 3
Článok 9 ods. 4	Článok 9 ods. 4	Článok 8 ods. 4
Článok 10 ods. 1, úvodná časť	Článok 10 ods. 1, úvodná časť	Článok 9 ods. 1, úvodná časť
Článok 10 ods. 1 písm. a) až e)	Článok 10 ods. 1 písm. a) až e)	Článok 9 ods. 1 písm. a) až e)
–	–	Článok 9 ods. 1 písm. f)
Článok 10 ods. 2	Článok 10 ods. 2	Článok 9 ods. 2
–	–	Článok 9 ods. 3
Článok 11 ods. 1	Článok 11 ods. 1	Článok 10 ods. 1
Článok 11 ods. 2	Článok 11 ods. 2	Článok 10 ods. 2
Článok 11 ods. 3	Článok 11 ods. 3	Článok 10 ods. 3 prvý pododsek
–	–	Článok 10 ods. 3 druhý pododsek
Článok 11 ods. 4 prvý pododsek	–	Článok 10 ods. 4 prvý pododsek
Článok 11 ods. 4 druhý pododsek, úvodná časť	–	Článok 10 ods. 4 druhý pododsek, úvodná časť
Článok 11 ods. 4 druhý pododsek písm. a)	–	Článok 10 ods. 4 druhý pododsek písm. a)
Článok 11 ods. 4 druhý pododsek písm. b)	–	–

Nariadenie (ES) č. 443/2009	Nariadenie (EÚ) č. 510/2011	Toto nariadenie
Článok 11 ods. 4 druhý pododsek písm. c)	–	Článok 10 ods. 4 druhý pododsek písm. b)
–	–	Článok 10 ods. 4 druhý pododsek písm. c)
Článok 11 ods. 4 tretí a štvrtý pododsek	–	Článok 10 ods. 4 tretí a štvrtý pododsek
Článok 11 ods. 5	Článok 11 ods. 4	Článok 10 ods. 5
Článok 11 ods. 6	Článok 11 ods. 5	Článok 10 ods. 6
Článok 11 ods. 7	Článok 11 ods. 6	Článok 10 ods. 7
Článok 11 ods. 8	Článok 11 ods. 7	Článok 10 ods. 8
Článok 11 ods. 9	Článok 11 ods. 8	Článok 10 ods. 9
Článok 12 ods. 1 prvý pododsek	Článok 12 ods. 1 prvý pododsek	Článok 11 ods. 1 prvý pododsek
Článok 12 ods. 1 druhý pododsek	–	Článok 11 ods. 1 druhý pododsek
Článok 12 ods. 1 tretí pododsek	Článok 12 ods. 1 druhý pododsek	Článok 11 ods. 1 tretí pododsek
–	–	Článok 11 ods. 1 štvrtý pododsek
Článok 12 ods. 2	Článok 12 ods. 2	Článok 11 ods. 2, úvodná časť, písm. a), b) a c) a písm. d), prvá časť
–	–	Článok 11 ods. 2 písm. d), posledná časť

Nariadenie (ES) č. 443/2009	Nariadenie (EÚ) č. 510/2011	Toto nariadenie
Článok 12 ods. 3	Článok 12 ods. 3	Článok 11 ods. 3
Článok 12 ods. 4	Článok 12 ods. 4	Článok 11 ods. 4
–	–	Článok 12
–	–	Článok 13
Článok 13 ods. 1	–	–
–	Článok 13 ods. 1	–
–	–	Článok 14 – nadpis
–	–	Článok 14 ods. 1 prvý pododsek, úvodná časť
Článok 13 ods. 2 prvý a druhý pododsek	–	Článok 14 ods. 1 písm. a)
–	Článok 13 ods. 5	Článok 14 ods. 1 písm. b)
–	–	Článok 14 ods. 1 písm. c) a d)
Článok 13 ods. 2 tretí pododsek	Článok 13 ods. 5	Článok 14 ods. 2
–	–	Článok 15 ods. 1
–	–	Článok 15 ods. 2
–	–	Článok 15 ods. 3
–	Článok 13 ods. 2	–
–	–	Článok 15 ods. 4 prvá časť

Nariadenie (ES) č. 443/2009	Nariadenie (EÚ) č. 510/2011	Toto nariadenie
Článok 13 ods. 3	Článok 13 ods. 6 prvý pododsek	Článok 15 ods. 4 druhá časť
–	Článok 13 ods. 4	–
Článok 13 ods. 4	Článok 13 ods. 6 druhý pododsek	–
Článok 13 ods. 5	–	–
Článok 13 ods. 6	Článok 13 ods. 3	–
–	–	Článok 15 ods. 5
–	–	Článok 15 ods. 6
Článok 13 ods. 7 prvý pododsek	Článok 13 ods. 6 tretí pododsek	Článok 15 ods. 7
Článok 13 ods. 7 druhý pododsek	Článok 13 ods. 6 štvrtý pododsek	Článok 15 ods. 8
Článok 14 ods. 1	Článok 14 ods. 1	Článok 16 ods. 1
Článok 14 ods. 2	Článok 14 ods. 2	Článok 16 ods. 2
Článok 14 ods. 3	Článok 14 ods. 2a	Článok 16 ods. 3
Článok 14a ods. 1	Článok 15 ods. 3	Článok 17 ods. 1
Článok 14a ods. 2	Článok 15 ods. 1	Článok 17 ods. 2
Článok 14a ods. 3	Článok 16	Článok 17 ods. 3
Článok 14a ods. 4	Článok 15 ods. 2	Článok 17 ods. 4
Článok 14a ods. 5	Článok 17	Článok 17 ods. 5

Nariadenie (ES) č. 443/2009	Nariadenie (EÚ) č. 510/2011	Toto nariadenie
Článok 15	–	–
–	–	Článok 18
Článok 16	Článok 18	Článok 19
Príloha I	–	Príloha I časť A body 1 až 5
–	–	Príloha I časť A bod 6
–	Príloha I	Príloha I časť B body 1 až 5
–	–	Príloha I časť B bod 6
Príloha II časť A	–	Príloha II časť A
Príloha II časť B	–	–
Príloha II časť C	–	Príloha II časť B
–	Príloha II	Príloha III
–	–	Príloha IV
–	–	Príloha V