



EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

V Bruseli 24. mája 2019
(OR. en)

2018/0143 (COD)

PE-CONS 60/19

CLIMA 61
ENV 170
TRANS 123
MI 184
CODEC 497

LEGISLATÍVNE AKTY A INÉ PRÁVNE AKTY

Predmet: NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES

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

Z ...,

**ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá
a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956
a smernica Rady 96/53/ES**

(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 62, 15.2.2019, s. 286.

² Pozícia Európskeho parlamentu z 18. apríla 2019 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z

keďže:

- (1) V Parížskej dohode sa okrem iného stanovuje dlhodobý cieľ v súlade so zámerom udržať zvýšenie priemernej globálnej teploty výrazne pod 2 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou a vyvíjať úsilie o to, aby sa toto zvýšenie udržalo na 1,5 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou. Najnovšie vedecké zistenia, ktoré uvádza Medzivládny panel o zmene klímy (ďalej len „IPCC“) vo svojej osobitnej správe o vplyve globálneho otepľovania o 1,5 °C v porovnaní s úrovňami v predindustriálnom období 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.
- (2) Aby sa prispelo k dosiahnutiu cieľov Parížskej dohody, treba urýchliť transformáciu celého odvetvia dopravy smerom k nulovým hodnotám emisií vzhľadom na oznámenie Komisie z 28. novembra 2018 s názvom „Ekologická planéta pre všetkých — európska strategická dlhodobá 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 nulové emisie skleníkových plynov do roku 2050. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré výrazne škodia nášmu zdraviu a životnému prostrediu, sa musia takisto bezodkladne drasticky znížiť.

- (3) Komisia prijala balíky opatrení v oblasti mobility 31. mája 2017 („Európa v pohybe: Agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých“) a 8. novembra 2017 („Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou – Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov“). V uvedených balíkoch opatrení sa stanovil pozitívny program, ktorý je zameraný aj na zaistenie plynulého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých.
- (4) Toto nariadenie je súčasťou tretieho balíka opatrení Komisie v oblasti mobility zo 17. mája 2018 s názvom „Európa v pohybe – Udržateľná mobilita pre Európu: bezpečná, prepojená a ekologická“, ktorý reaguje na oznámenie Komisie z 13. septembra 2017 s názvom „Investovanie do inteligentného, inovatívneho a udržateľného priemyslu – Aktualizovaná stratégia pre priemyselnú politiku EÚ“. Toto nariadenie má tiež za cieľ dokončiť proces, vďaka ktorému bude Únia môcť naplno využiť modernizáciu a dekarbonizáciu mobility. Cieľom uvedeného tretieho balíka opatrení v oblasti mobility je zvýšiť bezpečnosť a prístupnosť európskej mobility, zvýšiť konkurencieschopnosť európskeho priemyslu a istotu pracovných miest v Európe a zaistiť, aby bol systém mobility ekologickejší a lepšie zodpovedal nevyhnutnej potrebe čeliť zmene klímy. Bude si to vyžadovať plné odhodlanie Únie, členských štátov i zainteresovaných strán, a to aj z hľadiska posilnenia úsilia o zníženie emisií oxidu uhličitého (ďalej len „CO₂“) a znečistenia ovzdušia.

- (5) V spojení s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/...¹⁺ sa týmto nariadením stanovuje jasný plán na zníženie emisií CO₂ z odvetvia 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 sa schválilo v záveroch Európskej rady na zasadnutí 23. a 24. októbra 2014 a potvrdilo Radou na zasadnutí 6. marca 2015 ako vnútroštátne stanovený príspevok Únie podľa Parížskej dohody.
- (6) V záveroch Európskej rady z 23. a 24. októbra 2014 sa schválilo zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2030 o 30 % v porovnaní s rokom 2005 pre odvetvia, ktoré nie sú súčasťou systému Únie na obchodovanie s emisiami. Spomedzi uvedených odvetví sa na tvorbe emisií významne podieľajú emisie skleníkových plynov z odvetvia cestnej dopravy. Cestná doprava bola zodpovedná za približne štvrtinu celkových emisií Únie v roku 2016. Emisie z cestnej dopravy vykazujú rastúci trend a zostávajú výrazne nad úrovňou z roku 1990. Ak by sa množstvo emisií z cestnej dopravy ešte zvýšilo, negovali by sa zníženia emisií v iných odvetviach v ich boji proti zmene klímy.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/... z ..., ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L, ..., ..., s.).

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, do textu číslo nariadenia, ktoré obsahuje dokument 2017/0293 (COD) – PE 6/19 a doplňte príslušnú poznámku pod čiarou.

- (7) 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 odvetví dopravy aj po roku 2020.
- (8) S cieľom poskytnúť spotrebiteľom v Únii bezpečné, udržateľné, konkurencieschopné a dostupné dodávky energie, príspevok energetickej účinnosti k znižovaniu dopytu, je jedným z piatich synergických a úzko prepojených rozmerov stanovených 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 opatrenia na zvýšenie efektívnosti spotreby energie musia prijať vo všetkých hospodárskych odvetviach, doprava má z hľadiska energetickej účinnosti obrovský potenciál.
- (9) Emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel vrátane nákladných automobilov, autobusov a autokarov predstavujú približne 6 % celkových emisií CO₂ v Únii a približne 25 % celkových emisií CO₂ v cestnej doprave. Podľa očakávaní by bez ďalších opatrení podiel emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel vzrástol medzi rokom 2010 a 2030 približne o 9 %. Právo Únie momentálne nezahŕňa žiadne požiadavky na znižovanie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel, a preto sú potrebné okamžité konkrétne opatrenia pre takéto vozidlá.

- (10) Ciele zníženia emisií CO₂ pre celý vozový park nových ťažkých úžitkových vozidiel v Únii by sa preto mali stanoviť na roky 2025 a 2030 pri zohľadnení času obnovy vozového parku a potreby prispievať zo strany odvetvia cestnej dopravy k dosiahnutiu cieľových hodnôt Únie v oblasti klímy a energetiky na rok 2030 a neskôr. Takýmto postupným prístupom sa vysielajú jasné a včasné signály pre priemysel, aby sa urýchlilo zavedenie energeticky efektívnych technológií a ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh. Zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami by malo prispieť k riešeniu problémov v oblasti mestskej mobility. Podpora takýchto ťažkých úžitkových vozidiel výrobcami je nevyhnutná nielen pre znižovanie emisií CO₂ z cestnej dopravy, ale aj pre skutočné zníženie množstva látok znečisťujúcich ovzdušie a nadmernej hladiny hluku v mestách a mestských oblastiach.
- (11) Aby sa plne realizoval potenciál energetickej efektívnosti a zaistil príspevok odvetvia cestnej dopravy ako celku k dohodnutým zníženiám emisií skleníkových plynov, je vhodné doplniť už existujúce emisné normy CO₂ pri nových osobných automobiloch a pri ľahkých úžitkových vozidlách stanovením emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá. Uvedené normy stimulujú inováciu palivovo účinných technológií, čo prispeje k upevneniu vedúceho technologického postavenia výrobcov a dodávateľov z Únie a zabezpečeniu vysokoškvalifikovaných pracovných miest z dlhodobého hľadiska.

- (12) Keďže zmena klímy je cezhraničným problémom a je potrebné chrániť spoľahlivé fungovanie jednotného trhu v odvetví služieb cestnej dopravy i ťažkých úžitkových vozidiel a súčasne predísť akejkoľvek fragmentácii trhu, je vhodné stanoviť emisné normy CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá na úrovni Únie. Uvedenými normami by nemalo byť dotknuté právo Únie v oblasti hospodárskej súťaže.
- (13) Pri vymedzovaní úrovni zníženia emisií CO₂, ktoré by vozový park ťažkých úžitkových vozidiel v Únii mal dosiahnuť, by sa mala zohľadniť účinnosť týchto úrovni, pokiaľ ide o nákladovo efektívne prispievanie k znižovaniu emisií CO₂ v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/842¹, do roku 2030, výsledné náklady a úspory pre spoločnosť, výrobcov, prevádzkovateľov dopravy a spotrebiteľov, ako aj ich priamy a nepriamy vplyv na zamestnanosť, inovácie a súvisiace prínosy z hľadiska zníženého znečistenia ovzdušia a vyššej energetickej bezpečnosti.

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).

- (14) Mala by sa zabezpečiť spoločensky prijateľná a spravodlivá transformácia na mobilitu s nulovými emisiami. Preto je dôležité zohľadniť sociálne dôsledky transformácie v celom hodnotovom reťazci automobilového priemyslu a aktívne riešiť jej následky na zamestnanosť. Cílené programy na úrovni Únie, vnútroštátnej a regionálnej úrovni 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 uvedenej transformácie treba posilniť zamestnanosť žien a rovnosť príležitostí v uvedenom odvetví.
- (15) Úspešný prechod na mobilitu s nulovými emisiami si vyžaduje integrovaný prístup a vhodné prostredie na stimulovanie inovácií a zachovanie technologického prvenstva Únie v odvetví cestnej dopravy. To zahŕňa verejné a súkromné investície do výskumu a inovácií, zvýšenie ponuky ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, zavádzanie infraštruktúry nabíjacích 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 jednotnú činnosť na úrovni Únie, vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni, a to aj prostredníctvom stimulov na podporu zavádzania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami.

- (16) Nový postup určovania emisií CO₂ a spotreby paliva jednotlivých ťažkých úžitkových vozidiel bol zavedený v rámci vykonávania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009¹. V nariadení Komisie (EÚ) 2017/2400² sa stanovuje metodika, ktorou možno na základe nástroja VECTO simulovať emisie CO₂ a spotrebu paliva ťažkých úžitkových vozidiel ako celku. Uvedená metodika umožňuje zohľadnenie rozmanitosti odvetvia ťažkých úžitkových vozidiel, ako aj vysokej miery ich individuálneho prispôsobovania. V prvom kroku sa od 1. júla 2019 stanovia emisie CO₂ pre štyri skupiny ťažkých úžitkových vozidiel, z ktorých pochádza zhruba 65 % až 70 % všetkých emisií CO₂ z vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel v Únii.
- (17) S cieľom zohľadniť inovácie a zavádzanie nových technológií, ktoré zvyšujú palivovú účinnosť ťažkých úžitkových vozidiel, sa bude simulačný nástroj VECTO, ako aj nariadenie (EÚ) 2017/2400 neustále a včas aktualizovať.

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

² Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 z 12. decembra 2017, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o určovanie emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L 349, 29.12.2017, s. 1).

- (18) Údaje o emisiách CO₂ zistené podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400 sa majú monitorovať podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956¹. Uvedené údaje by mali byť základom pre stanovenie cieľov zníženia emisií CO₂ v uvedených štyroch skupinách najznečisťujúcejších ťažkých úžitkových vozidiel v Únii, ako aj pre určenie priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu v danom nahlasovacom období.
- (19) Na rok 2025 by sa mal stanoviť cieľ zníženia emisií CO₂ ako relatívne zníženie v závislosti od priemerných emisií CO₂ z daných ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré boli novo evidované v období od 1. júla 2019 do 30. júna 2020, pričom by sa malo zohľadniť použitie nákladovo efektívnych technológií, ktoré už sú pre bežné vozidlá dostupné. Mal by sa tiež mal stanoviť cieľ zníženia emisií CO₂ od roku 2030. Uvedený cieľ by sa mal uplatňovať, pokiaľ sa nerozhodne inak, podľa preskúmania, ktoré sa má vykonať v roku 2022. Cieľ na rok 2030 by sa mal posudzovať v súlade so záväzkami Európskej únie v rámci Parížskej dohody.
- (20) S cieľom zaistiť odolnosť referenčných emisií CO₂ voči narastajúcim emisiám CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel vyplývajúcich z neprimeraných procesných prostriedkov, ktoré by nezodpovedali situácii, keď sú už emisie CO₂ regulované, je vhodné zabezpečiť metodiku na úpravu referenčných emisií CO₂, ak to bude potrebné.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 z 28. júna 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (21) Pri ťažkých úžitkových vozidlách je dostupnou palivovou alternatívou k naftě skvapalnený zemný plyn (LNG). Zavádzanie existujúcich a nových inovačnejších technológií LNG prispeje k splneniu cieľov zníženia emisií CO₂ v krátko- a strednodobom horizonte, keďže využívanie technológií LNG znižuje emisie CO₂ v porovnaní s naftovými vozidlami. Potenciál zníženia emisií CO₂ pri vozidlách na LNG už je v nástroji VECTO plne zohľadnený. Okrem toho súčasné technológie LNG zabezpečujú nízku úroveň emisií látok znečisťujúcich ovzdušie ako NO_x a tuhé častice. Zavedená je aj dostatočná minimálna čerpacia infraštruktúra, ktorá sa ďalej rozvíja v kompetencii vnútroštátnych politických rámcov infraštruktúry pre alternatívne palivá.
- (22) Pri výpočte referenčných emisií CO₂, ktoré budú základom pre určenie cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ na roky 2025 a 2030, by sa mal zohľadniť očakávaný potenciál vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel na zníženie emisií CO₂. Je preto vhodné vyňať profesionálne vozidlá ako automobily používané na zber smetí alebo stavebné práce z uvedeného výpočtu. Uvedené vozidlá najazdia pomerne málo a vzhľadom na ich osobitný spôsob využitia sa nezdá, že by tu technické opatrenia na znižovanie emisií CO₂ a spotreby paliva boli rovnako nákladovo efektívne ako pri ťažkých úžitkových vozidlách používaných na prepravu tovaru.
- (23) Požiadavky na zníženie emisií CO₂ by sa mali vyjadriť v gramoch CO₂ na tonokilometer, aby sa zohľadnila užitočnosť ťažkých úžitkových vozidiel.

- (24) Treba zaistiť spravodlivé rozloženie celkovej požiadavky na zníženie emisií CO₂ medzi výrobcov, pričom sa musí zohľadniť rozmanitosť ťažkých úžitkových vozidiel z hľadiska ich konštrukcie, spôsobu využitia, ročne najazdených kilometrov, užitočného zaťaženia a konfigurácie prípojných zariadení. Je preto vhodné ťažké úžitkové vozidlá klasifikovať do odlišných a samostatných podskupín, ktoré odrážajú bežný spôsob ich využitia a osobitné technické charakteristiky. Stanovením ročných cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ pre každého výrobcu vo forme váženého priemeru cieľových hodnôt definovaných pre každú z takýchto podskupín vozidiel sa výrobcom zároveň umožní účinne vyvážiť prípadné nedostatočné výsledky ich vozidiel v niektorej podskupine vozidiel nadpriemerným znížením v ostatných, pričom sa zohľadnia priemerné emisie CO₂ počas životného cyklu vozidiel v jednotlivých podskupinách vozidiel.
- (25) To, či výrobca dosiahol svoje ročné cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂, by sa malo hodnotiť na základe jeho priemerných emisií CO₂. Pri určovaní priemerných špecifických emisií CO₂ by sa mali brať do úvahy aj špecifiká, ktoré sú zohľadnené v cieľových hodnotách za jednotlivé podskupiny vozidiel. Priemerné špecifické emisie CO₂ konkrétneho výrobcu by preto mali vychádzať z priemerných emisií CO₂ stanovených pre každú podskupinu vozidiel vrátane váženia na základe predpokladaných priemerných ročne najazdených kilometrov a priemerného užitočného zaťaženia, ktoré odrážajú emisie CO₂ počas celého životného cyklu. Keďže potenciál na znižovanie emisií CO₂ je pri profesionálnych vozidlách obmedzený, nemali by sa uvedené vozidlá zohľadňovať vo výpočte priemerných špecifických emisií CO₂.

- (26) S cieľom zabezpečiť plynulý prechod na mobilitu s nulovými emisiami a stimulovať na trhu Únie vývoj a zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami tak, že sa doplnia nástroje na strane dopytu, ako je smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES o ekologických vozidlách¹, by sa mal zaviesť cielený mechanizmus v podobe superkreditov pre nahlasovacie obdobia pred rokom 2025 na uľahčenie a referenčná hodnota pre podiel ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku výrobcu pre nahlasovacie obdobia po roku 2025.
- (27) Systém stimulov by sa mal navrhnuť tak, aby sa zabezpečila istota investícií pre poskytovateľov nabíjacej infraštruktúry a výrobcov s cieľom podporiť rýchle zavedenie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trhu Únie a zároveň umožniť určitú flexibilitu pre výrobcov, aby sa rozhodli o časovom horizonte investícií.
- (28) Na účely výpočtu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu v nahlasovacích obdobiach pred rokom 2025 by sa všetky ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami mali započítat' viackrát. V nahlasovacích obdobiach po roku 2025 by sa priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu mali vypočítat' s prihliadnutím na jeho výsledky v porovnaní s referenčnou hodnotou ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami. Miera stimulov by mala byť rozlíšená v závislosti od skutočných emisií CO₂ z vozidla. Aby sa neoslabilo plnenie environmentálnych cieľov, výsledné zníženie emisií CO₂ by malo byť ohraničené stropom.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (29) Výroba ťažkých úžitkových vozidiel s nízkymi emisiami by sa mala stimulovať, iba ak sú ich emisie CO₂ nižšie než približne polovica priemerných referenčných emisií CO₂ všetkých vozidiel v podskupine vozidiel, do ktorej patrí ťažké úžitkové vozidlo. Tým by sa stimulovala inovácia v tejto oblasti.
- (30) Pri návrhu stimulačných mechanizmov zavádzania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami by sa mali tiež zohľadniť menšie nákladné automobily, na ktoré sa ciele zníženia emisií CO₂ podľa tohto nariadenia nevzťahujú. Uvedené vozidlá majú zároveň veľkú pridanú hodnotu v tom, že pomáhajú riešiť problémy znečistenia ovzdušia v mestách. Aby sa teda zaistilo dobré vyváženie stimulov medzi jednotlivými typmi vozidiel, malo by sa stropom obmedziť aj zníženie priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu, ktoré je dôsledkom menších nákladných automobilov s nulovými emisiami.
- (31) S cieľom podporiť nákladovo efektívne vykonávanie požiadaviek na zníženie emisií CO₂ a zároveň zohľadniť variácie zloženia vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel aj emisií CO₂ v priebehu rokov by výrobcovia mali mať možnosť započítať prekročenie cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ v jednom roku voči nedostatočným výsledkom v inom.

- (32) Aby sa emisie CO₂ znížili čo najskôr, výrobca, ktorého priemerné špecifické emisie CO₂ sú pod trajektóriou znižovania emisií CO₂, ktorá je daná referenčnými emisiami CO₂ a cieľovou hodnotou CO₂ na rok 2025, by mali môcť tieto emisné kredity uložiť na účely splnenia cieľa na rok 2025. Podobne výrobca, ktorého priemerné špecifické emisie CO₂ sú pod trajektóriou znižovania emisií CO₂ medzi cieľom na rok 2025 a cieľom uplatniteľným od roku 2030, by mali môcť tieto emisné kredity uložiť na účely splnenia cieľových hodnôt emisií CO₂ od 1. júla 2025 do 30. júna 2030.
- (33) V prípade nedodržania cieľovej hodnoty špecifických emisií CO₂ v ktoromkoľvek z 12 mesačných nahlasovacích období začínajúcich od 1. júla 2025 do 30. júna 2030 by výrobca mal zároveň mať možnosť kumulovať obmedzený emisný dlh. Výrobcovia by však mali všetok zvyšujúci emisný dlh v nahlasovacom období za rok 2029, ktoré končí 30. júna 2030, vyrovnať.
- (34) Emisné kredity a emisné dlhy by sa mali použiť iba na rozhodnutie o súlade daného výrobcu s cieľovými hodnotami špecifických emisií CO₂ a nemali by sa považovať za aktívum, ktoré by bolo prenosné alebo ktoré by podliehalo fiškálnym opatreniam.

- (35) Ak sa po zohľadnení emisných kreditov a emisných dlhov ukáže, že výrobca má nadmerné emisie CO₂, Komisia by mala uložiť finančnú sankciu v podobe poplatku za nadmerné emisie CO₂. Informácie o nadmerných emisiách CO₂ výrobcov by sa mali sprístupňovať verejnosti. Aby boli výrobcovia dostatočne motivovaní prijímať opatrenia na znižovanie špecifických emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel, je dôležité, aby tento poplatok presahoval priemerné hraničné náklady na technológie potrebné na splnenie daných cieľových hodnôt emisií CO₂. Metodika výberu týchto poplatkov by sa mala stanoviť vo vykonávacom akte, zohľadňujúc metodiku prijatú podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009¹. Poplatok by sa mal považovať za príjem do všeobecného rozpočtu Európskej únie. Ako súčasť hodnotenia, ktoré by Komisia mala uskutočniť podľa nariadenia EÚ 2019/...⁺, by Komisia mala vyhodnotiť možnosť prideliť uvedené sumy konkrétnemu 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.

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).

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, do textu číslo nariadenia, ktoré obsahuje dokument 2017/0293(COD) – PE 6/19.

- (36) Na zabezpečenie splnenia cieľových hodnôt emisií CO₂ podľa tohto nariadenia je potrebný rozsiahly mechanizmus zhody. Povinnosti výrobcov poskytovať presné údaje podľa nariadenia (EÚ) 2018/956 a správne sankcie, ktoré možno uložiť v prípade nesúladu s touto povinnosťou, prispievajú k zaisteniu kvality údajov používaných na vyhodnotenie súladu s cieľovými hodnotami podľa tohto nariadenia.
- (37) S cieľom dosiahnuť zníženie emisií CO₂ podľa tohto nariadenia by emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel mali byť v súlade s hodnotami stanovenými podľa nariadenia (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacích opatrení. Komisia by preto vo výpočte priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu mala mať možnosť zohľadniť akúkoľvek systematickú nezrodu, ktorú zistili orgány typové schvaľovacie orgány v súvislosti s emisiami CO₂ používaných ťažkých úžitkových vozidiel.

- (38) Aby Komisia mohla prijímať takéto opatrenia, mala by mať právomoc vypracovať a zaviesť postup overovania súladu emisií CO₂ používaných ťažkých úžitkových vozidiel určených v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami a hodnotami emisií CO₂ uvedenými v osvedčeniach o zhode, individuálnych osvedčeniach o schválení alebo v informačnej dokumentácii pre zákazníkov. Pri vývoji uvedeného postupu by sa osobitná pozornosť mala venovať určovaniu metód, a to aj s využitím údajov z palubných zariadení na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie, pomocou ktorých je možné odhaliť stratégie umelého zlepšovania hodnôt emisií CO₂ vozidla pri postupe osvedčenia. Ak sa počas takéhoto overovania zistia odchýlky alebo stratégie, ktoré umelo zlepšujú hodnoty emisií CO₂, uvedené zistenia sa majú považovať za dostatočný dôvod na podozrenie, že existuje vážne riziko nedodržania požiadaviek stanovených v nariadení (ES) č. 595/2009 /858 a v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858¹, a členské štáty by na základe toho mali podniknúť potrebné kroky 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).

- (39) Účinok cieľových hodnôt emisií CO₂ stanovených v tomto nariadení do veľkej miery závisí od reprezentatívnosti v reálnych podmienkach metodiky použitej na určovanie emisií CO₂. V súlade so stanoviskom mechanizmu vedeckého poradenstva (Scientific Advice Mechanism – SAM) z roku 2016 k ľahkým vozidlám a odporúčaním Európskeho parlamentu v nadväznosti na vyšetrovanie meraní emisií v odvetví automobilov, je aj pri ťažkých úžitkových vozidlách vhodné zaviesť mechanizmus na posúdenie reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie stanovených podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400 v reálnych podmienkach. Najspoľahlivejším spôsobom zabezpečenia skutočnej reprezentatívnosti týchto hodnôt 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 nutných na vypracovanie takýchto posúdení a na zabezpečenie verejnej dostupnosti takýchto údajov pri súčasnom zabezpečení ochrany všetkých osobných údajov.
- (40) Komisia by mala posúdiť, ako údaje o spotrebe paliva a energie môžu pomôcť zabezpečiť, aby emisie CO₂ z vozidiel určené nástrojom VECTO v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami zostali v priebehu času reprezentatívne z hľadiska emisií CO₂ v reálnych podmienkach pre všetkých výrobcov, presnejšie, ako sa takéto údaje dajú použiť na sledovanie rozdielu medzi emisiami CO₂ v reálnych podmienkach a emisiami CO₂ určenými nástrojom VECTO, prípadne ako zabrániť zvyšovaniu tohto rozdielu.

- (41) V roku 2022 by Komisia mala vyhodnotiť účinnosť emisných noriem CO₂ stanovených v tomto nariadení, a najmä úroveň cieľa zníženia emisií CO₂, ktorý sa má dosiahnuť do roku 2030, mechanizmy, ktoré by mali byť k dispozícii na dosiahnutie tohto a následných cieľov, ako aj stanovenie cieľa zníženia emisií CO₂ pre ďalšie typy ťažkých úžitkových vozidiel ako malé nákladné automobily, profesionálne vozidlá, autobusy, autokary a prívesy. Dané hodnotenie by zároveň malo (výlučne na účely tohto nariadenia) zahŕňať zohľadnenie ťažkých úžitkových vozidiel a ich kombinácií, pričom sa zohľadnia hmotnosti a rozmery vo vnútroštátnej preprave, napríklad modulárne a intermodálne koncepcie, a zároveň sa tiež posúdia možné aspekty bezpečnosti a účinnosti dopravy, intermodálne, environmentálne a infraštruktúrne účinky a efekt odrazu (rebound), ako aj zemepisná poloha členských štátov.
- (42) Je dôležité posúdiť emisie CO₂ počas celého životného cyklu ťažkých úžitkových vozidiel na úrovni Únie. Na uvedený 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 ťažkých úžitkových vozidiel uvedených na trh Únie. Komisia by mala prijať následné opatrenia a v prípade potreby aj legislatívne návrhy.

- (43) Aby zostali špecifické emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel naďalej reprezentatívne a plne aktualizované, je potrebné zmeny nariadenia (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacích opatrení, ktoré majú vplyv na uvedené špecifické emisie CO₂, zohľadniť v tomto nariadení. Na uvedený účel by mala mať Komisia právomoc určiť metodiku vymedzenia reprezentatívneho ťažkého úžitkového vozidla pre každú podskupinu vozidiel, na základe ktorého by sa zmeny špecifických emisií CO₂ mali hodnotiť.
- (44) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci vo vzťahu k uverejneniu zoznamu určitých údajov a výsledkov výrobcov.

- (45) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci vo vzťahu k identifikácii vozidiel, ktoré sú osvedčenými profesionálnymi vozidlami a uplatneniu korekcií na ročné priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu, vyberaniu poplatkov za nadmerné emisie CO₂, nahlasovaniu odchýlok pri emisiách CO₂ a ich zohľadneniu pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂, posudzovaniu uplatňovania podmienok, za ktorých boli určené referenčné emisie CO₂, a kritériám na určenie toho, či sa tieto emisie neoprávnene zvýšili, a ak áno, ako ich treba opraviť, zabezpečeniu toho, že určité parametre týkajúce sa skutočných emisií CO₂ a spotreby energie ťažkých úžitkových vozidiel budú Komisii k dispozícii, vykonávaniu overovaní, či hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva zapísané v informačnej dokumentácii pre zákazníka zodpovedajú emisiám CO₂ a spotrebe paliva ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke a overovaní stratégií, ktoré umelo vylepšujú výsledky vozidla pri uskutočňovaných skúškach, a určeniu jedného alebo viacerých reprezentatívnych vozidiel z podskupiny, na základe čoho sa určuje korekcia užitočného zaťaženia. S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania nariadenia (ES) č. 595/2009 by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci vo vzťahu k určeniu určitých aspektov environmentálnych vlastností vozidiel kategórií M2, M3, N2, N3, O3 a O4. Vykonávacie právomoci uvedené v tomto odôvodnení 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).

- (46) S cieľom zmeniť alebo doplniť nepodstatné prvky ustanovení tohto nariadenia by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o úpravu referenčných emisií CO₂, stanovenie hlavných zásad a kritérií na vymedzenie postupov overovania emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke a zmeny príloh k tomuto nariadeniu z hľadiska určitých technických parametrov vrátane váh profilov využitia, hodnôt užitočného zaťaženia, hodnoty počtu ročne najjazdených kilometrov a korekčných faktorov užitočného zaťaženia. 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 by sa všetky dokumenty mali doručiť Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady by mali mať systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (47) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (48) Nariadenia (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES¹ by sa preto mali takisto zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

¹ Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

Článok 1
Predmet úpravy a cieľ

S cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľa Únie, pokiaľ ide o znižovanie jej emisií skleníkových plynov do roku 2030 o 30 % v porovnaní s úrovňami v roku 2005 v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje článok 2 nariadenia (EÚ) 2018/842, a k dosiahnutiu cieľov Parížskej dohody a zaistiť riadne fungovanie vnútorného trhu sa v tomto nariadení stanovujú emisné požiadavky CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá, pričom špecifické emisie CO₂ z jej vozového parku nových ťažkých úžitkových vozidiel v porovnaní s referenčnými emisiami CO₂ sa znížia takto:

- a) za nahlasovacie obdobia od roku 2025 o 15 %;
- b) za nahlasovacie obdobia od roku 2030 a neskôr o 30 %, ak sa nerozhodne inak podľa preskúmania uvedeného v článku 15.

Referenčné emisie CO₂ vychádzajú z údajov monitorovania nahlásených podľa nariadenia (EÚ) 2018/956 za obdobie od 1. júla 2019 do 30. júna 2020 (ďalej len „referenčné obdobie“) (s výnimkou profesionálnych vozidiel) a vypočítajú sa v súlade s bodom 3 prílohy I k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na všetky nové ťažké úžitkové vozidlá kategórií N₂ a N₃, ktoré spĺňajú tieto charakteristiky:
- a) nákladné vozidlá s nadstavbou a konfiguráciou náprav 4x2 a technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou v naloženom stave presahujúcou 16 ton;
 - b) nákladné vozidlá s nadstavbou a konfiguráciou náprav 6x2;
 - c) ťahače s konfiguráciou náprav 4x2 a technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou v naloženom stave presahujúcou 16 ton; a
 - d) ťahače s konfiguráciou náprav 6x2.

Na účely článku 5 a bodu 2.3 prílohy I k tomuto nariadeniu sa vzťahuje aj na nové ťažké úžitkové vozidlá kategórie N, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011¹ a nespĺňajú charakteristiky stanovené v prvom pododseku písm. a) až d).

¹ 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).

Kategórie vozidiel uvedené v prvom a druhom pododseku tohto odseku tohto odseku odkazujú na kategórie vozidiel stanovené v prílohe II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES¹.

2. Vozidlá uvedené v odseku 1 sa na účely tohto nariadenia považujú za nové ťažké úžitkové vozidlá v danom období 12 mesiacov začínajúcim 1. júla, ak sú v danom období prvýkrát evidované v Únii a neboli predtým evidované mimo Únie.

Predchádzajúca evidencia mimo Únie vykonaná menej ako tri mesiace pred evidenciou v Únii sa nezohľadňuje.

3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme osobitný postup na identifikáciu ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré sú osvedčenými profesionálnymi vozidlami podľa nariadenia (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacích opatrení, ale nie sú ako také zaevidované, a uplatní korekcie na ročné priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu tak, aby sa tieto vozidlá zohľadnili, a to začínajúc nahlasovacím obdobím roku 2021 a za každé nasledujúce nahlasovacie obdobie. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2 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).

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- 1) „referenčné emisie CO₂“ sú priemerné špecifické emisie CO₂ všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel v nahlasovacom období uvedenom v článku 1 druhom odseku za každú podskupinu vozidiel (s výnimkou profesionálnych vozidiel) určené v súlade s bodom 3 prílohy I;
- 2) „špecifické emisie CO₂“ sú emisie CO₂ jednotlivých ťažkých úžitkových vozidiel určené v súlade s bodom 2.1 prílohy I;
- 3) „nahlasovacie obdobie roku Y“ je obdobie od 1. júla roku Y do 30. júna roku Y+1;
- 4) „priemerné špecifické emisie CO₂“ sú priemerné špecifické emisie CO₂ nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v danom nahlasovacom období určené v súlade s bodom 2.7 prílohy I;
- 5) „cieľová hodnota špecifických emisií CO₂“ je cieľová hodnota emisií CO₂ každého výrobcu vyjadrená v g/tkm a stanoví sa každoročne za predchádzajúce nahlasovacie obdobie v súlade s bodom 4 prílohy I;

- 6) „nákladné vozidlo s nadstavbou“ je nákladné vozidlo, ktoré nebolo navrhnuté alebo skonštruované na ťahanie návesu;
- 7) „ťahač“ je ťahacie vozidlo navrhnuté a skonštruované výlučne alebo najmä na ťahanie návesov;
- 8) „podskupina vozidiel“ je zoskupenie vozidiel v zmysle bodu 1 prílohy I, ktoré sa vyznačujú spoločnými a osobitnými technickými kritériami relevantnými pre určenie emisií CO₂ a spotreby paliva týchto vozidiel;
- 9) „profesionálne vozidlo“ je ťažké úžitkové vozidlo, pre ktoré boli emisie CO₂ a spotreba paliva určené v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami iba pre iné profily využitia, než sú uvedené v bode 2.1 prílohy I k tomuto nariadeniu;
- 10) „výrobca“ je osoba alebo orgán zodpovedný za predloženie údajov týkajúcich sa nových ťažkých úžitkových vozidiel podľa článku 5 nariadenia (EÚ) 2018/956 alebo v prípade ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami je to osoba alebo orgán, ktoré schvaľovaciemu orgánu zodpovedajú za všetky aspekty postupu typového schválenia ES celého vozidla alebo jednotlivého postupu schválenia v súlade so smernicou 2007/46/ES a za zabezpečenie zhody výroby;

- 11) „ťažké úžitkové vozidlo s nulovými emisiami“ je ťažké úžitkové vozidlo bez spaľovacieho motora alebo so spaľovacím motorom, ktorý produkuje menej ako 1 g CO₂/kWh ako je určené v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami alebo ktorý produkuje menej ako 1 g CO₂/km ako je určené v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a jeho vykonávacími opatreniami¹;
- 12) „ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami“ je ťažké úžitkové vozidlo, ktoré nemá nulové emisie, ale špecifické emisie CO₂ nižšie ako polovica referenčných emisií CO₂ všetkých vozidiel v podskupine vozidiel, do ktorej patrí ťažké úžitkové vozidlo, ako sú určené v súlade s bodom 2.3.3 prílohy I;
- 13) „profil využitia“ je kombinácia cyklu cieľovej rýchlosti, hodnoty užitočného zaťaženia, konfigurácie karosérie alebo návesu a prípadných iných parametrov, ktorá vyjadruje špecifické využitie vozidla, na základe ktorého sa určia oficiálne emisie CO₂ a spotreba paliva ťažkého úžitkového vozidla;
- 14) „cyklus cieľovej rýchlosti“ je opis rýchlosti vozidla, ktorú chce vodič dosiahnuť alebo ktorou je obmedzený v podmienkach premávky, vyjadrený ako funkcia vzdialenosti prejdenej počas jednej cesty;

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).

- 15) „užitočné zaťaženie“ je hmotnosť tovaru, ktorý vozidlo prepravuje za rôznych podmienok.

Článok 4

Priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu

Komisia od 1. júla 2020 a potom v každom nasledujúcom nahlasovacom období určí pre každého výrobcu priemerné špecifické emisie CO₂ v g/tkm za predchádzajúce nahlasovacie obdobie, pričom zohľadní tieto skutočnosti:

- a) údaje nahlásené podľa nariadenia (EÚ) 2018/956 týkajúce sa nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu evidovaných v predchádzajúcom nahlasovacom období (s výnimkou profesionálnych vozidiel); a
- b) koeficient nulových a nízkych emisií určený v súlade s článkom 5.

Priemerné špecifické emisie CO₂ sa určia v súlade s bodom 2.7 prílohy I.

Článok 5

Ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami

1. Komisia od 1. júla 2020 a potom pre každé nasledujúce nahlasovacie obdobie určí pre každého výrobcu koeficient nulových a nízkych emisií za predchádzajúce nahlasovacie obdobie.

Koeficient nulových a nízkych emisií zohľadňuje počet a emisie CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku výrobcu za nahlasovacie obdobie vrátane ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami uvedených v článku 2 ods. 1 druhom pododseku, ako aj profesionálnych vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami a určí sa v súlade s bodom 2.3 prílohy I.

2. Za nahlasovacie obdobia 2019 až 2024 sa ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami počítajú na účely odseku 1 takto:
 - a) ťažké úžitkové vozidlo s nulovými emisiami sa počíta ako dve vozidlá a
 - b) ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami sa počíta ako maximálne dve vozidlá, v závislosti od funkcie jeho špecifických emisií CO₂ a prahovej hodnoty nízkych emisií v podskupine vozidiel, do ktorej patrí vozidlo, ako je vymedzená v bode 2.3.3 prílohy I.

Koeficient nulových a nízkych emisií sa určí v súlade s bodom 2.3.1 prílohy I.

3. Pre nahlasovacie obdobia od roku 2025 sa koeficient nulových a nízkych emisií určí na základe referenčnej hodnoty 2 % v súlade s bodom 2.3.2 prílohy I.

4. Koeficientom nulových a nízkych emisií sa znížia priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu najviac o 3 %. Vplyv ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami uvedených v článku 2 ods. 1 druhom pododseku na daný koeficient zníži priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu najviac o 1,5 %.

Článok 6

Cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ výrobcu

Od 1. júla 2026 a potom v každom nasledujúcom nahlasovacom období Komisia určí pre každého výrobcu cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ za predchádzajúce nahlasovacie obdobie.

Uvedená cieľová hodnota špecifických emisií CO₂ je súčet súčinov nasledujúcich hodnôt za všetky podskupiny vozidiel:

- a) cieľ zníženia emisií CO₂ uvedený v článku 1 prvom odseku písm. a) alebo b);
- b) referenčné emisie CO₂;
- c) podiel vozidiel výrobcu v každej podskupine vozidiel;
- d) váhové koeficienty počtu najjazdených kilometrov za rok a užitočného zaťaženia za každú podskupinu vozidiel.

Cieľová hodnota špecifických emisií CO₂ sa určí v súlade s bodom 4 prílohy I.

Článok 7

Emisné kredity a emisné dlhy

1. Pri určovaní toho, či výrobca spĺňa cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ v nahlasovacích obdobiach rokov 2025 až 2029, sa zohľadnia jeho emisné kredity alebo emisné dlhy určené v súlade s bodom 5 prílohy I, ktoré zodpovedajú počtu nových ťažkých úžitkových vozidiel (s výnimkou profesionálnych vozidiel) výrobcu v nahlasovacom období vynásobenému:
 - a) rozdielom medzi trajektóriou znižovania emisií CO₂, ako sa uvádza v odseku 2, a priemernými špecifickými emisiami CO₂ uvedeného výrobcu, ak je ich rozdiel kladný (ďalej len „emisné kredity“), alebo
 - b) rozdielom medzi rozdielom medzi priemernými špecifickými emisiami CO₂ a cieľovou hodnotou špecifických emisií CO₂ uvedeného výrobcu, ak je ich rozdiel kladný (ďalej len „emisné dlhy“).

Emisné kredity sa získavajú v nahlasovacích obdobiach rokov 2019 až 2029. Emisné kredity získané v nahlasovacích obdobiach rokov 2019 až 2024 sa však zohľadnia iba s cieľom určiť súlad výrobcu s cieľovou hodnotou špecifických emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2025.

Emisné dlhy vznikajú v nahlasovacích obdobiach rokov 2025 až 2029. Celkový emisný dlh výrobcu však nesmie prekročiť 5 % cieľovej hodnoty špecifických emisií CO₂ výrobcu v nahlasovacom období roku 2025 vynásobenej počtom ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v danom období (ďalej len „strop emisného dlhu“).

Emisné kredity a dlhy za nahlasovacie obdobia rokov 2025 až 2028 sa v náležitých prípadoch prenášajú z jedného nahlasovacieho obdobia do ďalšieho nahlasovacieho obdobia. Všetky zostávajúce emisné dlhy sa zúčtujú v nahlasovacom období roku 2029.

2. Trajektória znižovania emisií CO₂ sa stanoví pre každého výrobcu v súlade s bodom 5.1 prílohy I na základe lineárnej trajektórie medzi referenčnými emisiami CO₂ uvedenými v článku 1 druhom odseku a cieľovou hodnotou emisií CO₂ pre nahlasovacie obdobie roku 2025, ako je vymedzené v prvom odseku písm. a) uvedeného článku, a medzi cieľovou hodnotou emisií CO₂ pre nahlasovacie obdobie roku 2025 a cieľovou hodnotou emisií CO₂ pre nahlasovacie obdobia po roku 2030, ako sú stanovené v prvom odseku písm. b) uvedeného článku.

Článok 8

Plnenie cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂

1. Ak sa zistí, že výrobca má v danom nahlasovacom období od roku 2025 nadmerné emisie CO₂ v zmysle odseku 2, Komisia mu uloží poplatok za nadmerné emisie CO₂ vypočítaný podľa tohto vzorca:
 - a) od roku 2025 do roku 2029,
$$(\text{poplatok za nadmerné emisie CO}_2) = (\text{nadmerné emisie CO}_2 \times 4\,250 \text{ €/g CO}_2/\text{tkm})$$
 - b) od roku 2030,
$$(\text{poplatok za nadmerné emisie CO}_2) = (\text{nadmerné emisie CO}_2 \times 6\,800 \text{ €/g CO}_2/\text{tkm}).$$
2. Za nadmerné emisie CO₂ výrobcu sa považuje ktorákoľvek z týchto situácií:
 - a) ak v ktoromkoľvek z nahlasovacích období rokov 2025 až 2028 súčet emisných dlhov znížený o súčet emisných kreditov prekročí strop emisných dlhov uvedený v článku 7 ods. 1 treťom pododseku;
 - b) ak v nahlasovacom období roku 2029 súčet emisných dlhov znížený o súčet emisných kreditov je kladný;
 - c) ak v nahlasovacom období od roku 2030 priemerné špecifické emisie výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií CO₂.

Nadmerné emisie CO₂ za dané nahlasovacie obdobie sa vypočítajú v súlade s bodom 6 prílohy I.

3. Komisia určí prostredníctvom vykonávacích aktov prostriedky vyberania poplatkov za nadmerné emisie CO₂ 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 CO₂ sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Európskej únie.

Článok 9

Overenie údajov monitorovania

1. Typové schvaľovacie orgány Komisia bezodkladne nahlásia akékoľvek odchýlky v hodnotách emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke v porovnaní s hodnotami uvedenými v osvedčeniach o zhode alebo v informačnej dokumentácii pre zákazníka uvedenej v článku 9 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2017/2400 na základe overení vykonaných v súlade s postupom uvedeným v článku 13 tohto nariadenia.
2. Komisia zohľadní odchýlky uvedené v odseku 1 na účely výpočtu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu.

3. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné pravidlá o postupoch nahlasovania 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.

Článok 10

Posudzovanie referenčných emisií CO₂

S cieľom zabezpečiť spoľahlivosť a reprezentatívnosť referenčných emisií CO₂ ako základu na určenie cieľových hodnôt emisií CO₂ pre celý vozový park v Únii Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví metodiku na posudzovanie uplatňovania podmienok, za ktorých boli určené referenčné emisie CO₂, a stanoví kritériá na určenie toho, či sa uvedené emisie neoprávnene zvýšili, a ak áno, ako ich treba opraviť.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.

Článok 11

Uverejnenie údajov a výsledkov výrobcov

1. Každoročne do 30. apríla Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov uverejní zoznam s týmito položkami:
 - a) od 1. júla 2020 priemerné špecifické emisie CO₂ každého výrobcu za predchádzajúce nahlasovacie obdobie, ako sa uvádza v článku 4;
 - b) od 1. júla 2020 koeficient nulových a nízkych emisií každého výrobcu za predchádzajúce nahlasovacie obdobie, ako uvádza v článku 5 ods. 1;
 - c) od 1. júla 2026 cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ každého výrobcu za predchádzajúce nahlasovacie obdobie, ako sa uvádza v článku 6;
 - d) od 1. júla 2020 do 30. júna 2031 trajektóriu znižovania emisií CO₂ každého výrobcu, ich emisné kredity a od 1. júla 2026 do 30. júna 2031 ich emisné dlhy za predchádzajúce nahlasovacie obdobie, ako sa uvádza v článku 7;
 - e) od 1. júla 2026 nadmerné emisie CO₂ každého výrobcu za predchádzajúce nahlasovacie obdobie, ako sa uvádza v článku 8 ods. 1;
 - f) od 1. júla 2020 priemer špecifických emisií CO₂ zo všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii v predchádzajúcom nahlasovacom období.

Tento zoznam, ktorý sa má uverejniť do 30. apríla 2021, musí zahŕňať referenčné emisie CO₂ uvedené v článku 1 druhom odseku.

2. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom upraviť referenčné emisie CO₂ v súlade s týmito postupmi:

- a) ak sa váhy profilov využitia alebo hodnoty užitočného zaťaženia upravili podľa článku 14 ods. 1 písm. b) alebo c) uplatnením postupu stanovenom v bode 1 prílohy II;
- b) ak sa korekčné faktory určili podľa článku 14 ods. 2, uplatnením týchto korekčných faktorov na referenčné emisie CO₂;
- c) ak sa zistilo neoprávnené zvýšenie referenčných emisií CO₂ v súlade s metodikou uvedenou v článku 10, opravením referenčných emisií CO₂ do 30. apríla 2022.

Komisia uverejní upravené referenčné hodnoty emisií CO₂ a použije ich na výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ výrobcov v nahlasovacích obdobiach začínajúcich dátumom uplatňovania delegovaných aktov, ktorými sa hodnoty upravujú.

Článok 12

Emisie CO₂ a spotreba energie v reálnych podmienkach

1. Komisia monitoruje a posudzuje reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie v reálnych podmienkach určených v rámci nariadenia (ES) č. 595/2009.

Komisia okrem toho pravidelne zhromažďuje údaje o emisiách CO₂ a spotrebe energie ťažkých úžitkových vozidiel v reálnych podmienkach prostredníctvom palubných zariadení na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie, a to počnúc novými ťažkými úžitkovými vozidlami zapísanými do evidencie po dátume uplatňovania opatrení uvedených v článku 5c písm. b) nariadenia (ES) č. 595/2009.

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

2. Komisia na účel odseku 1 tohto článku zabezpečí, aby sa jej v pravidelných intervaloch sprístupňovali nasledovné parametre týkajúce sa emisií CO₂ a spotreby energie ťažkých úžitkových vozidiel v reálnych podmienkach, počnúc dátumom uplatňovania opatrení uvedených v článku 5c písm. b) nariadenia (ES) č. 595/2009, a to podľa okolností poskytovaním zo strany výrobcov alebo vnútroštátnych orgánov alebo priamym prenosom údajov z vozidiel:

- a) identifikačné číslo vozidla;

- b) spotreba paliva a elektrickej energie;
- c) celková prejdená vzdialenosť;
- d) užitočné zaťaženie;
- e) v prípade externe nabíjateľných hybridných elektrických ťažkých úžitkových vozidiel spotrebované palivo a elektrická energia a prejdená vzdialenosť v jednotlivých jazdných režimoch.
- f) ďalšie parametre, ktoré sú potrebné na to, aby mohli byť splnené povinnosti stanovené v odseku 1 tohto článku.

Komisia na účely odseku 1 spracúva získané údaje podľa prvého pododseku toho odseku na účely vytvorenia anonymizovaného a súhrnného súboru 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. Aby sa zabránilo zväčšovaniu rozdielu voči emisiám v reálnych podmienkach, Komisia najneskôr dva roky a päť mesiacov po dátume uplatňovania opatrení uvedených v článku 5c písm. b) nariadenia (ES) č. 595/2009 vyhodnotí, ako sa údaje o spotrebe paliva a energie dajú použiť na zabezpečenie toho, aby hodnoty emisií CO₂ a spotreby energie vozidiel stanovené podľa uvedeného nariadenia zostali reprezentatívne pre emisie v reálnych podmienkach v priebehu času pre každého výrobcu.

Komisia monitoruje a každoročne informuje o vývoji rozdielu uvedeného v prvom pododseku a v záujme zabránenia zvyšovania uvedeného rozdielu v roku 2027 posúdi 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 spracovávanie údajov uvedený 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 ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke

1. Výrobcovia zabezpečia, aby hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva zaznamenané v informačnej dokumentácii pre zákazníkov uvedenej v článku 9 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2017/2400 zodpovedali emisiám CO₂ a spotrebe paliva ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke stanoveným v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151.

2. Po nadobudnutí účinnosti postupov uvedených v odseku 4 tohto článku overia typové schvaľovacie orgány pre výrobcov, ktorým udelili licenciu na prevádzku simulačného nástroja v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami, na základe vhodných a reprezentatívnych vzoriek vozidiel, či hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva zapísané v informačnej dokumentácii pre zákazníka zodpovedajú emisiám CO₂ a spotrebe paliva ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke tak, ako boli stanovené v súlade s uvedeným nariadením a jeho vykonávacími opatreniami, a zároveň okrem iného zohľadnia dostupné údaje z palubných zariadení na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie.

Typové schvaľovacie orgány overujú aj to, či sú na palube alebo v súvislosti s vybratými vzorkami vozidiel použité stratégie, ktoré umelo vylepšujú výsledky vozidla pri skúškach uskutočňovaných na účely overenia emisií CO₂ a spotreby paliva, 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, ktorý nie je možné zdôvodniť nesprávnym fungovaním simulačného systému, alebo prítomnosť stratégií na umelé vylepšenie výkonu vozidla, zodpovedný typový schvaľovací orgán okrem prijatia potrebných opatrení stanovených v kapitole XI nariadenia (EÚ) 2018/858 zabezpečí, aby sa informačná dokumentácia pre zákazníkov, prípadne osvedčenia o schválení a individuálne osvedčenia o schválení opravy.

4. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov určí 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 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.

Článok 14

Zmeny príloh I a II

1. S cieľom zaistiť, aby sa v technických parametroch použitých na výpočet priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu podľa článku 4 a výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ podľa článku 6 zohľadnil technický pokrok a vývoj logistiky nákladnej dopravy, je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17, aby mohla meniť tieto ustanovenia uvedené v prílohách I a II:
- a) údaje o type kabíny a výkone motora stanovené v tabuľke 1 prílohy I a vymedzenia pojmov „spacia kabína“ a „denná kabína“ uvedené v danej tabuľke;
 - b) váhy profilov využitia stanovené v tabuľke 2 prílohy I;

- c) hodnoty užitočného zaťaženia stanovené v tabuľke 3 prílohy I a korekčné faktory užitočného zaťaženia stanovené v tabuľke 1 prílohy II;
 - d) hodnoty počtu najjazdených kilometrov za rok stanovené v tabuľke 4 prílohy I.
2. Ak sa postupy typového schvaľovania stanovené v nariadení (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacích opatreniach upravujú inými zmenami než tými, ktoré sú uvedené v písmenách b) a c) odseku 1 tohto článku, tak, že úroveň emisií CO₂ reprezentatívnych vozidiel v zmysle tohto odseku sa zvýši alebo zníži o viac ako 5 g CO₂/km, Komisia v súlade s článkom 11 ods. 2 prvým pododsekom písm. b) upraví referenčné emisie CO₂, ktoré sa vypočítajú v súlade so vzorcom stanoveným v bode 2 prílohy II.
3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov vypracuje metodiku na určenie jedného alebo viacerých reprezentatívnych vozidiel z podskupiny, vrátane ich štatistických váh, na základe ktorých sa určí úprava uvedená v odseku 2 tohto článku, pri zohľadnení údajov monitorovania nahlásených v súlade s nariadením (EÚ) 2018/956 a technických vlastností vozidiel uvedených v článku 12 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2017/2400. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2 tohto nariadenia.

Článok 15

Preskúmanie a predkladanie správ

1. Komisia do 31. decembra 2022 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o účinnosti tohto nariadenia, cieľi zníženia emisií CO₂ a úrovni stimulačného mechanizmu pre ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami platnej od roku 2030, o stanovení iných cieľov zníženia emisií CO₂ pre iné typy ťažkých úžitkových vozidiel vrátane prívosov, autobusov a autokarov a profesionálnych vozidiel a o zavedení záväzných cieľov znižovania emisií CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá na rok 2035 a na rok 2040 a nasledujúce roky. Cieľ na rok 2030 sa posúdi v súlade so záväzkami Európskej únie v rámci Parížskej dohody.
2. Správa uvedená v odseku 1 tohto článku musí najmä obsahovať aj:
 - a) posúdenie účinnosti systému emisných kreditov a emisných dlhov uvedených v článku 7 a vhodnosť predĺženia jeho uplatňovania do roku 2030 a po ňom;
 - b) posúdenie zavádzania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami , pričom sa zohľadnia ciele stanovené v smernici 2009/33/ES, ako aj príslušné parametre a podmienky týkajúce sa uvádzania takýchto ťažkých úžitkových vozidiel na trh;

- c) posúdenie účinnosti stimulačného mechanizmu pre ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami stanovenými v článku 5 a vhodnosti jeho rôznych prvkov s cieľom upraviť ho na obdobie po roku 2025 smerom k novej diferenciácii podľa dojazdu bez emisií a podskupiny vozidiel v kombinácii s váhovými koeficientami najjazdených kilometrov a užitočného zaťaženia, s dátumom uplatňovania aspoň o tri roky;
- d) posúdenie zavedenia potrebnej infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, možnosti zavedenia noriem týkajúcich sa emisií CO₂ motorov, najmä pre profesionálne vozidlá a reprezentatívnosti emisií CO₂ a hodnôt spotreby paliva v reálnych podmienkach určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/2400;
- e) výlučne na účely tohto nariadenia, zohľadnenie ťažkých úžitkových vozidiel a ich kombinácií, pričom sa zohľadnia hmotnosti a rozmery vo vnútroštátnej preprave, napríklad modulárne a intermodálne koncepcie, a zároveň sa tiež posúdia možné aspekty bezpečnosti a účinnosti dopravy, intermodálne, environmentálne a infraštruktúrne účinky a efekt odrazu (rebound), ako aj zemepisná poloha členských štátov;
- f) posúdenie simulačného nástroja VECTO s cieľom zabezpečiť, aby sa tento nástroj priebežne a včas aktualizoval;

- g) posúdenie možnosti vývoja osobitnej metodiky na zahrnutie prípadného príspevku k znižovaniu emisií CO₂ na základe použitia syntetických a pokročilých alternatívnych kvapalných a plyných obnoviteľných palív, vrátane ekologických palív, vyrobených prostredníctvom energie z obnoviteľných zdrojov a spĺňajúcich kritériá udržateľnosti a úspory emisií skleníkových plynov podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001¹;
- h) posúdenie uskutočniteľnosti zavedenia otvoreného, transparentného a nediskriminačného mechanizmu združovania medzi výrobcami;
- i) posúdenie úrovne poplatku za nadmerné emisie CO₂, aby sa zabezpečilo, že poplatok presiahne priemerné hraničné náklady na technológie potrebné na splnenie cieľových hodnôt emisií CO₂.

3. Správa uvedená v odseku 1 sa v prípade potreby doplní legislatívnym návrhom na zmenu tohto nariadenia.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

4. Komisia v rámci hodnotenia podľa článku 15 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2019/...⁺ vyhodnotí možnosť previesť príjmy z poplatkov za nadmerné emisie CO₂ 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 najviac postihnuté. Na tento účel predloží Komisia v prípade potreby najneskôr do roku 2027 legislatívny návrh.
5. Na tento účel Komisia najneskôr v roku 2023 vyhodnotí možnosť vypracovať spoločnú úniou metódu na hodnotenie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO₂ počas celého životného cyklu nových ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré sú umiestnené na trhu Únie. Komisia toto hodnotenie vrátane prípadných návrhov na následné opatrenia, ako sú legislatívne návrhy, zašle Európskemu parlamentu a Rade.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, do textu číslo nariadenia, ktoré obsahuje dokument 2017/0293(COD) – PE 6/19.

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.

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).

Článok 17

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 11 ods. 2, druhom pododseku článku 13 ods. 4 a v článku 14 ods. 1 sa Komisii udeľuje na obdobie 5 rokov od [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného 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 11 ods. 2, článku 13 ods. 4 druhom pododseku a článku 14 ods. 1 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 11 ods. 2, článku 13 ods. 4 druhého pododseku a článku 14 ods. 1 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa uvedená lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 18

Zmeny nariadenia (ES) č. 595/2009

Nariadenie (ES) č. 595/2009 sa mení takto:

1. V článku 2 prvom odseku sa dopĺňa táto veta:

„Uplatňuje sa aj na účely článkov 5a, 5b a 5c pre vozidlá kategórií O₃ a O₄.“

2. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 5a

Osobitné požiadavky na výrobcov, pokiaľ ide o environmentálne vlastnosti vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄

1. Výrobcovia zabezpečia, aby nové vozidlá kategórií O₃ a O₄, ktoré sa predávajú, evidujú alebo uvádzajú do prevádzky, spĺňali tieto požiadavky:
 - a) vplyv týchto vozidiel na emisie CO₂, spotrebu paliva, spotrebu elektrickej energie a dojazd s nulovými emisiami motorových vozidiel sa určuje v súlade s metodikou uvedenou v článku 5c písm. a);
 - b) boli vybavené palubnými zariadeniami na monitorovanie a zaznamenávanie užitočného zaťaženia v súlade s požiadavkami uvedenými v článku 5c písm. b).
2. Výrobcovia zabezpečia, aby nové vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃, ktoré sa predávajú, evidujú alebo uvádzajú do prevádzky, boli vybavené palubnými zariadeniami na monitorovanie a zaznamenávanie spotreby paliva a/alebo energie, užitočného zaťaženia a počtu najazdených kilometrov v súlade s požiadavkami uvedenými v článku 5c písm. b).

Zabezpečia aj to, aby sa dojazd s nulovými emisiami a spotreba elektrickej energie týchto vozidiel určovali v súlade s metodikou uvedenou v článku 5c písm. c).

Článok 5b

Osobitné požiadavky na výrobcov, pokiaľ ide o environmentálne vlastnosti vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄

1. Vnútroštátne orgány v súlade s vykonávacími opatreniami uvedenými v článku 5c odmietnu udeliť typové schválenie ES alebo vnútroštátne typové schválenie pre nové typy vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄, ktoré nie sú v súlade s požiadavkami stanovenými v uvedených vykonávacích opatreniach.
2. Vnútroštátne orgány v súlade s vykonávacími opatreniami uvedenými v článku 5c zakážu predaj, evidenciu alebo uvedenie do prevádzky nových vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄, ktoré nespĺňajú požiadavky stanovené v uvedených vykonávacích opatreniach.

Článok 5c

Opatrenia na určenie určitých aspektov environmentálnych vlastností vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ a O₄

Komisia do 31. decembra 2021 prostredníctvom vykonávacích aktov prijme tieto opatrenia:

- a) metodiku posudzovania vlastností vozidiel kategórie O₃ a O₄, pokiaľ ide o ich vplyv na emisie CO₂, spotrebu paliva, spotrebu elektrickej energie a dojazd s nulovými emisiami motorových vozidiel;

- b) technické požiadavky na vybavenie palubnými zariadeniami na monitorovanie a zaznamenávanie spotreby paliva a/alebo energie a počtu najazdených kilometrov motorových vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ a na určenie a zaznamenávanie užitočného zaťaženia a celkovej hmotnosti vozidiel spĺňajúcich charakteristiky stanovené v článku 2 ods. 1 prvom pododseku písm. a), b), c) alebo d) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/...⁺ a súprav s vozidlami kategórií O₃ a O₄ vrátane prípadného prenosu údajov medzi vozidlami v jednej súprave;
- c) metodiku určovania dojazdu s nulovými emisiami a spotreby elektrickej energie nových vozidiel kategórie M₂, M₃, N₂ a N₃.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13a.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/... z ..., ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ, L ..., ..., s. ...).“

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, do textu číslo nariadenia, ktoré obsahuje dokument 2018/0143(COD) – PE 60/19 a doplňte príslušnú poznámku pod čiarou.

3. Dopĺňa sa tento článok:

„Článok 13a

Postup výboru

1. Komisii pomáha technický výbor pre motorové vozidlá zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858*. 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.

* 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) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).“.

Článok 19
Zmeny nariadenia (EÚ) 2018/956

Nariadenie (EÚ) 2018/956 sa mení takto:

1. Článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú vymedzenia stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES*, nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/...^{**+}.

* 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).

** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/... z ..., ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ, L ..., ..., s. ...).“

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, do textu číslo nariadenia, ktoré obsahuje dokument 2018/0143(COD) – PE 60/19 a doplňte príslušnú poznámku pod čiarou.

2. V článku 4 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Od 1. januára 2019 monitorujú členské štáty údaje uvedené v časti A prílohy I, ktoré sa týkajú nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných prvýkrát v Únii.

Príslušné orgány členských štátov nahlasujú od roku 2020 Komisii do 30. septembra každého roku uvedené údaje za predchádzajúce nahlasovacie obdobie od 1. júla do 30. júna v súlade s postupom nahlasovania uvedeným v prílohe II.

Pokiaľ ide o rok 2019, údaje nahlásené do 30. septembra 2020 zahŕňajú monitorované údaje z obdobia od 1. januára 2019 do 30. júna 2020.

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

3. V článku 5 sa odsek 1 nahrádza takto:

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

Od východiskových rokov uvedených v bode 1 časti B prílohy I do 30. septembra každého roku nahlasujú výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel Komisii v súlade s postupom nahlasovania uvedeným v prílohe II uvedené údaje za každé nové ťažké úžitkové vozidlo s dátumom simulácie, ktorý patrí do predchádzajúceho nahlasovacieho obdobia od 1. júla do 30. júna.

Pokiaľ ide o rok 2019, výrobcovia nahlasujú údaje za každé nové ťažké úžitkové vozidlo s dátumom simulácie, ktorý patrí do obdobia od 1. januára 2019 do 30. júna 2020.

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

4. V článku 10 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Komisia do 30. apríla každého roku uverejní výročnú správu spolu so svojou analýzou údajov zaslaných členskými štátmi a výrobcami za predchádzajúce nahlasovacie obdobie.“;

5. V prílohe II sa bod 3.2 nahrádza takto:

„3.2. Údaje týkajúce sa ťažkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v predchádzajúcom nahlasovacom období a zaznamenaných v registri sa počínajúc rokom 2021 zverejnia každý rok do 30. apríla s výnimkou údajových záznamov uvedených v článku 6 ods. 1.“.

Článok 20
Zmeny smernice 96/53/ES

Smernica 96/53/ES sa mení takto:

1. V článku 2 sa vkladá toto vymedzenie za vymedzenie pojmu „vozidlo s pohonom na alternatívne palivá“:

„– „vozidlo s nulovými emisiami“ je „ťažké úžitkové vozidlo s nulovými emisiami“ vymedzené v článku 3 bode 11 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/...⁺,

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/... z ..., ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ, L ..., ..., s. ...).“;

2. Článok 10b sa nahrádza takto:

„*Článok 10b*

Maximálne povolené hmotnosti vozidiel s pohonom na alternatívne palivá alebo vozidiel s nulovými emisiami sú stanovené v bodoch 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 a 2.4 prílohy I.

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, do textu číslo nariadenia, ktoré obsahuje dokument 2018/0143(COD) – PE 60/19 a doplňte príslušnú poznámku pod čiarou.

Vozidlá s pohonom na alternatívne palivá alebo vozidlá s nulovými emisiami musia byť tiež v súlade s obmedzeniami najvyššej povolenej hmotnosti na nápravu stanovenými v bode 3 prílohy I.

Dodatočná hmotnosť požadovaná pre vozidlá s pohonom na alternatívne palivá alebo vozidlá s nulovými emisiami sa vymedzí na základe dokumentácie poskytnutej výrobcom pri schválení dotknutého vozidla. Táto dodatočná hmotnosť sa uvádza v úradnom doklade požadovanom podľa článku 6.

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 10 h prijímať delegované akty s cieľom aktualizovať na účely tejto smernice zoznam alternatívnych palív uvedený v článku 2, ktoré si vyžadujú dodatočnú hmotnosť. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a pred prijatím takýchto delegovaných aktov viedla konzultácie s odborníkmi, a to aj s odborníkmi členských štátov.“;

3. Príloha I sa mení takto:

a) nasledujúci pododsek sa dopĺňa do druhého stĺpca bodov 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 a 2.2.4:

„V prípade jazdných súprav vrátane vozidiel s pohonom na alternatívne palivá alebo vozidiel s nulovými emisiami sa maximálna povolená hmotnosť stanovená v tomto oddiele zvyšuje o dodatočnú hmotnosť technológie pohonu na alternatívne palivo, t. j. o 1 tonu, alebo pohonu s nulovými emisiami, t. j. o 2 tony.“;

- b) v druhom stĺpci bodu 2.3.1 sa dopĺňa tento pododsek:

„Vozidlá s nulovými emisiami: maximálna povolená hmotnosť 18 ton sa zvyšuje o dodatočnú hmotnosť potrebnú pre technológiu pohonu s nulovými emisiami, a to maximálne o 2 tony.“;

- c) v treťom stĺpci bodu 2.3.2 sa dopĺňa tento pododsek:

„Trojnápravové vozidlá s nulovými emisiami: maximálna povolená hmotnosť 25 ton alebo 26 ton, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci Únie tak, ako je definované v prílohe II, alebo ak má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony, sa zvyšuje o dodatočnú hmotnosť potrebnú pre technológiu pohonu s nulovými emisiami, a to maximálne o 2 tony.“;

- d) v treťom stĺpci bodu 2.4 sa dopĺňa tento pododsek:

„Trojnápravové kĺbové autobusy s nulovými emisiami: maximálna povolená hmotnosť 28 ton sa zvyšuje o dodatočnú hmotnosť potrebnú pre technológiu pohonu s nulovými emisiami, a to maximálne o 2 tony.“.

Článok 21
Nadobudnutie účinnosti

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

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

V ...

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

PRÍLOHA I

Priemerné špecifické emisie CO₂, cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ a nadmerné emisie CO₂

1. PODSKUPINY VOZIDIEL

Každé nové ťažké úžitkové vozidlo sa zaradi do jednej z podskupín vozidiel uvedených v tabuľke 1 v súlade s jej stanovenými podmienkami.

Tabuľka 1 – Podskupiny vozidiel (sg)

Ťažké úžitkové vozidlá	Typ kabíny	Výkon motora	Podskupina vozidiel (sg)
Nákladné vozidlá s nadstavbou s konfiguráciou náprav 4x2 a technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou v naloženom stave presahujúcou 16 ton	Všetky	< 170 kW	4-UD
	Denná kabína	≥170 kW	4-RD
	Spacia kabína	≥ 170 kW a < 265 kW	
	Spacia kabína	≥265 kW	4-LH
Nákladné vozidlá s nadstavbou s konfiguráciou náprav 6x2	Denná kabína	Všetky	9-RD
	Spacia kabína		9-LH
Ťahače s konfiguráciou náprav 4x2 a technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou v naloženom stave presahujúcou 16 ton	Denná kabína	Všetky	5-RD
	Spacia kabína	< 265 kW	
	Spacia kabína	≥ 265 kW	5-LH
Ťahače s konfiguráciou náprav 6x2	Denná kabína	Všetky	10-RD
	Spacia kabína		10-LH

„Spacia kabína“ je typ kabíny s priestorom za sedadlom vodiča určeným na nocľah, nahlásený v súlade s nariadením (EÚ) 2018/956.

„Denná kabína“ je akýkoľvek iný typ kabíny.

Ak nové ťažké úžitkové vozidlo nemožno zaradiť do podskupiny, pretože nie sú k dispozícii informácie o type kabíny alebo výkone motora, zaradí sa do podskupiny vozidiel diaľkovej prepravy (long-haul, LH), ktorá zodpovedá jeho typu podvozku (nákladný automobil alebo ťahač) a konfigurácii náprav (4x2 alebo 6x2).

Ak sa nové ťažké úžitkové vozidlo zaradí do podskupiny vozidiel 4-UD, ale pre profily využitia UDL alebo UDR nie sú k dispozícii údaje o emisiách CO₂ v g/km v zmysle vymedzenia v tabuľke 2 v bode 2.1, zaradí sa do podskupiny vozidiel 4-RD.

2. PRIEMERNÉ ŠPECIFICKÉ EMISIE CO₂ VÝROBCU

2.1 Špecifické emisie CO₂ nového ťažkého úžitkového vozidla

Špecifické emisie CO₂ v g/km(CO_{2v}) nového ťažkého úžitkového vozidla v zaradeného do podskupiny vozidiel *sg* sa vypočítajú podľa tohto vzorca:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

kde:

$\sum mp$ je súčet hodnôt za všetky profily využitia *mp* uvedené v tabuľke 2;

sg je podskupina vozidiel, do ktorej bolo zaradené nové ťažké úžitkové vozidlo v podľa bodu 1 tejto prílohy;

$W_{sg,mp}$ je váha profilu využitia uvedená v tabuľke 2;

$CO_{2v,mp}$ sú emisie CO₂ v g/km nového ťažkého úžitkového vozidla v stanovené pre profil využitia *mp* a nahlásené v súlade s nariadením (EÚ) 2018/956.

Špecifické emisie CO₂ ťažkého úžitkového vozidla s nulovými emisiami sa stanovujú na 0 g CO₂/km.

Špecifické emisie CO₂ profesionálneho vozidla sú priemerom emisií CO₂ v g/km nahlásených v súlade s nariadením (EÚ) 2018/956.

Tabuľka 2 – Váhy profilov využitia ($W_{sg,mp}$)

Podskupina vozidiel (sg)	Profil využitia ¹ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Definície profilov využitia

RDL	Regionálna preprava pri nízkom užitočnom zaťažení
RDR	Regionálna preprava pri reprezentatívnom užitočnom zaťažení
LHL	Diaľková preprava pri nízkom užitočnom zaťažení
LHR	Diaľková preprava pri reprezentatívnom užitočnom zaťažení
UDL	Mestská preprava pri nízkom užitočnom zaťažení
UDR	Mestská preprava pri reprezentatívnom užitočnom zaťažení
REL	Regionálna preprava (EMS) pri nízkom užitočnom zaťažení
RER	Regionálna preprava (EMS) pri reprezentatívnom užitočnom zaťažení
LEL	Diaľková preprava (EMS) pri nízkom užitočnom zaťažení
LER	Diaľková preprava (EMS) pri reprezentatívnom užitočnom zaťažení

2.2 Priemerné špecifické emisie CO₂ všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine vozidiel za výrobcu

Priemerné špecifické emisie CO₂ v g/tkm ($avgCO2_{sg}$) všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine vozidiel sg za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie sa vypočítajú takto:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

kde:

$\sum v$ je súčet hodnôt za všetky nové ťažké úžitkové vozidlá výrobcu v podskupine vozidiel sg s výnimkou profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. a);

CO_{2v} sú špecifické emisie CO₂ nového ťažkého úžitkového vozidla v stanovené v súlade s bodom 2.1;

V_{sg} je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v podskupine vozidiel sg s výnimkou všetkých profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. a);

PL_{sg} je priemerné užitočné zaťaženie vozidiel v podskupine vozidiel sg stanovené v bode 2.5.

2.3 Koeficient nulových a nízkych emisií v zmysle článku 5

2.3.1 Nahlasovacie obdobia 2019 až 2024

Koeficient nulových a nízkych emisií (ZLEV) v zmysle článku 5 za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie roku 2019 do 2024 sa vypočíta takto:

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \text{ s minimálnou hodnotou } 0,97$$

kde:

V je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu, ktoré spĺňajú charakteristiky stanovené v článku 2 ods. 1 prvom pododseku s výnimkou profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 prvým pododsekom písm. a).

V_{conv} je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu, ktoré spĺňajú charakteristiky stanovené v článku 2 ods. 1 prvom pododseku s výnimkou profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 prvým pododsekom písm. a) a s výnimkou ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami;

V_{zlev} je súčet hodnôt V_{in} a V_{out} ,

kde:

$$V_{in} \text{ is } \sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

pričom $\Sigma_{v \in \text{...}}$ je súčet za všetky nové ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré spĺňajú vlastnosti stanovené v článku 2 ods. 1 pododseku 1;

CO_{2v} sú špecifické emisie CO_2 v g/km ťažkého úžitkového vozidla s nulovými alebo nízkymi emisiami v určené v súlade s bodom 2.1;

LET_{sg} je prahová hodnota nízkych emisií podskupiny vozidiel sg , do ktorej vozidlo patrí, ako je definovaná v bode 2.3.3;

V_{out} je celkový počet novo evidovaných ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami uvedených v článku 2 ods. 1 druhom pododseku vynásobený dvomi, s maximálnou hodnotou 1,5 % hodnoty V_{conv} .

2.3.2 Nahlasovacie obdobia od roku 2025

Koeficient nulových a nízkych emisií (ZLEV) v zmysle článku 5 za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie sa vypočíta takto:

$$\text{ZLEV} = 1 - (y - x)$$
 pokiaľ tento súčet nie je vyšší ako 1 alebo nižší ako 0,97; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1, prípadne 0,97;

kde:

x je 0,02

y je súčet hodnôt V_{in} a V_{out} , vydelený V_{total} , kde:

V_{in} je celkový počet novo evidovaných ťažkých úžitkových vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami, ktoré spĺňajú charakteristiky stanovené v článku 2 ods. 1 prvom pododseku, pričom každé z týchto ťažkých úžitkových vozidiel sa považuje za ZLEV_{specific} podľa tohto vzorca:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO_{2v} / LET_{sg})$$

kde:

CO_{2v} sú špecifické emisie CO₂ v g/km ťažkého úžitkového vozidla s nulovými alebo nízkymi emisiami v určené v súlade s bodom 2.1;

LET_{sg} je prahová hodnota nízkych emisií podskupiny vozidiel sg, do ktorej vozidlo patrí, ako je definovaná v bode 2.3.3;

V_{out} je celkový počet novo evidovaných ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami uvedených v článku 2 ods. 1 druhom pododseku s maximálnou hodnotou 0,035 násobku hodnoty V_{total}.

V_{total} je celkový počet novo evidovaných ťažkých úžitkových vozidiel v danom nahlasovacom období.

ak je V_{in}/V_{total} nižší ako 0,075, faktor ZLEV musí byť stanovený na 1.

2.3.3 Prahová hodnota nízkych emisií

Prahová hodnota nízkych emisií LET_{sg} podskupiny vozidiel sg sa vymedzuje takto:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

kde:

$rCO2_{sg}$ sú referenčné emisie CO_2 podskupiny vozidiel sg stanovené v bode 3;

PL_{sg} je priemerné užitočné zaťaženie vozidiel v podskupine vozidiel sg stanovené v bode 2.5.

2.4 Podiel nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v podskupine vozidiel

Podiel nových ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine vozidiel sg za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie sa vypočíta takto:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

kde:

V_{sg} je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v podskupine vozidiel sg s výnimkou profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. a).

V je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v podskupine sg s výnimkou profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. a).

2.5 Hodnoty priemerného užitočného zaťaženia všetkých vozidiel v podskupine vozidiel

Hodnota priemerného užitočného zaťaženia PL_{sg} vozidla v podskupine sg sa vypočíta takto:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

kde:

Σ_{mp} je súčet hodnôt za všetky profily využitia mp

$W_{sg,mp}$ je váha profilu využitia uvedená v tabuľke 2 bodu 2.1.

$PL_{sg,mp}$ je hodnota užitočného zaťaženia priradená vozidlám v podskupine vozidiel sg pre profil využitia mp , as uvedený v tabuľke 3.

Tabuľka 3 – Hodnoty užitočného zaťaženia $PL_{sg, mp}$ (v tonách)

Podskupina vozidiel sg	Profil využitia ¹ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LEL
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ pozri definície profilov využitia v tabuľke 2 bodu 2.1

2.6 Váhový koeficient najazdených kilometrov a užitočného zaťaženia

Váhový koeficient najazdených kilometrov a užitočného zaťaženia (MPW_{sg}) podskupiny vozidiel sg sa definuje ako súčin hodnoty ročne najazdených kilometrov stanovenej v tabuľke 4 a hodnoty užitočného zaťaženia za podskupinu vozidiel stanovenej v tabuľke 3 bodu 2.5 normalizovaný na príslušnú hodnotu pre podskupinu vozidiel 5-LH a vypočíta sa takto:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

kde:

AM_{sg} je počet ročne najazdených kilometrov stanovený v tabuľke 4 pre vozidlá v príslušnej podskupine vozidiel

AM_{5-LH} je počet ročne najazdených kilometrov stanovený pre podskupinu vozidiel 5-LH v tabuľke 4

PL_{sg} je priemerná hodnota užitočného zaťaženia, ktorá sa určí podľa bodu 2.5

PL_{5-LH} je hodnota priemerného užitočného zaťaženia v podskupine vozidiel 5-LH v zmysle bodu 2.5.

Tabuľka 4 – Počet ročne najazdených kilometrov

Podskupina vozidiel sg	Počet ročne najazdených kilometrov AM_{sg} (v km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7 Priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu v g/tkm v zmysle článku 4

Priemerné špecifické emisie CO₂ v g/tkm (CO₂) za každého výrobcu a každé *nahlasovacie obdobie* sa vypočítajú takto:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

kde:

$\sum_{sg}$ je súčet hodnôt za všetky podskupiny vozidiel;

ZLEV je koeficient nulových a nízkych emisií určený podľa bodu 2.3;

$share_{sg}$ je podiel nových ťažkých vozidiel v podskupine vozidiel *sg* určený podľa bodu 2.4;

MPW_{sg} je váhový koeficientu najjazdených kilometrov a užitočného zaťaženia určený podľa bodu 2.6;

$avgCO_{2sg}$ sú priemerné špecifické emisie v g/tkm určené podľa bodu 2.2.

3. REFERENČNÉ EMISIE CO₂ V ZMYSLE ČLÁNKU 1 DRUHÉHO ODSEKU

Referenčné emisie CO₂ (rCO_{2sg}) sa vypočítajú za každú podskupinu vozidiel sg na základe všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel všetkých výrobcov za *nahlasovacie obdobie* podľa tohto vzorca:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v (CO_{2v} / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

kde:

Σ_v je súčet hodnôt za všetky nové ťažké úžitkové vozidlá evidované v nahlasovacom období z podskupiny vozidiel sg s výnimkou profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 1 ods. 2;

CO_{2v} sú špecifické emisie CO₂ nového ťažkého úžitkového vozidla v určené v súlade s bodom 2.1, prípadne upravené podľa prílohy II;

rV_{sg} je počet všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v referenčnom období z podskupiny vozidiel sg s výnimkou profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 1 druhým odsekom;

PL_{sg} je priemerné užitočné zaťaženie vozidiel v podskupine vozidiel sg stanovené v bode 2.5.

4. CIEĽOVÁ HODNOTA ŠPECIFICKÝCH EMISIÍ CO₂ VÝROBCU V ZMYSLE ČLÁNKU 6

Cieľová hodnota špecifických emisií CO₂ T za každého výrobcu a za každé nahlasovacie obdobie od 1. júla 2025 vrátane sa vypočíta takto:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

kde:

$\sum_{sg}$ je súčet hodnôt za všetky podskupiny vozidiel;

$share_{sg}$ je podiel nových ťažkých vozidiel v podskupine vozidiel sg určený podľa bodu 2.4;

MPW_{sg} je váhový koeficientu najazdených kilometrov a užitočného zaťaženia určený podľa bodu 2.6;

rf je cieľové zníženie emisií CO₂ (v %) platné v uvedenom nahlasovacom období;

$rCO2_{sg}$ sú referenčné emisie CO₂ určené podľa bodu 3.

5. EMISNÉ KREDITY A EMISNÉ DLHY V ZMYSLE ČLÁNKU 7

5.1 Trajektória znižovania emisií CO₂ pre emisné kredity

Trajektória znižovania emisií CO₂ (ET_y) za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie roku Y od roku 2019 do 2030 (ET_y) je daná takto:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

kde:

$\sum_{sg} (...)$ je súčet hodnôt za všetky podskupiny vozidiel;

$share_{sg}$ je podiel nových ťažkých vozidiel v podskupine vozidiel sg určený podľa bodu 2.4;

MPW_{sg} je váhový koeficientu najazdených kilometrov a užitočného zaťaženia určený podľa bodu 2.6;

$rCO2_{sg}$ sú referenčné emisie CO₂ určené podľa bodu 3;

kde:

za nahlasovacie obdobia rokov Y v rokoch 2019 až 2025:

$$R-ET_Y = (1 - rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

a za nahlasovacie obdobia rokov Y v rokoch od 2026 do 2030:

$$R-ET_Y = (1 - rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} a rf_{2030} sú cieľové zníženia emisií CO₂ (v %) platné pre nahlasovacie obdobia rokov 2025 a 2030.

5.2 Emisné kredity a emisné dlhy v každom nahlasovacom období

Emisné kredity (cCO_{2Y}) a emisné dlhy (dCO_{2Y}) za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie roku Y v rokoch 2019 až 2029 sa vypočítajú takto:

Ak $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \text{ a}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

Ak $CO_{2Y} > T_Y$ v rokoch 2025 až 2029:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \text{ a}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

Vo všetkých ostatných prípadoch sa hodnoty dCO_{2Y} a cCO_{2Y} rovnajú 0.

kde:

ET_Y je trajektória zníženia emisií CO_2 výrobcu v nahlasovacom období roku Y určená v súlade s bodom 5.1;

CO_{2Y} sú priemerné špecifické emisie CO_2 výrobcu v nahlasovacom období roku Y určené v súlade s bodom 2.7;

T_Y je cieľová hodnota špecifických emisií CO_2 výrobcu v nahlasovacom období roku Y určená v súlade s bodom 4;

V_Y je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v nahlasovacom období roku Y s výnimkou profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. a).

5.3 Strop emisných dlhov

Strop emisných dlhov ($limCO_2$) pre každého výrobcu je definovaný takto:

$$lim CO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

kde

T_{2025} je cieľová hodnota špecifických emisií CO_2 výrobcu v nahlasovacom období roku 2025 určená v súlade s bodom 4;

V_{2025} je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v nahlasovacom období roku 2025 s výnimkou profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 ods. 1 písm. a).

5.4 Emisné kredity získané pred rokom 2025

Emisné dlhy nadobudnuté v nahlasovacom období roku 2025 sa znížia o sumu (redCO_2) zodpovedajúcu hodnote emisných kreditov získaných pred uvedeným nahlasovacím obdobím, ktorá sa pre každého výrobcu určí takto:

$$\text{redCO}_2 = \min \left(d\text{CO}_{2^{2025}}; \sum_{Y=2019}^{2024} c\text{CO}_{2^Y} \right)$$

kde:

$\min$ je menšia z dvoch hodnôt uvedených v zátvorkách;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ je súčet hodnôt za nahlasovacie obdobia rokov Y v rokoch 2019 až 2024

$d\text{CO}_{2^{2025}}$ sú emisné dlhy v nahlasovacom období roku 2025 určené v súlade s bodom 5.2.;

$c\text{CO}_{2^Y}$ sú emisné kredity v nahlasovacom období roku Y určené v súlade s bodom 5.2.;

6. NADMERNÉ EMISIE VÝROBCU V ZMYSLE ČLÁNKU 8 ODS. 2

Hodnota nadmerných emisií CO₂ (exeCO_{2y}) za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie od roku 2025 vrátane sa vypočíta takto, ak je hodnota kladná:

za nahlasovacie obdobie roku 2025

$$\text{exeCO}_{22025} = \text{dCO}_{22025} - \sum_{Y=2019}^{2025} \text{cCO}_{2Y} - \text{limCO}_2$$

za nahlasovacie obdobie rokov Y od roku 2026 do roku 2028:

$$\text{exeCO}_{2Y} = \sum_{I=2025}^Y (\text{dCO}_{2I} - \text{cCO}_{2I}) - \sum_{I=2025}^{Y-1} \text{exeCO}_{2I} - \text{redCO}_2 - \text{limCO}_2$$

za nahlasovacie obdobie roku 2029

$$\text{exeCO}_{2Y} = \sum_{I=2025}^{2029} (\text{dCO}_{2I} - \text{cCO}_{2I}) - \sum_{J=2025}^{2028} \text{exeCO}_{2J} - \text{redCO}_2$$

za nahlasovacie obdobie roku Y od roku 2030 vrátane

$$\text{exeCO}_{2Y} = (\text{CO}_{2Y} - T_Y) \times V_Y$$

kde:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ je súčet hodnôt za nahlasovacie obdobia rokov Y v rokoch 2019 až 2025;

$\sum_{I=2025}^Y$ je súčet hodnôt za nahlasovacie obdobia rokov I od roku 2025 do roku Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ je súčet hodnôt za nahlasovacie obdobia rokov J od roku 2025 do roku (Y-1);

$\sum_{J=2025}^{2028}$ je súčet hodnôt za nahlasovacie obdobia rokov J v rokoch 2025 až 2028;

$\sum_{I=2025}^{2029}$ je súčet hodnôt za nahlasovacie obdobia rokov I v rokoch 2025 až 2029;

dCO_2Y sú emisné dlhy v nahlasovacom období roku Y určené v súlade s bodom 5.2;

cCO_2Y sú emisné kredity v nahlasovacom období roku Y určené v súlade s bodom 5.2;

$limCO_2$ je strop emisných dlhov určený v súlade s bodom 5.3;

$redCO_2$ je zníženie emisných dlhov za nahlasovacie obdobie roku 2025 určené v súlade s bodom 5.4.

Vo všetkých ostatných prípadoch sa hodnota nadmerných emisií CO_2 $exeCO_{2Y}$ rovná 0.

PRÍLOHA II

Postupy úprav

1. KOREKČNÉ FAKTORY UŽITOČNÉHO ZAŤAŽENIA V ZMYSLE ČLÁNKU 14 ODS. 1 PÍSM. C)

V súlade s článkom 11 ods. 2 písm. a) sa na účely výpočtu referenčných emisií CO₂ v zmysle článku 1 druhého odseku použijú váhy profilov využitia a hodnoty užitočného zaťaženia platné v nahlasovacom období, keď nadobudli účinnosť zmeny uvedené v článku 14 ods. 1 písm. c) platné pre všetky nové ťažké úžitkové vozidlá, a emisie CO₂ v g/km ťažkého úžitkového vozidla v určené pre profil využitia mp uvedený v tabuľke 2 bodu 2.1 prílohy I sa upravujú takto:

$$\text{CO}_{2v,mp} = \text{CO}_{2(RP)v,mp} \times \left(1 + \text{PLa}_{sg,mp} \times (\text{PL}_{sg,mp} - \text{PL(RP)}_{sg,mp}) \right)$$

kde:

sg je podskupina vozidiel, do ktorej patrí vozidlo *v*;

CO_{2(RP)v,mp} sú špecifické emisie CO₂ vozidla *v* g/km určené podľa profilu využitia *mp* a na základe údajov monitorovania za nahlasovacie obdobie nahlásených v súlade s nariadením (EÚ) 2018/956;

$PL(RP)_{sg, mp}$ je hodnota užitočného zaťaženia priradená vozidlu v podskupine vozidiel sg s profilom využitia mp v nahlasovacom období v súlade s tabuľkou 3 bodu 2.5 prílohy I na účely získania údajov monitorovania za nahlasovacie obdobie nahlásených v súlade s nariadením (EÚ) 2018/956;

$PL_{sg, mp}$ je hodnota užitočného zaťaženia priradená vozidlám v podskupine vozidiel sg s profilom využitia mp v nahlasovacom období, keď nadobudli účinnosť zmeny uvedené v článku 14 ods. 1 písm. c) platné pre všetky nové ťažké úžitkové vozidlá, v súlade s tabuľkou 3 bodu 2.5 prílohy I;

$PLa_{sg, mp}$ je korekčný faktor užitočného zaťaženia stanovený v tabuľke 5.

Tabuľka 5 – Korekčné faktory užitočného zaťaženia $PLa_{sg, mp}$

$PLa_{sg, mp}$ (v 1/tony)		Profily využitia mp^1				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Podskupiny vozidiel sg	4-UD	0,026	N.A.	0,015	N.A.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
	10-LH					

¹ pozri definície profilov využitia v bode 2.1 prílohy I.

2. KOREKČNÉ FAKTORY V ZMYSLE ČLÁNKU 11 ODS. 2 PÍSM. B)

V súlade s článkom 11 ods. 2 písm. b) sa na účely výpočtu referenčných emisií CO₂ v zmysle článku 1 druhého odseku použijú váhy profilov využitia a hodnoty užitočného zaťaženia platné v nahlasovacom období, keď nadobudli účinnosť zmeny uvedené v článku 14 ods. 1 písm. c) platné pre všetky nové ťažké úžitkové vozidlá, a emisie CO₂ v g/km ťažkého úžitkového vozidla v určené pre profil využitia mp uvedený v bode 2.1 prílohy I sa upravujú takto:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times \left(\sum_r s_{r,sg} \times CO_{2r,mp} \right) / \left(\sum_r s_{r,sg} \times CO_2(RP)_{r,mp} \right)$$

kde:

$\sum_r$ je súčet hodnôt za všetky reprezentatívne vozidlá r z podskupiny vozidiel sg ;

sg je podskupina vozidiel, do ktorej patrí vozidlo v ;

$s_{r,sg}$ je štatistická váha reprezentatívneho vozidla r v podskupine vozidiel sg ;

$CO_2(RP)_{v,mp}$ sú špecifické emisie CO₂ vozidla v g/km určené podľa profilu využitia mp a na základe údajov monitorovania za nahlasovacie obdobie nahlásených v súlade s nariadením (EÚ) 2018/956;

$\text{CO}_2(\text{RP})_{r,\text{mp}}$ sú špecifické emisie CO_2 reprezentatívneho vozidla r v g/km určené podľa profilu využitia mp v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a s jeho vykonávacími opatreniami v nahlasovacom období, keď sa určili $\text{CO}_2(\text{RP})_{v,\text{mp}}$;

$\text{CO}_{2r,\text{mp}}$ sú špecifické emisie CO_2 reprezentatívneho vozidla r určené podľa profilu využitia mp v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a s jeho vykonávacími opatreniami, v nahlasovacom období, keď nadobudli účinnosť zmeny uvedené v článku 14 ods. 2 tohto nariadenia pre všetky nové ťažké úžitkové vozidlá.

Reprezentatívne vozidlo r sa určí v súlade s metodikou uvedenou v článku 14 ods. 3 tohto nariadenia.
