

V Bruseli 1. októbra 2018  
(OR. en)

12627/18

---

---

**Medziinštitucionálny spis:  
2017/0293(COD)**

---

---

**CLIMA 169  
ENV 628  
TRANS 416  
MI 673  
CODEC 1563**

## **POZNÁMKA**

---

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	12076/18
Č. dok. Kom.:	14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2
Predmet:	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO <sub>2</sub> z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie)

---

## **I. ÚVOD**

1. Komisia predložila 8. novembra 2017 návrh nariadenia o stanovovaní nových emisných noriem CO<sub>2</sub> pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá. Cieľom návrhu je okrem iného prispieť k dosiahnutiu cieľa znížiť emisie o 30 % do roku 2030 v sektoroch mimo ETS, ktorý stanovila Európska rada a ktorý sa transformoval do vnútroštátnych cieľov v nariadení o spoločnom úsilí, ako aj dosiahnuť ciele Parížskej dohody.

2. Komisia na tento účel navrhuje ciele zníženia emisií CO<sub>2</sub> v celej EÚ pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá na obdobie rokov 2025 až 2029 a od roku 2030 v porovnaní s cieľmi na rok 2021 stanovenými v predchádzajúcich právnych predpisoch (o 15 % od roku 2025 do roku 2029 pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá a o 30 % od roku 2030 pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá).

V návrhu sa zachováva hmotnosť vozidiel vo vozovom parku ako parameter pre výpočet osobitných cieľov každého výrobcu.

3. S cieľom postupne zvyšovať zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami (zero and low emission vehicles – ZLEV) je v návrhu Komisie zahrnutý mechanizmus na obdobie od roku 2025, ktorý má za cieľ motivovať výrobcov, aby na trh uvádzali vyšší počet týchto vozidiel. Ak podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami daného výrobcu prekročí určité referenčné hodnoty, výrobca bude odmenený menej prísnymi cieľmi v oblasti emisií CO<sub>2</sub>. Od roku 2025 do roku 2029 sa navrhuje referenčná hodnota na úrovni 15 %, a od roku 2030 na úrovni 30 %.
4. V Európskom parlamente bola vymenovaná za spravodajkyňu pre tento návrhu v mene Výboru ENVI pani Miriam DALLIOVÁ (S&D, MT). Výbor ENVI prijal svoju správu 10. septembra 2018. Očakáva sa, že plénum bude o tomto návrhu hlasovať 3. októbra 2018.
5. Hospodársky a sociálny výbor zaujal stanovisko 14. februára 2018. Výbor regiónov rozhodol, že stanovisko nezaujme.
6. Rada (životné prostredie) diskutovala o smerovaní v súvislosti s týmto návrhom 25. júna 2018.
7. Výbor stálych predstaviteľov preskúmal návrh 26. septembra 2018 na základe kompromisného znenia predsedníctva<sup>1</sup>. Všetky delegácie zdôraznili, že je dôležité a naliehavé nájsť dohodu o tomto spise, a podporili úsilie predsedníctva zamerané na dosiahnutie všeobecného smerovania na zasadnutí Rady (životné prostredie) 9. októbra 2018.

---

<sup>1</sup> 12303/18.

8. Na základe uvedených rokovaní predsedníctvo dospelo k záveru, že nevyriešené otázky týkajúce sa úrovne ambície sa budú musieť vyriešiť na politickej úrovni, a rozhodlo, že ponechá kompromisné znenie predsedníctva v jeho súčasnej podobe.

## II. SÚČASNÝ STAV

9. Počas rokovaní o návrhu bola hlavnou otázkou, na ktorú mali členské štáty rozdielne názory, úroveň ambície návrhu, t. j. ciele na rok 2025 a 2030 a mechanizmus stimulov pre ZLEV. Názory delegácií sa veľmi rozchádzali, niektoré sa nazdávali, že návrh Komisie je príliš ambiciózny, iné sa domnievali, že návrh nie je dostatočne ambiciózny, najmä pokiaľ ide o cieľ na rok 2030.
10. Delegácie vo všeobecnosti uznali, že je potrebné dekarbonizovať dopravu ako súčasť plnenia klimatických cieľov, a rokovania sa preto vo veľkej miere zamerali na tempo prechodu a účinky okrem iného na konkurencieschopnosť, pracovné miesta a spotrebiteľov, ako aj na otázku, aký rozdielny vplyv to môže mať na členské štáty.
11. Viaceré delegácie uviedli, že je pre nich dôležitá otázka pravdepodobného „unikania uhlíka v rámci EÚ“ v doprave vyplývajúceho z návrhu, ktoré je dôsledkom zvýšeného dovozu ojazdených vozidiel z členských štátov s vysokými príjmami do členských štátov s nízkymi príjmami, hoci zároveň uznali, že túto otázku v tomto nariadení nemožno vyriešiť zásadným spôsobom.
12. V tejto súvislosti a s cieľom zamerať rokovania a začať zblížovať jednotlivé pozície predstavilo predsedníctvo kompromisné znenie, v ktorom sa v prípade osobných automobilov cieľ zvyšuje na 35 %, pričom sa uvádza, že o tomto čísle sa bude ďalej rokovať. Okrem toho by sa v preskúmaní, ktoré má v roku 2024 vykonať Komisia, mali zvážiť ďalšie zníženia v období po roku 2030 so zreteľom na ciele Parížskej dohody a prípadne navrhnúť ciele pre obdobie po roku 2040.

Na druhej strane sa v mechanizme stimulov pre ZLEV navrhlo priaznivejšie hodnotenie pre hybridné autá typu plug-in, pričom sa zvýšila referenčná hodnota pre ZLEV na rok 2030 na 35 %, čím sa vyrovnala vyššej úrovni ambície na rok 2030. Týmto návrhom by sa teda najmä výrobcami uľahčilo dosiahnutie cieľa na rok 2025.

V kompromisnom znení sa okrem toho rieši otázka ojazdených vozidiel a viacero ďalších otázok, o ktorých sa rokovalo, najmä opatrenia týkajúce sa prechodu z hodnôt NEDC na WLTP zamerané na zabezpečenie robustných a reprezentatívnych hodnôt emisií CO<sub>2</sub> od výrobcov.

13. Z rokovaní o kompromisnom znení predsedníctva vyplynulo, že delegácie síce uznávajú úsilie vynaložené predsedníctvom, ale v tejto fáze zväčša trvajú na svojich prvotných pozíciách týkajúcich sa úrovne ambícií. Pre veľkú väčšinu delegácií nie je znenie v jeho súčasnej podobe akceptovateľné, hoci niektoré z nich uznávajú, že predstavuje krok správnym smerom:

- veľký počet delegácií žiadal počas celého procesu zvýšenie úrovne ambície, čo odôvodňovali tým, že to bude potrebné so zreteľom na národné ciele stanovené v nariadení o spoločnom úsilí a ciele Parížskej dohody a že sa tým zabezpečí, aby toto odvetvie bolo inovačné a konkurencieschopné aj dlhodobo. Tieto delegácie uznávajú prvky v znení, ktoré smerujú k zvyšovaniu úrovne ambície, kompromisné znenie predsedníctva však pre ne nie je dostatočne ambiciózne. V rámci tejto skupiny sa pozície líšia v rôznych aspektoch. Viaceré delegácie si želajú zvýšiť ciele na rok 2025 aj 2030, zatiaľ čo ostatné len cieľ na rok 2030. Pozície týkajúce sa úrovne cieľov na rok 2025 a 2030 sa líšia, pričom mnohé delegácie sa ešte nerozhodli pre konkrétne čísla. Niektoré podporujú rozlišovanie medzi osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými vozidlami vrátane zachovania návrhu Komisie pre ľahké úžitkové vozidlá, zatiaľ čo ostatné uprednostňujú, aby pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá platili rovnaké ciele. Viaceré delegácie si želajú posilniť mechanizmus stimulov pre ZLEV tým, že sa ďalej zvýšia referenčné hodnoty pre ZLEV a pridá sa „malus“ (nesplnenie referenčných hodnôt pre ZLEV povedie k vyšším cieľom CO<sub>2</sub>) alebo tým, že sa v mechanizme uprednostnia vozidlá s nulovými emisiami. Niektoré delegácie však uviedli, že ak budú ciele dostatočne vysoké, môžu byť pri týchto požiadavkách flexibilné. V súvislosti s ostatnými delegáciami sa zdá, že sú viac-menej spokojné s návrhom Komisie, alebo uviedli, že ak budú ciele dostatočne vysoké, mechanizmus nebude možno vôbec potrebný.

- niektoré delegácie naopak počas rokovaní vyzývali na ambiciózne ale realistické a dosiahnuteľné ciele, pričom je potrebné zohľadniť aj iné aspekty, a to okrem iného pracovné miesta, konkurencieschopnosť a náklady pre spotrebiteľov. Domnievajú sa, že znenie predsedníctva zachádza príliš ďaleko, buď preto, že úroveň ambície navrhovaná Komisiou je príliš vysoká, alebo preto, že návrh Komisie je maximum, ktoré môžu akceptovať. Niektoré delegácie však podporujú navrhované lepšie hodnotenie hybridných vozidiel typu plug-in. Vo všeobecnosti sú proti tomu, aby sa do mechanizmu stimulov doplnil „malus“.

14. Viaceré delegácie navyše spájajú otázku hmotnosti ako úžitkového parametra s úrovňou ambície a trvajú na vypustení tohto parametra; v prípade niektorých delegácií sa to týka len osobných automobilov. Iné delegácie proti vypusteniu namietajú, pričom podporujú návrh Komisie a tvrdia, že otázka hmotnosti je skôr spojená s hospodárskou súťažou medzi výrobcami.

Niektoré delegácie trvajú na požiadavke predĺžiť výnimku pre špecializovaných výrobcov aj na obdobie po roku 2025.

15. Navyše sa okrem iného nastolili tieto otázky:

- jedna delegácia navrhla, aby sa do doložky o preskúmaní zahrnulo hodnotenie *ex-ante* zavedenia formálneho trhového mechanizmu na obchodovanie s emisnými kvótami medzi výrobcami založeného na ich výkonnosti,
- niektoré delegácie opätovne zdôraznili, že je dôležité zabezpečiť, aby údaje od výrobcov týkajúce sa emisií CO<sub>2</sub> reprezentovali skutočné emisie, a uviedli, že sú ochotné posúdiť spôsoby, ako dosiahnuť ďalšie zlepšenia.

### III. ZÁVER

16. Rada sa vyzýva, aby vyriešila otvorené otázky týkajúce sa úrovne ambície a prijala všeobecné smerovanie na základe znenia uvedeného v prílohe k tejto poznámke.

Toto všeobecné smerovanie bude predstavovať mandát Rady na rokovania s Európskym parlamentom v kontexte riadneho legislatívneho postupu.

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie)<sup>2</sup>**

(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 výboru,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

---

<sup>2</sup> Zmeny oproti zneniu Komisie sú podčiarknuté. Vypustenia sú označené symbolom [...].

keďže:

- (1) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009<sup>3</sup> a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011<sup>4</sup> boli niekoľkokrát podstatným spôsobom zmenené. Vzhľadom na potrebu vykonať nové zmeny je v záujme prehľadnosti vhodné uvedené nariadenia prepracovať.
- (2) Toto nariadenie by sa malo uplatňovať od 1. januára 2020 s cieľom zabezpečiť bezproblémový a účinný prechod v nadväznosti na prepracované znenie a zrušenie nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011. Je však vhodné do roku 2024 ponechať normy pre emisie CO<sub>2</sub> a postupy na ich dosiahnutie, ako sú stanovené v uvedených nariadeniach.
- (3) V oznámení Komisie „Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu“<sup>5</sup> uverejnenom v júli 2016 sa stanovuje ambiciózny cieľ – emisie skleníkových plynov z dopravy musia byť do roku 2050 aspoň o 60 % nižšie než v roku 1990 a treba sa nekompromisne usilovať o ich odstránenie. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré škodia nášmu zdraviu, sa musia bezodkladne drasticky znížiť. Emisie z konvenčných spaľovacích motorov sa budú musieť po roku 2020 ďalej znižovať. Budú sa musieť zavádzať vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré musia do roku 2030 získať významný podiel na trhu.

---

<sup>3</sup> 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 CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.)

<sup>4</sup> 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 CO<sub>2</sub> z ľahkých vozidiel (Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1).

<sup>5</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Európska stratégia mobility s nízkymi emisiami [COM(2016) 501 final].

- (4) V oznámeniach Komisie „Európa v pohybe“<sup>6</sup> a „Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou: Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov“<sup>7</sup> sa zdôrazňuje, že emisné normy CO<sub>2</sub> pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá sú silnými hnacími silami inovácií a efektívnosti, ktoré prispievajú k posilneniu konkurencieschopnosti automobilového priemyslu a vytvoria podmienky pre technologicky neutrálne zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami.
- (5) Týmto nariadením sa stanovuje jasný plán na zníženie emisií CO<sub>2</sub> 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 ako vnútroštátne stanovený príspevok Únie podľa Parížskej dohody na zasadnutí Rady pre životné prostredie 6. marca 2015.
- (6) V záveroch Európskej rady z 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 Európskej únie na obchodovanie s emisiami. Spomedzi týchto odvetví sa na tvorbe emisií významne podieľa cestná doprava – jej emisie sa stále pohybujú výrazne nad úrovňou z roku 1990. Ak sa budú emisie z cestnej dopravy naďalej zvyšovať, znehodnotia sa tým zníženia zamerané na boj so zmenou klímy v iných odvetviach.

---

<sup>6</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: EURÓPA V POHYBE: Agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých, COM(2017) 283 final.

<sup>7</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: „Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou: Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov“ [COM(2017) 675 final].

- (6a) 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. Aby sa tento cieľ splnil, budú v období po roku 2030 potrebné ďalšie zníženia emisií CO<sub>2</sub> aj osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel.
- (7) V záveroch Európskej rady z októbra 2014 sa vyzdvihol význam znižovania emisií skleníkových plynov a zdôraznili sa riziká spojené so závislosťou od fosílnych palív v odvetví dopravy prostredníctvom komplexného a technologicky neutrálneho prístupu na podporu znižovania emisií a energetickej účinnosti v doprave, elektrickej doprave a obnoviteľných zdrojov energie v doprave aj po roku 2020.
- (8) Energetická účinnosť, ktorá prispieva k znižovaniu dopytu, je jedným z piatich synergických a úzko prepojených rozmerov stratégie, [...] ktorá sa uvádza v oznámení Komisie „Stratégia energetickej únie“<sup>8</sup>, s cieľom poskytovať spotrebiteľom v Únii bezpečné, udržateľné, konkurencieschopné a dostupné dodávky energie. V [...] oznámení sa uvádza, že hoci sa vo všetkých hospodárskych odvetviach musia prijať opatrenia na zvýšenie efektívnosti ich spotreby energie, doprava má obrovský potenciál z hľadiska energetickej účinnosti, ktorý možno dosiahnuť aj trvalým zameraním na sprísnenie emisných noriem CO<sub>2</sub> pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá do roku 2030.

---

<sup>8</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru, Výboru regiónov a Európskej investičnej banke: Rámcová stratégia odolnej energetickej únie s výhľadovou politikou v oblasti zmeny klímy [COM(2015) 80 final].

- (9) V hodnotení nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 z roku 2015 sa dospelo k záveru, že boli relevantné, vo všeobecnosti jednotné a výrazne prispeli k úspore emisií, pričom boli nákladovo efektívnejšie, než sa pôvodne očakávalo. Vytvorili tiež značnú pridanú hodnotu pre Úniu, ktorú by nebolo možné v rovnakej miere dosiahnuť vnútroštátnymi opatreniami.
- (10) Preto je vhodné sledovať ciele uvedených nariadení stanovením nových cieľov znižovania emisií CO<sub>2</sub> celého vozového parku EÚ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá na obdobie do roku 2030. Pri vymedzovaní úrovni zníženia sa zohľadnila ich účinnosť, pokiaľ ide o nákladovo efektívne prispievanie k znižovaniu emisií v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje nariadenie o spoločnom úsilí [.../...], do roku 2030, výsledné náklady a úspory pre spoločnosť, výrobcov a používateľov vozidiel, ako aj ich priamy a nepriamy vplyv na zamestnanosť, konkurencieschopnosť, inovácie a súvisiace prínosy z hľadiska zníženého znečistenia ovzdušia a energetickej bezpečnosti. [Vzhľadom na to, že podiel osobných automobilov na trhu, a teda aj ich celkový príspevok k emisiám CO<sub>2</sub> je výrazne vyšší ako podiel ľahkých úžitkových vozidiel a ich celkový príspevok, považuje sa za primeraný diferencovaný prístup medzi osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými automobilmi.]

- (11) Ako súčasť vykonávania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007<sup>9</sup> nadobudol v roku 2017 účinnosť nový skúšobný postup na meranie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel a ich spotreby paliva, celosvetový skúšobný postup pre ľahké vozidlá (WLTP), stanovený v nariadení Komisie (EÚ) 2017/1151<sup>10</sup>. Vďaka tomuto [...] skúšobnému postupu sa získavajú hodnoty emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva, ktoré lepšie zodpovedajú skutočným podmienkam. Preto je vhodné, aby sa pri stanovení nových cieľových hodnôt emisií CO<sub>2</sub> vychádzalo z emisií CO<sub>2</sub> určených na základe uvedeného skúšobného postupu. Keďže emisie CO<sub>2</sub> získané na základe postupu WLTP budú dostupné na účely dodržiavania cieľových hodnôt od roku 2021, je vhodné, aby sa nové emisné normy vymedzili ako úrovne zníženia stanovené v pomere k priemerným cieľovým hodnotám špecifických emisií na rok 2021 [...] vypočítaným na základe emisií CO<sub>2</sub> nameraných na účely emisného testu podľa WLTP. S cieľom zabezpečiť robustnosť a reprezentatívnosť hodnôt použitých ako východiskový bod pre vymedzenie úrovni zníženia, ktoré sa majú uplatňovať v roku 2025 a 2030, sa majú ako súčasť vykonávania vykonávacích nariadení (EÚ) 2017/1152 a (EÚ) 2017/1153<sup>11</sup> upresniť podmienky uskutočnenia týchto meraní.
- (12) Je dôležité, aby stanovovanie požiadaviek na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> i naďalej poskytovalo výrobcom motorových vozidiel v celej Únii a ich novému vozovému parku osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel predvídateľnosť a bezpečnosť pri plánovaní v rámci Únie.

---

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1).

<sup>11</sup> Aktualizuje sa po prijatí vykonávacích nariadení.

- (13) Úrovně snížení pro celý vozový park nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v rámci Únie by se preto mali stanovit' na roky 2025 a 2030 při zohľadnení času obnovy vozového parku a potreby prispievať k dosiahnutiu cieľových hodnôt v oblasti klímy a energetiky na rok 2030 zo strany odvetvia cestnej dopravy. Týmto postupným prístupom sa vysielá jasný a včasný signál pre automobilový priemysel, aby sa neodkladalo zavedenie energeticky efektívnych technológií a vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh.
- (13a) Emisné normy CO2 stanovené v tomto nariadení sa vzťahujú na nové osobné automobily a nové ľahké užitkové vozidlá. Pokiaľ ide o vozový park existujúcich ľahkých vozidiel vrátane jazdených vozidiel, dodatočné opatrenia zamerané na zníženie emisií sa môžu prijať okrem iného aj na vnútroštátnej úrovni a na úrovni EÚ.
- (14) Aj keď je Únia jedným z najvýznamnejších výrobcov motorových vozidiel na svete a udržiava si technologické prvenstvo v tomto odvetví, konkurencia rastie a svetový automobilový priemysel sa rýchlo mení v dôsledku nových inovácií v oblasti elektrických hnacích sústav a kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility. Ak si chce Únia zachovať svetovú konkurencieschopnosť a prístup k trhom, potrebuje regulačný rámec vrátane osobitného stimulu v oblasti vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, ktorým sa prispeje k vytvoreniu veľkého domáceho trhu a zaistí sa podpora technologického vývoja a inovácií.
- (15) Mal by sa zaviesť cielený mechanizmus stimulov na uľahčenie plynulého prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Tento mechanizmus kreditov by sa mal vypracovať tak, aby podporil zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie.
- (16) Stanovenie [...] referenčných hodnôt pre podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku EÚ spolu s dobre navrhnutým mechanizmom na úpravu cieľových hodnôt špecifických emisií CO<sub>2</sub> výrobcov na základe podielu vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v ich vozovom parku by malo predstavovať silný a dôveryhodný signál pre vývoj a zavedenie takýchto vozidiel, pričom sa zároveň vytvorí priestor na ďalšie zvyšovanie účinnosti tradičných motorov s vnútorným spaľovaním.

- (17) Pri stanovovaní kreditov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami je vhodné zohľadniť rozdiel v emisiách CO<sub>2</sub> medzi týmito vozidlami. Pokiaľ ide o osobné automobily, pri stanovovaní kreditov by sa mal náležite zohľadniť význam vozidiel s nízkymi emisiami, najmä hybridných vozidiel typu plug-in, pre prechod k vozidlám s nulovými emisiami. Mechanizmus úprav by mal zabezpečiť, aby každý výrobca, ktorý prekročí referenčnú úroveň, mohol využívať výhody vyšších cieľových hodnôt špecifických emisií CO<sub>2</sub>. Mali by sa stanoviť obmedzenia úrovne možných úprav v rámci uvedeného mechanizmu s cieľom zaistiť vyvážený prístup. Zabezpečia sa tým stimuly, podporí sa včasné zavedenie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc a zaistia sa vysoké prínosy pre spotrebiteľov, konkurencieschopnosť a životné prostredie.
- (18) Právny rámec na vykonávanie cieľa pre priemerný nový vozový park osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel by mal zabezpečiť ciele znižovania, ktoré budú konkurenčne neutrálne, sociálne spravodlivé a udržateľné a ktoré budú brať do úvahy rôznorodosť európskych výrobcov automobilov a nebudú spôsobovať neodôvodnené narušenie hospodárskej súťaže medzi nimi.
- (19) Aby sa zachovala rozmanitosť na trhu s osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými vozidlami a jeho schopnosť uspokojovať rôzne potreby spotrebiteľov, mali by sa cieľové hodnoty CO<sub>2</sub> vymedziť ako funkcia úžitkovej hodnoty vozidiel na lineárnom základe.
- Zachovanie hmotnosti ako parametra úžitkovej hodnoty sa považuje za koherentné s existujúcim režimom. V záujme lepšieho zohľadnenia hmotnosti vozidiel na cestách by sa mal parameter hmotnosť v prevádzkovom stave vozidla zmeniť s účinnosťou od roku 2025 na skúšobnú hmotnosť vozidla, ako sa upresňuje v skúšobnom postupe podľa WLTP prijatom podľa nariadenia [...] (ES) č. 715/2007.
- (20) Malo by sa zabrániť zmene cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ v dôsledku zmien priemernej hmotnosti vozového parku. Zmeny priemernej hmotnosti by sa preto mali bezodkladne premietnuť do výpočtov cieľových hodnôt špecifických emisií a úpravy hodnôt priemernej hmotnosti, ktorá sa na tento účel používa, by sa následne mali uskutočniť každé dva roky s účinnosťou od roku 2025.

- (21) S cieľom rozdeliť úsilie o znižovanie emisií neutrálnym a spravodlivým spôsobom, v ktorom sa zohľadní rozmanitosť trhu s osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými vozidlami a so zreteľom na prechod na cieľové hodnoty špecifických emisií založené na postupe WLTP v roku 2021 je vhodné určiť smernicu krivky hraničných hodnôt na základe špecifických emisií všetkých prvýkrát evidovaných vozidiel v danom roku a zohľadniť zmenu cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ medzi rokmi 2021, 2025 a 2030, aby sa zaistilo rovnomerné úsilie o znižovanie emisií zo strany všetkých výrobcov. Pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá, na výrobcov ľahších dodávkových vozidiel odvodených od osobných automobilov by sa mal vzťahovať rovnaký prístup ako na výrobcov osobných automobilov, zatiaľ čo pre výrobcov ťažších nákladných vozidiel by sa mala stanoviť vyššia a pevná smernica krivky na celé cieľové obdobie.
- (22) [...] Zámerom tohto nariadenia [...] je dosiahnuť jeho ciele okrem iného vytvorením [...] stimulov pre automobilový priemysel, aby investoval do nových technológií. Týmto nariadením sa aktívne podporuje ekologická inovácia a vytvára mechanizmus, na základe ktorého by malo byť možné uznať budúci technický rozvoj.
- Zo skúseností vyplýva, že ekologické inovácie úspešne prispeli k nákladovej efektívnosti nariadení (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 a k zníženiu skutočných emisií CO<sub>2</sub>. Tento prístup by sa preto mal zachovať a rozsah pôsobnosti by sa mal rozšíriť s cieľom stimulovať zlepšenie účinnosti klimatizačných systémov.
- (23) Mala by sa však zabezpečiť rovnováha medzi stimulmi určenými pre ekologické inovácie a technológie, v prípade ktorých sa účinok zníženia emisií preukázal v rámci oficiálneho skúšobného postupu. Preto je vhodné zachovať strop úspor dosiahnutých ekologickými inováiami, ktoré môže výrobca zohľadniť na účely dodržania cieľovej hodnoty. Komisia by mala mať možnosť preskúmania úrovne stropu, a to najmä s cieľom zohľadniť účinky zmeny v oficiálnom skúšobnom postupe. Je takisto vhodné objasniť, ako by sa mali vypočítať úspory na účely dodržania cieľovej hodnoty.

- (24) Smernica 2007/46/ES zriaďuje harmonizovaný rámec obsahujúci administratívne ustanovenia a všeobecné technické požiadavky na schvaľovanie všetkých nových vozidiel v rámci jej rozsahu pôsobnosti. Subjekt zodpovedný za dosiahnutie súladu s týmto nariadením by mal byť ten istý ako subjekt zodpovedný za všetky aspekty procesu typového schvaľovania v súlade so smernicou 2007/46/ES a za zabezpečenie zhody výroby.
- (25) Na účely typového schvaľovania sa na vozidlá na špeciálne účely definované v prílohe II k smernici 2007/46/ES uplatňujú osobitné požiadavky, a preto by sa tieto mali vyňať z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.
- (26) Nie je vhodné využívať rovnakú metódu na určovanie cieľov na zníženie emisií pre výrobcov s veľkým objemom výroby ako pre výrobcov s malým objemom výroby považovaných za nezávislých na základe kritérií stanovených v tomto nariadení. Takíto výrobcovia s malým objemom výroby by mali mať možnosť požiadať o alternatívne ciele na znižovanie emisií, ktoré zodpovedajú technologickému potenciálu vozidiel na znižovanie ich špecifických emisií CO<sub>2</sub> a charakteristikám príslušných segmentov trhu.
- (27) Vzhľadom na neprimeraný vplyv, ktorý má na najmenších výrobcov plnenie cieľových hodnôt špecifických emisií stanovených na základe úžitkovej hodnoty vozidla, na vysokú administratívnu záťaž postupu udeľovania výnimiek a iba okrajový úžitok z hľadiska zníženia emisií CO<sub>2</sub> z vozidiel predávaných týmito výrobcami, výrobcovia, ktorí dosiahli menej ako 1 000 evidencií nových osobných automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel v Únii ročne, by sa mali vyňať z rozsahu pôsobnosti cieľových hodnôt špecifických emisií a oslobodiť od poplatkov za nadmerné emisie.

Ak však výrobca, na ktorého sa vzťahuje vyňatie z rozsahu pôsobnosti, požiada o udelenie výnimky a udelí sa mu, je vhodné, aby sa od neho požadovalo dosiahnutie cieľovej hodnoty pre danú výnimku.

- (28) Postup udeľovania výnimiek z dosiahnutia cieľovej hodnoty 95 g CO<sub>2</sub>/km za vozový park pre špecializovaných výrobcov zabezpečuje, aby v súvislosti s uvedenou cieľovou hodnotou snaha o znižovanie emisií, ktorá sa požaduje od špecializovaných výrobcov, bola v súlade so snahou výrobcov s veľkým objemom výroby. Zo skúseností však vyplýva, že špecializovaní výrobcovia majú rovnaký potenciál dosiahnuť cieľové hodnoty CO<sub>2</sub> ako veľkí výrobcovia, a pokiaľ ide o cieľové hodnoty stanovené na obdobie po roku 2025, nepovažuje sa za vhodné rozlišovať medzi týmito dvomi kategóriami výrobcov.
- (29) Pri určovaní priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> pre všetky nové automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá evidované v Únii, za ktoré zodpovedajú výrobcovia, by sa mali brať do úvahy všetky automobily a ľahké úžitkové vozidlá bez ohľadu na ich hmotnosť alebo iné charakteristiky. Aj keď sa nariadenie (ES) č. 715/2007 nevzťahuje na osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá s referenčnou hmotnosťou nad 2 610 kg, o ktoré sa nerozširuje typové schválenie v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia uvedeného nariadenia [...], emisie pre tieto vozidlá by sa mali merať v súlade s rovnakými postupmi merania, aké sú uvedené pre ľahké vozidlá podľa nariadenia (ES) č. 715/2007, najmä postupmi uvedenými v nariadení Komisie (ES) č. 692/2008<sup>12</sup> a v nariadení (EÚ) 2017/1151 a korelačnými postupmi prijatými podľa nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011, a najmä podľa vykonávacích nariadení Komisie (EÚ) 2017/1152<sup>13</sup> a (EÚ) 2017/1153<sup>14</sup>. Výsledné hodnoty emisií CO<sub>2</sub> by sa mali zapisovať do osvedčenia o zhode vozidla s cieľom umožniť ich zaradenie do monitorovacieho systému.

---

<sup>12</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008 ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1).

<sup>13</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1152 z 2. júna 2017, ktorým sa stanovuje metodika určovania korelačných parametrov potrebných na zohľadnenie zmien v regulačnom skúšobnom postupe, pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá, a mení vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 293/2012 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 644).

<sup>14</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1153 z 2. júna 2017, ktorým sa stanovuje metodika určovania korelačných parametrov potrebných na zohľadnenie zmien v regulačnom skúšobnom postupe a mení nariadenie (EÚ) č. 1014/2010 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 679).

- (30) Špecifické emisie CO<sub>2</sub> dokončovaných ľahkých úžitkových vozidiel by sa mali prideliť výrobcovi základného vozidla.
- (31) Mala by sa zohľadniť osobitná situácia výrobcov ľahkých úžitkových vozidiel vyrábajúcich nedokončené vozidlá, ktoré sa typovo schvaľujú vo viacerých fázach. Aj keď sú títo výrobcovia zodpovední za plnenie cieľových hodnôt emisií CO<sub>2</sub>, mali by mať možnosť s dostatočnou istotou predvídať hodnotu emisií CO<sub>2</sub> dokončovaných vozidiel. Komisia by mala zabezpečiť, aby sa uvedené potreby primerane zohľadnili vo vykonávacích opatreniach prijatých podľa nariadenia [...] (ES) č. 715/2007.
- (32) V záujme ich flexibility sa výrobcom na splnenie cieľov podľa tohto nariadenia poskytuje možnosť uzavrieť dohodu o vytvorení združenia na otvorenom, transparentnom a nediskriminačnom základe. Dohoda o združení by nemala presiahnuť päť rokov, ale môže sa obnoviť. Ak výrobcovia vytvoria združenie, ich ciele podľa tohto nariadenia sa budú považovať za splnené, ak priemerné emisie združenia ako celku nepresiahnu cieľovú hodnotu špecifických emisií pre združenie.
- (33) Možnosť vytvárať združenia sa u výrobcov osvedčila ako nákladovo efektívny spôsob dosahovania cieľových hodnôt emisií CO<sub>2</sub>, ktorý uľahčil dosiahnutie zhody najmä tým výrobcom, ktorí vyrábajú obmedzený rad vozidiel. Komisia by mala mať v záujme zlepšenia konkurenčnej neutrality právomoci na objasnenie podmienok, podľa ktorých môžu nezávislí výrobcovia vytvoriť združenie, aby mohli získať rovnocenné postavenie ako prepojené podniky.
- (34) Na zabezpečenie splnenia cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia je potrebný rozsiahly mechanizmus zhody.

- (35) Na dosiahnutie zníženia emisií CO<sub>2</sub> podľa tohto nariadenia je tiež nevyhnutné, aby boli emisie používaných vozidiel v súlade s hodnotami CO<sub>2</sub> určenými pri typovom schvaľovaní. Komisia by preto vo výpočte priemerných špecifických emisií výrobcu mala mať možnosť zohľadniť akúkoľvek systémovú neznhodu, ktorú zistili schvaľovacie orgány v súvislosti s emisiami CO<sub>2</sub> používaných vozidiel.
- (36) Aby Komisia mohla prijímať takéto opatrenia, mala by mať právomoc vypracovať a zaviesť postup na overovanie zhody v prevádzke, pokiaľ ide o emisie CO<sub>2</sub> z ľahkých vozidiel uvedených na trh. Nariadenie (ES) č. 715/2007 by sa malo na tento účel zmeniť.
- (37) Špecifické emisie CO<sub>2</sub> pochádzajúce z nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel sa v Únii merajú na harmonizovanom základe podľa metodiky stanovenej v nariadení (ES) č. 715/2007. S cieľom minimalizovať administratívnu záťaž tohto nariadenia by sa súlad mal merať prostredníctvom odkazu na údaje o evidenciách nových automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v Únii zozbierané členskými štátmi a oznámené Komisii. S cieľom zabezpečiť jednotnosť údajov použitých na posúdenie súladu by sa pravidlá zhromažďovania a oznamovania týchto údajov mali čo najviac harmonizovať. Zodpovednosť príslušných orgánov za poskytovanie správnych a úplných údajov by sa preto mala jasne stanoviť, rovnako ako potreba účinnej spolupráce medzi týmito orgánmi a Komisiou pri riešení problémov súvisiacich s kvalitou údajov.
- (38) Dodržiavanie cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia výrobcami by sa malo hodnotiť na úrovni Únie. Výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> prekročia priemerné špecifické emisie povolené podľa tohto nariadenia, by mali za každý kalendárny rok zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem všeobecného rozpočtu Únie.

- (39) Akékoľvek vnútroštátne opatrenie, ktoré členské štáty môžu zachovať alebo zaviesť v súlade s článkom 193 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), by na základe posúdenia účelu tohto nariadenia a ním zavedených postupov nemalo ukladať dodatočné alebo prísnejšie sankcie výrobcom, ktorí neplnia svoje cieľové hodnoty stanovené podľa tohto nariadenia.
- (40) Týmto nariadením by nemalo byť dotknuté úplné uplatňovanie pravidiel Únie o hospodárskej súťaži.
- (41) Účinnosť cieľových hodnôt stanovených v tomto nariadení pri znižovaní emisií CO<sub>2</sub> v skutočnosti do veľkej miery závisí od reprezentatívnosti oficiálneho skúšobného postupu. V súlade so stanoviskom mechanizmu vedeckého poradenstva (SAM)<sup>15</sup> a odporúčaním Európskeho parlamentu v nadväznosti na jeho vyšetrenie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle<sup>16</sup> by sa mal zaviesť mechanizmus na posúdenie skutočnej reprezentatívnosti hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a spotreby energie vozidiel určených v súlade so [...] skúšobným postupom podľa WLTP prijatým podľa nariadenia (ES) č. 715/2007. Komisia by mala mať právomoci zabezpečiť verejnú dostupnosť takýchto údajov, pričom by zabezpečila ochranu všetkých osobných údajov, a v prípade potreby vypracovať postupy potrebné na identifikáciu a zber údajov požadovaných na vykonanie takýchto posúdení.

---

<sup>15</sup> Skupina vedeckých poradcov na vysokej úrovni, vedecké stanovisko 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing“ (Odstránenie rozdielov medzi skutočnými emisiami CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel a emisiami nameranými pri laboratórnom testovaní).

<sup>16</sup> Odporúčanie Európskeho parlamentu Rade a Komisii zo 4. apríla 2017 v nadväznosti na vyšetrenie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle [2016/2908(RSP)].

- (42) Plánuje sa, že v roku 2024 sa preskúma pokrok dosiahnutý v rámci [nariadenia o spoločnom úsilí a smernice o systéme obchodovania s emisiami]. Preto je vhodné v tom istom roku komplexne posúdiť účinnosť tohto nariadenia s cieľom umožniť koordinované a jednotné posúdenie opatrení, ktoré sa vykonávajú v rámci všetkých týchto nástrojov. Komisia by v tomto posúdení mala identifikovať aj jasné smerovanie k ďalším znižovaniu emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v období po roku 2030 s cieľom výrazne prispieť k dosiahnutiu dlhodobého cieľa Parížskej dohody. V prípade potreby by sa k správe o uvedenom posúdení mal pripojiť návrh na zmenu tohto nariadenia.
- (43) Nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 by sa mali zrušiť s účinnosťou od 1. januára 2020.
- (44) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa vykonávacie právomoci mali preniesť na Komisiu.
- [...] Vykonávajúce právomoci týkajúce sa [...] upresnenia podrobných podmienok pre postupy združovania, postupy monitorovania a podávania správ o priemerných emisiách, ako aj postupy zohľadňovania odchýlok v emisiách CO<sub>2</sub> z vozidiel zistených pri výpočte priemerných špecifických emisií určitého výrobcu, stanovenia spôsobu vyberania poplatkov za nadmerné emisie, postupy schvaľovania inovačných technológií alebo balíkov inovačných technológií dosahujúcich úspory CO<sub>2</sub>, opatrenia umožňujúce monitorovanie a posudzovanie skutočnej reprezentatívnej hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a spotreby energie stanovených podľa skúšobného postupu WLTP a [...] určenie korelačných parametrov potrebných na to, aby sa zohľadnila akákoľvek zmena v regulačnom skúšobnom postupe merania špecifických emisií CO<sub>2</sub>, by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> 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 [...] nepodstatné prvky ustanovení tohto nariadenia by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) v súvislosti so zmenou príloh II a III, pokiaľ ide o požiadavky na údaje a parametre údajov, [...] prispôsobenie údajov  $M_0$  a  $TM_0$ , [...] a stropu 7 g  $CO_2/km$  [...] pre celkové príspevky inovačných technológií a [...] prispôsobenie vzorcov [...] na výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií, aby sa zohľadnila zmena v regulačnom skúšobnom postupe. S cieľom doplniť nepodstatné prvky ustanovení tohto nariadenia by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ v súvislosti s doplnením pravidiel interpretácie kritérií oprávnenosti, pokiaľ ide o udeľovanie výnimiek z cieľových hodnôt špecifických emisií pre určitých výrobcov, ako aj pravidiel týkajúcich sa obsahu žiadostí o udelenie výnimky a obsahu a posudzovania programov zameraných na zníženie špecifických emisií  $CO_2$  v súvislosti s určitými výrobcami. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva<sup>18</sup>. Na zabezpečenie rovnomernej účasti pri vypracúvaní delegovaných aktov Európsky parlament a Rada [...] dostávajú všetky dokumenty v rovnakom čase ako experti členských štátov a ich experti [...] majú systematický prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú vypracovaním delegovaných aktov.
- (47) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie požiadaviek v oblasti emisií  $CO_2$  pre nové osobné automobily a nové ľahké 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,

---

<sup>18</sup> Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

*Článok 1*

**Predmet úpravy a ciele**

1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové emisné požiadavky v oblasti emisií CO<sub>2</sub> pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá, aby sa prispelo k dosiahnutia cieľa Únie spočívajúceho v znížení jej emisií skleníkových plynov [...], ako sa ustanovuje v nariadení (EÚ) č. 2018/...[nariadenie o spoločnom úsilí], dosiahli ciele Parížskej dohody a zabezpečilo riadne fungovanie vnútorného trhu.
2. Týmto nariadením sa od 1. januára 2020 stanovuje cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ 95 g CO<sub>2</sub>/km pre priemerné emisie CO<sub>2</sub> z nových osobných automobilov a cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ 147 g CO<sub>2</sub>/km pre priemerné emisie CO<sub>2</sub> z nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii, ktoré sa merajú do 31. decembra 2020 v súlade s nariadením (ES) č. 692/2008 spolu s vykonávacími nariadeniami (EÚ) 2017/1152 a 2017/1153 a ktoré sa od 1. januára 2021 merajú v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151.
3. V rámci integrovaného prístupu Únie, ktorý sa uvádza v oznámení Komisie Rade a Európskemu parlamentu z roku 2007<sup>19</sup>, doplnia toto nariadenie do 31. decembra 2024 dodatočné opatrenia zodpovedajúce zníženiu o 10 g CO<sub>2</sub>/km.

---

<sup>19</sup> Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu zo 7. februára 2007 – Výsledky preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel [KOM(2007) 19 v konečnom znení].

4. Od 1. januára 2025 sa budú na celý vozový park EÚ uplatňovať tieto cieľové hodnoty:
- a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných automobilov cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje 15 % zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.1 časti A prílohy I;
  - b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje 15 % zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.1 časti B prílohy I;
5. Od 1. januára 2030 sa budú uplatňovať tieto cieľové hodnoty:
- a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných automobilov cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje [...] [35 %] zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.2 časti A prílohy I;
  - b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje 30 % zníženie priemeru cieľových hodnôt špecifických emisií v roku 2021 určených v súlade s bodom 6.1.2 časti B prílohy I.

## *Článok 2*

### **Rozsah pôsobnosti**

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na tieto motorové vozidlá:
- a) kategórie M<sub>1</sub>, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES (ďalej len „osobné automobily“), ktoré sú po prvýkrát evidované v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (ďalej len „nové osobné automobily“);

- b) kategórie N<sub>1</sub>, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a kategórie N<sub>1</sub>, v prípade ktorých sa typové schválenie rozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 (ďalej len „ľahké úžitkové vozidlá“), ktoré sú po prvýkrát evidované v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (ďalej len „nové ľahké úžitkové vozidlá“).
2. Predchádzajúca evidencia mimo Únie vykonaná menej ako tri mesiace pred evidenciou v Únii sa nezohľadňuje.
3. Toto nariadenie sa neuplatňuje na vozidlá na špeciálne účely vymedzené v bode 5 časti A prílohy II k smernici 2007/46/ES.
4. Článok 4, článok 7 ods. 4 písm. b) a c), článok 8 a článok 9 ods. 1 písm. a) a c) sa neuplatňujú na výrobcu, ktorý spolu so všetkými svojimi prepojenými podnikmi je v predchádzajúcom kalendárnom roku zodpovedný za menej ako 1 000 prihlásení nových osobných automobilov alebo menej ako 1 000 prihlásení nových ľahkých úžitkových vozidiel do evidencie v Únii, pokiaľ takýto výrobca nepožiada o výnimku a neudelí sa mu výnimka v súlade s článkom 10.

### Článok 3

#### Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:
- a) „priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub>“ sú vzhľadom na výrobcu priemer špecifických emisií CO<sub>2</sub> všetkých nových osobných automobilov alebo všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel, ktorých je výrobcom;
- b) „osvedčenie o zhode“ je osvedčenie uvedené v článku 18 smernice 2007/46/ES;

- c) „dokončované vozidlo“ je ľahké úžitkové vozidlo, ktorému bolo po ukončení postupu viacstupňového typového schválenia udelené typové schválenie v súlade so smernicou 2007/46/ES;
- d) „dokončené vozidlo“ je akékoľvek ľahké úžitkové vozidlo, ktoré sa nemusí dokončovať, aby spĺňalo príslušné technické požiadavky smernice 2007/46/ES;
- e) „základné vozidlo“ je akékoľvek ľahké úžitkové vozidlo, ktoré sa používa v úvodnom stupni postupu viacstupňového typového schválenia;
- f) „výrobca“ je osoba alebo subjekt, ktoré schvaľovaciemu orgánu zodpovedajú za všetky aspekty postupu typového schvaľovania ES v súlade so smernicou 2007/46/ES a za zabezpečenie zhody výroby;
- g) „hmotnosť v prevádzkovom stave“ je hmotnosť osobného automobilu alebo ľahkého úžitkového vozidla s karosériou v prevádzkovom stave uvedená v osvedčení o zhode a vymedzená v bode 2.6 prílohy I k smernici 2007/46/ES;
- h) „špecifické emisie CO<sub>2</sub>“ sú emisie CO<sub>2</sub> osobného automobilu alebo ľahkého úžitkového vozidla merané v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a jeho vykonávacími nariadeniami a špecifikované v osvedčení o zhode vozidla ako hmotnosť (kombinovaných) emisií CO<sub>2</sub>. Pre osobné automobily alebo ľahké úžitkové vozidlá, ktoré nie sú typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, „špecifické emisie CO<sub>2</sub>“ sú emisie CO<sub>2</sub> merané podľa nariadenia (ES) č. 715/2007, konkrétne v súlade s rovnakým postupom merania, aký je stanovený v nariadení (ES) č. 692/2008 do 31. decembra 2020 a od 1. januára 2021 v nariadení (EÚ) 2017/1151 alebo v súlade s postupmi prijatými Komisiou na stanovenie emisií CO<sub>2</sub> pre takéto vozidlá;

- i) „stopa“ je priemerný rozchod vynásobený rázvorom kolies, ako sa uvádza v osvedčení o zhode a vymedzuje v bodoch 2.1 a 2.3 prílohy I k smernici 2007/46/ES;
  - j) „cieľová hodnota špecifických emisií“ je vzhľadom na výrobcu ročná cieľová hodnota určená v súlade s prílohou I alebo ak sa výrobcovi udelí výnimka podľa článku 10, je to cieľová hodnota špecifických emisií určená v súlade s touto výnimkou;
  - k) „cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ“ sú priemerné emisie CO<sub>2</sub> všetkých nových osobných automobilov alebo všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré sa majú dosiahnuť v danom období;
  - l) „skúšobná hmotnosť“ je skúšobná hmotnosť osobného automobilu alebo ľahkého úžitkového vozidla uvedená v osvedčení o zhode a vymedzená v bode 3.2.25 prílohy XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151;
  - m) „vozidlo s nulovými a nízkymi emisiami“ je osobný automobil alebo ľahké úžitkové vozidlo s výfukovými emisiami od 0 do 50 g CO<sub>2</sub>/km určenými v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151;
  - n) „užitočné zaťaženie“ je rozdiel medzi najvyššou technicky prípustnou hmotnosťou v naloženom stave podľa prílohy II k smernici 2007/46/ES a hmotnosťou vozidla.
2. Na účely tohto nariadenia je „skupina prepojených výrobcov“ výrobca a s ním prepojené podniky. Vo vzťahu k výrobcovi „prepojené podniky“ sú:
- a) podniky, v ktorých má výrobca priamo alebo nepriamo:
    - i) právomoc vykonávať viac ako polovicu hlasovacích práv alebo

- ii) právomoc vymenovať viac ako polovicu členov dozornej rady, predstavenstva alebo orgánov právne zastupujúcich podnik, alebo
  - iii) právo riadiť záležitosti podniku;
- b) podniky, ktoré majú priamo alebo nepriamo nad výrobcom práva alebo právomoci uvedené v písmene a);
  - c) podniky, v ktorých má niektorý podnik uvedený v písmene b) priamo alebo nepriamo práva alebo právomoci uvedené v písmene a);
  - d) podniky, v ktorých má výrobca spolu s jedným alebo viacerými podnikmi uvedenými v písmenách a), b) alebo c) alebo v ktorých majú dva alebo viaceré podniky uvedené v písmenách a), b) alebo c) spolu práva alebo právomoci uvedené v písmene a);
  - e) podniky, v ktorých sú práva alebo právomoci uvedené v písmene a) spoločne v držbe výrobcu alebo jedného či viacerých s ním prepojených podnikov uvedených v písmenách a) až d) a jednej alebo viacerých tretích strán.

#### *Článok 4*

#### **Cieľové hodnoty špecifických emisií**

1. Výrobca zabezpečí, aby jeho priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> neprekročili tieto cieľové hodnoty špecifických emisií:
  - a) v kalendárnom roku 2020 cieľová hodnota špecifických emisií určená v súlade s bodmi 1 a 2 časti A prílohy I v prípade osobných automobilov alebo s bodmi 1 a 2 časti B prílohy I v prípade ľahkých úžitkových vozidiel, alebo v prípade, v ktorom sa výrobcovi udelila výnimka podľa článku 10, v súlade s uvedenou výnimkou;

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

## Článok 5

### Superkredity za dosiahnutie cieľa 95 g CO<sub>2</sub>/km

Pri výpočte priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> sa každý nový osobný automobil so špecifickými emisiami CO<sub>2</sub> nižšími ako 50 g CO<sub>2</sub>/km počíta ako:

2 osobné automobily v roku 2020,

1,67 osobného automobilu v roku 2021,

1,33 osobného automobilu v roku 2022,

1 osobný automobil od roku 2023

v roku evidencie automobilu v období rokov 2020 až 2022 s výhradou maximálneho stropu vo výške 7,5 g CO<sub>2</sub>/km počas tohto obdobia na každého výrobcu [...] v zmysle výpočtu podľa článku 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/1153.

### Združovanie

1. Iní výrobcovia než tí, ktorým sa udelila výnimka podľa článku 10, sa môžu združovať v záujme plnenia svojich povinností podľa článku 4.
2. Dohoda o združení sa môže týkať jedného alebo viacerých kalendárnych rokov pod podmienkou, že celková doba platnosti dohody nepresahuje päť kalendárnych rokov a dohoda musí nadobudnúť platnosť najneskôr 31. decembra prvého kalendárneho roku, za ktorý sa má objem emisií posudzovať spoločne. Výrobcovia, ktorí sa združili, poskytujú Komisii tieto informácie:
  - a) označenie výrobcov, ktorí budú zahrnutí do združenia;
  - b) označenie výrobcu určeného za správcu združenia, ktorý bude kontaktnou osobou združenia a bude zodpovedný za platbu poplatkov za nadmerné emisie uložených združeniu v súlade s článkom 8;
  - c) dôkaz o tom, že správca združenia bude schopný plniť povinnosti podľa písmena b);
  - d) vozidlá evidované v kategórii M<sub>1</sub> alebo N<sub>1</sub>, ktorých sa združenie týka.
3. Ak navrhovaný správca združenia nespĺňa požiadavku platby poplatkov za nadmerné emisie uložených združeniu v súlade s článkom 8, Komisia to oznámi výrobcovi.
4. Výrobcovia zahrnutí do združenia spoločne informujú Komisiu o každej zmene správcu združenia alebo jeho finančnej situácie, ktorá by mohla ovplyvniť jeho schopnosť plniť požiadavku platby poplatkov za nadmerné emisie uložených združeniu v súlade s článkom 8, ako aj o každej zmene členstva v združení alebo o jeho rozpustení.

5. Výrobcovia môžu uzatvárať dohody o združení pod podmienkou, že ich dohody sú v súlade s článkami 101 a 102 ZFEÚ a že umožňujú otvorenú, transparentnú a nediskriminačnú účasť každého výrobcu žiadajúceho o členstvo v združení za komerčne prijateľných podmienok. Bez toho, aby bola dotknutá všeobecná uplatniteľnosť pravidiel Únie o hospodárskej súťaži na takéto združenia, zabezpečia všetci členovia združenia najmä to, aby sa v kontexte ich dohody o združení neposkytovali žiadne údaje ani nevymieňali žiadne informácie okrem týchto informácií:
- a) priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub>;
  - b) cieľová hodnota špecifických emisií;
  - c) celkový počet zaevidovaných vozidiel.
6. Odsek 5 sa neuplatňuje v prípade, ak sú všetci výrobcovia zahrnutí v združení súčasťou rovnakej skupiny prepojených výrobcov.
7. S výnimkou prípadov oznámených podľa odseku 3 sa výrobcovia v združení, o ktorom bola Komisia informovaná, považujú za jedného výrobcu na účely plnenia svojich povinností podľa článku 4. Informácie pre monitorovanie a nahlasovanie oznamovanie, ktoré sa týkajú jednotlivých výrobcov, ako aj všetkých združení, sa zaznamenávajú, nahlasujú oznamujú a sú dostupné v centrálnom registri uvedenom v článku 7 ods. 4.
8. Komisia môže spresniť podrobné podmienky vzťahujúce sa na dohodu o združení založenom podľa odseku 5 vykonávacími aktmi, ktoré sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.

### Monitorovanie a nahlasovanie priemerných emisií

1. Každý členský štát zaznamená v súlade s časťami A príloh II a III informácie o každom novom osobnom automobile a každom novom ľahkom úžitkovom vozidle evidovanom na jeho území v každom kalendárnom roku. Tieto informácie sa sprístupnia výrobcovi a nimi určeným dovozcom alebo zástupcom v každom členskom štáte. Členské štáty vynaložia všetko úsilie potrebné na zabezpečenie transparentnej práce orgánov zodpovedných za predkladanie informácií. Každý členský štát zabezpečí, že špecifické emisie CO<sub>2</sub> osobných automobilov, ktoré nie sú typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, sa merajú a zaznamenávajú v osvedčení o zhode.
2. Každý členský štát do 28. februára každého roka stanoví a predloží Komisii informácie uvedené v častiach A príloh II a III týkajúce sa predchádzajúceho kalendárneho roka. Tieto údaje sa predložia v súlade s formátom uvedeným v časti B prílohy II a časti C prílohy III.
3. Členské štáty na žiadosť Komisie predložia aj celý súbor údajov zhromaždených v súlade s odsekom 1.
4. Komisia vedie centrálny register údajov predložených členskými štátmi podľa tohto článku a k 30. júnu každého roka pre každého výrobcu predbežne vypočíta:
  - a) priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> za predchádzajúci kalendárny rok;
  - b) cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúci kalendárny rok;
  - c) rozdiel medzi jeho priemernými špecifickými emisiami CO<sub>2</sub> za predchádzajúci kalendárny rok a jeho cieľovou hodnotou špecifických emisií v tom istom roku.

Komisia informuje každého výrobcu o predbežnom výpočte, ktorý sa na neho vzťahuje. Oznámenie obsahuje údaje za každý členský štát o počte nových evidovaných osobných automobilov a nových evidovaných ľahkých úžitkových vozidiel a ich špecifických emisiách CO<sub>2</sub>.

Register sa verejne sprístupní.

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

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

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

Príslušné orgány zabezpečia správnosť a úplnosť údajov predložených Komisii a [...] zabezpečia kontaktné miesto, ktoré bude k dispozícii, aby rýchlo reagovalo na požiadavky Komisie s cieľom riešiť chyby a opomenutia v predložených súboroch údajov.

7. Komisia prijme podrobné pravidlá postupov monitorovania a nahlasovania údajov podľa odsekov 1 až 7 a uplatňovania prílohy II prostredníctvom vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 1514 ods. 2.

- 7a. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 16 prijímať delegované akty s cieľom zmeniť požiadavky na údaje a parametre údajov stanovené v prílohe II a III.

8. Schvaľovacie orgány Komissii bezodkladne nahlásia zistené odchýlky pri emisiách CO<sub>2</sub> z vozidiel v prevádzke v porovnaní s hodnotami uvedenými v osvedčeniach o zhode ako výsledok overení vykonaných v súlade s postupom uvedeným v [článku 11a] nariadenia (ES) č. 715/2007.

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

Komisia [...] prijme podrobné pravidlá o postupoch nahlasovania takýchto odchýlok a ich zohľadnení pri výpočte priemerných špecifických emisií. Takéto postupy sa prijímú vykonávacími aktmi v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.

9. V súlade s týmto článkom členské štáty takisto zbierajú a nahlasujú údaje o evidencii vozidiel kategórií M<sub>2</sub> a N<sub>2</sub>, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a vozidiel, v prípade ktorých sa typové schválenie rozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007.

#### *Článok 8*

#### **Poplatok za nadmerné emisie**

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

(nadmerné emisie × 95 EUR) × počet prvýkrát evidovaných vozidiel.

Na účely tohto článku sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- „nadmerné emisie“ sú kladná hodnota množstva gramov na kilometer, o ktoré priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> výrobcu prekročili pri zohľadnení zníženia emisií CO<sub>2</sub> vďaka inovačným technológiám schváleným v súlade s článkom 11 jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií v kalendárnom roku alebo jeho časti, na ktorú sa vzťahuje povinnosť podľa článku 4, zaokrúhlená na najbližšie tri desatinné miesta, a
  - „počet prvýkrát evidovaných vozidiel“ je počet nových osobných automobilov alebo nových ľahkých úžitkových vozidiel počítaných osobitne, ktorých je výrobcom a ktoré boli prihlásené v danom období podľa kritérií zavádzania stanovených v článku 4 ods. 3.
3. Komisia určí prostriedky vyberania poplatkov za nadmerné emisie podľa odseku 1 prostredníctvom vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 1514 ods. 2.
4. Poplatky za nadmerné emisie sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Únie.

## Článok 9

### Uverejňovanie výkonnosti výrobcov

1. Do 31. októbra každého roku uverejní Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov zoznam, v ktorom uvádza:
- a) pre každého výrobcu jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúci kalendárny rok;
  - b) pre každého výrobcu jeho priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> za predchádzajúci kalendárny rok;

- c) rozdiel medzi priemernými špecifickými emisiami CO<sub>2</sub> výrobcu za predchádzajúci kalendárny rok a jeho cieľovou hodnotou špecifických emisií v tom istom roku;
  - d) priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> za všetky nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá evidované v Únii za predchádzajúci kalendárny rok;
  - e) priemernú hmotnosť v prevádzkovom stave všetkých nových osobných automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii za predchádzajúci kalendárny rok do 31. decembra 2020;
  - f) priemernú skúšobnú hmotnosť všetkých nových osobných automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii za predchádzajúci kalendárny rok.
2. V zozname uverejnenom podľa odseku 1 sa takisto uvádza, či výrobca splnil požiadavky stanovené v článku 4 vzhľadom na predchádzajúci kalendárny rok.
3. V zozname uvedenom v odseku 1, ktorý sa má uverejniť do 31. októbra 2022, sa uvádzajú:
- a) cieľové hodnoty za celý vozový park EÚ do roku 2025 a 2030 uvedené v článku 1 ods. 4 a 5 vypočítané Komisiou v súlade s bodmi 6.1.1 a 6.1.2 časti A a B prílohy I;
  - b) hodnoty pre  $a_{2021}$ ,  $a_{2025}$  a  $a_{2030}$  vypočítané Komisiou v súlade s bodom 6.2 časti A a B prílohy I.

**Výnimky pre určitých výrobcov**

1. O uplatnenie výnimky z cieľovej hodnoty špecifických emisií vypočítanej v súlade s prílohou I môže požiadať výrobca menej ako 10 000 nových osobných automobilov alebo 22 000 nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii za kalendárny rok, ktorý:
  - a) nie je súčasťou skupiny prepojených výrobcov alebo
  - b) je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ktorá je zodpovedná celkovo za výrobu menej ako 10 000 nových osobných automobilov alebo 22 000 nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii za kalendárny rok, alebo
  - c) je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ale prevádzkuje svoje vlastné výrobné zariadenia a dizajnérske centrum.
  
2. Výnimku, o ktorú sa žiada podľa odseku 1, možno udeliť najviac na obdobie piatich kalendárnych rokov, ktoré možno predĺžiť. Žiadosť sa predkladá Komisii a zahŕňa:
  - a) názov výrobcu a meno jeho kontaktnej osoby;
  - b) doklad o tom, že výrobca je oprávnený na uplatnenie výnimky podľa odseku 1;
  - c) podrobné údaje o osobných automobiloch alebo ľahkých úžitkových vozidlách, ktoré vyrába, vrátane skúšobnej hmotnosti a špecifických emisií CO<sub>2</sub> týchto osobných automobilov alebo ľahkých úžitkových vozidiel, a

- d) cieľovú hodnotu špecifických emisií, ktorá zodpovedá jeho možnostiam zníženia vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO<sub>2</sub> a zohľadňuje charakteristiku trhu pre vyrábaný typ osobného automobilu alebo ľahkého úžitkového vozidla.
3. Ak sa Komisia domnieva, že výrobca je oprávnený na uplatnenie výnimky, o ktorú požiadal podľa odseku 1, a ubezpečila sa, že cieľová hodnota špecifických emisií navrhovaná výrobcom zodpovedá jeho možnostiam zníženia emisií vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO<sub>2</sub>, a po zohľadnení charakteristiky trhu pre vyrábaný typ osobného auta alebo ľahkého úžitkového vozidla, udelí výrobcovi výnimku. Žiadosť sa predloží najneskôr do 31. októbra prvého roku, v ktorom sa uplatňuje výnimka.
4. Žiadosť o výnimku z cieľovej hodnoty špecifických emisií vypočítanej v súlade s bodmi 1 až 4 časti A prílohy I môže podať výrobca, ktorý je spolu so všetkými s ním prepojenými podnikmi zodpovedný za 10 000 až 300 000 nových osobných automobilov evidovaných v Únii za kalendárny rok.

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

- a) všetky informácie stanovené v odseku 2 písm. a) a c) a v prípade potreby aj informácie o všetkých prepojených podnikoch;
- b) cieľ, ktorým je 45 % zníženie oproti priemerným špecifickým emisiám CO<sub>2</sub> z roku 2007, alebo ak ide o samostatnú žiadosť pri viacerých prepojených podnikoch, 45 % zníženie oproti priemeru priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> týchto podnikov z roku 2007.

Ak neexistujú informácie o priemerných špecifických emisiách CO<sub>2</sub> výrobcu za rok 2007, Komisia určí zodpovedajúci cieľ zníženia na základe najlepších dostupných technológií na zníženie emisií CO<sub>2</sub> používaných v osobných automobiloch porovnateľnej hmotnosti, pričom zohľadní špecifiká trhu pre tento model vyrábaného vozidla. Tento cieľ žiadateľ použije na účely písmena b).

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

5. Výrobca, ktorému bola udelená výnimka v súlade s týmto článkom, ihneď informuje Komisiu o každej zmene, ktorá má vplyv alebo môže mať vplyv na jeho oprávnenosť na uplatňovanie výnimky.
6. Ak sa Komisia domnieva, či už na základe oznámenia podľa odseku 5 alebo z iných dôvodov, že výrobca nie je viac oprávnený na uplatňovanie výnimky, zruší výnimku s účinnosťou od 1. januára nasledujúceho kalendárneho roku a informuje o tom výrobcu.
7. Ak výrobca nedosahuje svoju cieľovú hodnotu špecifických emisií, Komisia uloží výrobcovi poplatok za nadmerné emisie stanovený v článku 8.
8. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 16 prijímať delegované akty, ktorými stanoví pravidlá na doplnenie odsekov 1 až 7 tohto článku týkajúce sa interpretácie kritérií oprávnenosti, pokiaľ ide o udeľovanie výnimiek, obsahu žiadostí a obsahu a vyhodnocovania programov znižovania špecifických emisií CO<sub>2</sub>.

9. Žiadosti o výnimku vrátane podkladových informácií, oznámenia podľa odseku 5, zrušenia podľa odseku 6 a každé uloženie poplatku za nadmerné emisie podľa odseku 7 a opatrenia prijaté na základe odseku 8, sa sprístupnia verejnosti, ak nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001<sup>20</sup> neustanovuje inak.

## Článok 11

### Ekologické inovácie

1. Na základe žiadosti dodávateľa alebo výrobcu sa zohľadnia úspory emisií CO<sub>2</sub>, ktoré sa dosiahli využitím inovačných technológií alebo kombináciou inovačných technológií (ďalej len „balík inovačných technológií“).

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

Celkový príspevok týchto technológií k zníženiu priemerných špecifických emisií výrobcu môže predstavovať najviac 7 g CO<sub>2</sub>/km.

Komisia môže upraviť strop s účinkom od roku 2025 s cieľom zohľadniť technologický vývoj. Tieto úpravy sa vykonajú prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 16.

2. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné ustanovenia pre postup schvaľovania inovačných technológií alebo balíkov inovačných technológií uvedených v odseku 1. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2 tohto nariadenia. Tieto podrobné ustanovenia budú vychádzať z týchto kritérií pre inovačné technológie:

---

<sup>20</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie (Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43).

- a) dodávateľ alebo výrobca musí zodpovedať za úspory emisií CO<sub>2</sub> dosiahnuté prostredníctvom využitia inovačných technológií;
  - b) inovačné technológie musia predstavovať preukázaný prínos k zníženiu emisií CO<sub>2</sub>;
  - c) inovačné technológie nesmú byť kryté meraniami CO<sub>2</sub> v rámci štandardného testovacieho cyklu;
  - d) inovačné technológie nesmú byť kryté povinnými ustanoveniami na základe doplňujúcich opatrení na zníženie o dodatočnú hodnotu 10 g CO<sub>2</sub>/km uvedenú v článku 1, ani nie sú povinné podľa iných ustanovení právnych predpisov Únie. Toto kritérium sa s účinnosťou od 1. januára 2025 nebude uplatňovať v súvislosti so zvýšením efektívnosti klimatizačných systémov.
3. Dodávateľ alebo výrobca, ktorý žiada o schválenie opatrenia ako inovačnej technológie alebo balíka inovačných technológií, predkladá Komisii správu vrátane osvedčenia o overení vydaného nezávislým a certifikovaným orgánom. V prípade možnej interakcie tohto opatrenia s inou už schválenou inovačnou technológiou alebo s iným už schváleným balíkom inovačných technológií sa táto interakcia spomenie v správe a v osvedčení o overení sa zhodnotí, do akej miery uvedená interakcia ovplyvní zníženie, ktoré sa dosiahlo na základe každého opatrenia.
  4. Komisia potvrdí dosiahnuté zníženie na základe kritérií vymedzených v odseku 2.

### Skutočné emisie CO<sub>2</sub> a spotreba energie

1. Komisia monitoruje a posudzuje skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a spotreby energie určených [...] podľa nariadenia (ES) č. 715/2007. Zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o spôsobe, akým sa uvedená reprezentatívnosť časom vyvíja.
2. Komisia na tento účel zabezpečí [...], aby sa jej od 1. januára 2021 pravidelne sprístupňovali nasledovné parametre týkajúce sa skutočných emisií CO<sub>2</sub> a spotreby energie osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel, a to podľa okolností poskytovaním zo strany výrobcov alebo vnútroštátnych orgánov alebo priamym prenosom údajov z vozidiel:
  - a) identifikačné číslo vozidla;
  - b) spotrebované palivo a/alebo elektrická energia;
  - c) celková precestovaná vzdialenosť;
  - d) v prípade externe nabíjateľných hybridných elektrických vozidiel spotrebované palivo a elektrická energia a precestovaná vzdialenosť v jednotlivých jazdných režimoch.

Komisia spracuje doručené údaje a vytvorí anonymizovaný a agregovaný súbor údajov na účely odseku 1. Identifikačné čísla vozidla sa použijú len na účely spracúvania údajov a nesmú sa uchovávať dlhšie, ako je na tento účel potrebné.
3. Komisia [...] prijme [...] podrobný postup na zber a spracúvanie údajov uvedených v [...] odseku 2 prostredníctvom vykonávacích aktov v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.

## Úprava hodnôt $M_0$ a $TM_0$

1. Hodnoty  $M_0$  a  $TM_0$  uvedené v častiach A a B prílohy I sa upravujú takto:
  - a) do 31. októbra 2020 sa hodnota  $M_0$  v bodoch 1 až 5 časti A prílohy I upraví podľa priemeru hmotnosti v prevádzkovom stave nových osobných automobilov za predchádzajúce tri kalendárne roky 2017, 2018 a 2019. Uvedená nová hodnota  $M_0$  sa uplatňuje od 1. januára 2022 do 31. decembra 2024;
  - b) do 31. októbra 2022 sa hodnota  $M_0$  v bodoch 1 až 5 časti B prílohy I upraví podľa priemeru hmotnosti v prevádzkovom stave nových ľahkých úžitkových vozidiel za predchádzajúce tri kalendárne roky 2019, 2020 a 2021. Uvedená nová hodnota  $M_0$  sa uplatňuje v roku 2024;
  - c) do 31. októbra 2022 sa orientačná hodnota  $TM_0$  na rok 2025 určí ako príslušná priemerná skúšobná hmotnosť nových osobných automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel v roku 2021;
  - d) do 31. októbra 2024 a potom každé dva roky sa hodnoty  $TM_0$  v častiach A a B prílohy I upravujú podľa príslušnej priemernej skúšobnej hmotnosti nových osobných automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel za predchádzajúce dva kalendárne roky začínajúc od roku 2022 a 2023. Nová príslušná hodnota  $TM_0$  sa uplatňuje od 1. januára kalendárneho roku po dátume úpravy.
2. Komisia prijme opatrenia uvedené v odseku 1 prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 16.

### Preskúmanie a nahlasovanie

1. Komisia preskúma [...] v roku 2024 účinnosť tohto nariadenia [...] vrátane fungovania mechanizmu stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, ako aj iné aspekty tohto nariadenia a [...] predloží správu s výsledkami tohto preskúmania Európskemu parlamentu a Rade.
- 1a. V správe uvedenej v odseku 1 Komisia posúdi okrem iného skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a spotreby energie určených podľa nariadenia (ES) č. 715/2007, zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie a zavádzanie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ<sup>21</sup>, vrátane ich financovania [...], ako aj aspekty zamerané na ďalšie zjednodušenie ekonomicky únosného a sociálne spravodlivého prechodu na čistú, konkurencieschopnú a dostupnú mobilitu v Únii. Komisia v tomto posúdení tiež identifikuje jasné smerovanie k ďalšiemu znižovaniu emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v období po roku 2030 s cieľom výrazne [...] prispieť k dosiahnutiu dlhodobého cieľa Parížskej dohody.
- 1b. Správa uvedená v odseku 1 sa podľa potreby doplní návrhom na zmenu tohto nariadenia, najmä prípadným zavedením cieľov zníženia emisií z osobných automobilov a ľahkých vozidiel v období po roku 2040.
2. Komisia zohľadňuje posúdenia vykonané podľa článku 12 a v prípade potreby môže preskúmať postupy merania emisií CO<sub>2</sub> ustanovené podľa nariadenia (ES) č. 715/2007. Komisia najmä predloží príslušné návrhy na úpravu týchto postupov tak, aby primerane odrazili skutočné emisie CO<sub>2</sub> automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel.

---

<sup>21</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví korelačné parametre, aby bolo možné zohľadniť akúkoľvek zmenu regulačného skúšobného postupu pri meraní špecifických emisií CO<sub>2</sub>, ako sa uvádza v nariadení (ES) č. 715/2007, v nariadení (ES) č. 692/2008 a prípadne v nariadení (EÚ) 2017/1151. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2 tohto nariadenia.
- 3a. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 16 prijímať delegované akty s cieľom upraviť vzorec stanovený v prílohe I, pričom použije metodiku, ktorá sa prijala v súlade s [...] odsekom 3 tohto článku, a to s cieľom zabezpečiť, aby sa požiadavky na zníženie emisií kládli s porovnateľnou prísnosťou na výrobcov a vozidlá s rozličnou úžitkovou hodnotou podľa starých a nových skúšobných postupov.

## Článok 15

### Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre [...] zmenu klímy zriadený podľa [článku 37] [nariadenia] Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) [...] <sup>22</sup>. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 <sup>23</sup>.
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.

---

<sup>22</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. [...] o správe energetickej únie (Ú. v. EÚ L ..., ...).

<sup>23</sup> 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).

### Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7 ods. 7a [...], článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3a [...] sa Komisii udeľuje na dobu šiestich rokov [...] od [dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím šesťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
2. Delegovanie právomoci uvedené v článku 7 ods. 7a [...], článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3a [...] 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.

3. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.
4. Delegovaný akt prijatý podľa článku 7 ods. 7a [...], článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtého pododseku, článku 13 ods. 2 a článku 14 ods. 3a [...] nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament ani Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

#### *Článok 17*

#### **Zmena nariadenia (ES) č. 715/2007**

V nariadení (ES) č. 715/2007 sa vkladá tento článok 11a:

#### *„Článok 11a*

#### **Zhoda v prevádzke týkajúca sa emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva**

1. Pokiaľ sa postupy uvedené v odseku 2 prijmú a nadobudnú účinnosť, schvaľovacie orgány na základe vhodných a reprezentatívnych vzoriek overia, či emisie CO<sub>2</sub> z vozidiel, ktoré sa uviedli do prevádzky alebo pre ktoré udelili typové schválenie, a spotreba paliva týchto vozidiel zodpovedajú príslušným hodnotám zaznamenaným v osvedčeniach o zhode.
2. Komisia prijme vykonávacie akty v súlade s článkom 15 ods. 2 s cieľom vymedziť postupy na overenie zhody v prevádzke ľahkých vozidiel v súvislosti s certifikovanými hodnotami emisií CO<sub>2</sub> a spotrebou paliva.“

## Článok 18

### Zrušenie

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

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

## Článok 19

### Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od 1. januára 2020.

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

V Bruseli

*Za Európsky parlament*  
*predseda*

*Za Radu*  
*predseda*

**PRÍLOHA I**

**ČASŤ A. CIEĽOVÉ HODNOTY ŠPECIFICKÝCH EMISÍ PRE OSOBNÉ AUTOMOBILY**

1. Pre kalendárny rok 2020 sa špecifické emisie CO<sub>2</sub> každého nového osobného automobilu určujú podľa tohto vzorca:

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

kde:

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

2. Cieľová hodnota špecifických emisií sa pre výrobcu v roku 2020 vypočíta ako priemer špecifických emisií CO<sub>2</sub> každého nového osobného automobilu zaevidovaného v danom kalendárnom roku, ktorého je výrobcom.

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

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

kde:

$WLTP_{CO_2}$

je priemerná hodnota špecifických emisií CO<sub>2</sub> v roku 2020 určená v súlade s prílohou XXI k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/1151<sup>24</sup> a vypočítaná v súlade s druhou zarážkou článku 4 ods. 3 tohto nariadenia, pričom sa nezahrnú úspory emisií CO<sub>2</sub>, ktoré sa dosiahli prostredníctvom uplatňovania článkov 5 a 11 tohto nariadenia;

$NEDC_{CO_2}$

je priemerná hodnota špecifických emisií CO<sub>2</sub> v roku 2020 určená v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2017/1153<sup>25</sup> a vypočítaná v súlade s druhou zarážkou článku 4 ods. 3 tohto nariadenia, pričom sa nezahrnú úspory emisií CO<sub>2</sub>, ktoré sa dosiahli prostredníctvom uplatňovania článkov 5 a 11 tohto nariadenia;

$NEDC_{\text{cieľová hodnota na 2020}}$

je cieľová hodnota špecifických emisií na rok 2020 vypočítaná v súlade s bodmi 1 a 2 tejto prílohy.

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

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

---

<sup>24</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1).

<sup>25</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1152 z 2. júna 2017, ktorým sa stanovuje metodika určovania korelačných parametrov potrebných na zohľadnenie zmien v regulačnom skúšobnom postupe, pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá, a mení vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 293/2012 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 644).

kde:

WLTP<sub>referenčná cieľová hodnota</sub> je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií podľa WLTP na rok 2021 vypočítaná v súlade s bodom 3;

a je 0,0333;

M<sub>ø</sub> je priemerná hmotnosť v prevádzkovom stave (M) novoevidovaných vozidiel v cieľovom roku vyjadrená v kilogramoch (kg);

M<sub>0</sub> je 1 379,88 v roku 2021 a vymedzená v článku 13 ods. 1 písm. a) pre obdobie 2022, 2023 a 2024

M<sub>ø2020</sub> je priemerná hmotnosť v prevádzkovom stave (M) novoevidovaných vozidiel v roku 2020 vyjadrená v kilogramoch (kg);

M<sub>0,2020</sub> je 1 379,88.

5. V prípade výrobcu, ktorému sa povolila výnimka pri cieľovej hodnote špecifických emisií podľa NEDC v roku 2021, sa výnimočná cieľová hodnota podľa WLTP vypočíta takto:

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

kde:

WLTP<sub>CO2</sub> je vymedzená v bode 3;

NEDC<sub>CO2</sub> je vymedzená v bode 3;

NEDC<sub>cieľová hodnota na 2021</sub> je cieľová hodnota špecifických emisií na rok 2021, ktorú povolila Komisia podľa článku 10 tohto nariadenia.

6. Od 1. januára 2025 sa cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ a cieľová hodnota špecifických emisií CO<sub>2</sub> pre výrobcu vypočítajú takto:

## 6.0. Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ<sub>2021</sub>

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2021</sub> je priemer referenčných hodnôt<sub>2021</sub> určených pre každého jednotlivého výrobcu, na ktorého sa v súlade s bodom 4 uplatňuje cieľ špecifických emisií, vážený počtom novoevidovaných automobilov.

Referenčná hodnota<sub>2021</sub> sa pre každého výrobcu určí takto:

referenčná hodnota<sub>2021</sub> =  $WLTP_{CO_2, namerané} \cdot$

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

kde:

WLTP<sub>CO<sub>2</sub>, namerané</sub> je priemer nameraných kombinovaných emisií CO<sub>2</sub> každého nového osobného automobilu zaevidovaného v roku 2020 určený a nahlásený u každého výrobcu v súlade s článkom 7(a)(1)(b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/1153;

NEDC<sub>cieľová hodnota na 2020</sub> a NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub> sú vymedzené v bode 3;

M<sub>∅2021</sub> je priemerná hmotnosť v prevádzkovom stave nových zaevidovaných osobných automobilov výrobcu v roku 2021 vyjadrená v kilogramoch (kg);

M<sub>0</sub> je 1379,88<sup>26</sup>

a, M<sub>∅2020</sub>, M<sub>0,2020</sub> sú vymedzené v bode 4.

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

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

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2025</sub> = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2021</sub> · (1 - koeficient zníženia<sub>2025</sub>)

kde:

Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ<sub>2021</sub> [...] vymedzené v bode 6.0.

koeficient zníženia<sub>2025</sub> je zníženie špecifikované v článku 1 ods. 4 písm. a)

---

<sup>26</sup> uvádza sa aj v bode 4.

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

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2030</sub> = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2021</sub> · (1 - koeficient zníženia<sub>2030</sub>)

kde:

Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ<sub>2021</sub> [...] vymedzené v bode 6.0.

koeficient zníženia<sub>2030</sub> je zníženie špecifikované v článku 1 ods. 5 písm. a)

## 6.2. Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2025

### 6.2.1. 2025 až 2029

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2025</sub> + a<sub>2025</sub> · (TM – TM<sub>0</sub>)

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2025</sub> je hodnota určená v súlade s bodom 6.1.1

a<sub>2025</sub> je  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

kde:

a<sub>2021</sub> je smernica priamky najlepšej zhody stanovenej uplatnením metódy aproximácie najmenších štvorcov pomocou priamky na skúšobnú hmotnosť (vysvetľujúca premenná) a špecifické emisie CO<sub>2</sub> (závislá premenná) každého jednotlivého vozidla vo vozovom parku EÚ v roku 2021

priemerné emisie<sub>2021</sub> je priemer špecifických emisií CO<sub>2</sub> všetkých novoevidovaných vozidiel v roku 2021 od výrobcov, pre ktorých sa cieľová hodnota špecifických emisií vypočítava v súlade s bodom 4

TM je priemerná skúšobná hmotnosť všetkých novoevidovaných vozidiel výrobcu v relevantnom kalendárnom roku vyjadrená v kilogramoch

TM<sub>0</sub> je hodnota určená v súlade s článkom 13 ods. 1 písm. d)

## 6.2.2. Od roku 2030

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM – TM<sub>0</sub>)

kde:

Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ<sub>2030</sub> je hodnota určená v súlade s bodom 6.1.2

a<sub>2030</sub> je  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

kde:

a<sub>2021</sub> je smernica priamky najlepšej zhody stanovenej uplatnením metódy aproximácie najmenších štvorcov pomocou priamky na skúšobnú hmotnosť (vysvetľujúca premenná) a špecifické emisie CO<sub>2</sub> (závislá premenná) každého jednotlivého vozidla vo vozovom parku EÚ v roku 2021

priemerné emisie<sub>2021</sub> je priemer špecifických emisií CO<sub>2</sub> všetkých novoevidovaných vozidiel v roku 2021 od výrobcov, pre ktorých sa cieľová hodnota špecifických emisií vypočítava v súlade s bodom 4

TM je priemerná skúšobná hmotnosť všetkých novoevidovaných vozidiel výrobcu v relevantnom kalendárnom roku vyjadrená v kilogramoch

TM<sub>0</sub> je hodnota určená v súlade s článkom 13 ods. 1 písm. d)

### 6.3. Cieľová hodnota špecifických emisií od roku 2025

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

kde:

referenčná cieľová hodnota špecifických emisií je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií CO<sub>2</sub> určená v súlade s bodom 6.2.1 na roky 2025 až 2029 a bodom 6.2.2 na obdobie od roku 2030

koeficient ZLEV

je  $(1 + y - x)$  s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05 alebo nižší ako 1,0; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05 alebo 1,0 (podľa konkrétneho prípadu)

kde:

y

je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku novoevidovaných osobných automobilov výrobcu, vypočítaný ako celkový počet vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako  $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$  podľa nižšie uvedeného vzorca, vydelený celkovým počtom osobných automobilov za evidovaných v relevantnom kalendárnom roku

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

x

je 15 % v rokoch 2025 až 2029 a [...] [35] % [...] od roku 2030.

## ČASŤ B. CIEĽOVÉ HODNOTY ŠPECIFICKÝCH EMISÍ CO<sub>2</sub> PRE ĽAHKÉ ÚŽITKOVÉ VOZIDLÁ

1. V roku 2020 sa špecifické emisie CO<sub>2</sub> každého ľahkého úžitkového vozidla určujú na základe tohto vzorca:

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

kde:

M	=	hmotnosť vozidla v prevádzkovom stave v kilogramoch (kg)
M <sub>0</sub>	=	1 766,4
a	=	0,096.

2. Cieľová hodnota špecifických emisií sa pre výrobcu roku 2020 vypočíta ako priemer špecifických emisií CO<sub>2</sub> každého nového ľahkého úžitkového vozidla evidovaného v danom kalendárnom roku, ktorého je výrobcom.

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

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

kde:

WLTP<sub>CO<sub>2</sub></sub> je priemerná hodnota špecifických emisií CO<sub>2</sub> v roku 2020 určená v súlade s prílohou XXI k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/1151 bez začlenenia úspor emisií CO<sub>2</sub> vyplývajúcich z uplatňovania článku 11 tohto nariadenia;

NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub> je priemerná hodnota špecifických emisií CO<sub>2</sub> v roku 2020 určená v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2017/1152 bez začlenenia úspor emisií CO<sub>2</sub> vyplývajúcich z uplatňovania článku 11 tohto nariadenia;

NEDC<sub>cieľová hodnota na 2020</sub> je cieľová hodnota špecifických emisií na rok 2020 vypočítaná v súlade s bodmi 1 a 2 tejto prílohy.

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

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

kde:

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

5. V prípade výrobcu, ktorému sa povolila výnimka pri cieľovej hodnote špecifických emisií podľa NEDC v roku 2021, sa výnimočná cieľová hodnota podľa WLTP vypočíta takto:

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

kde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	je $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ , ako sa vymedzuje v bode 3;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	je $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ , ako sa vymedzuje v bode 3;
$\text{NEDC}_{\text{cieľová hodnota na 2021}}$	je cieľová hodnota špecifických emisií na rok 2021, ktorú povolila Komisia podľa článku 10 tohto nariadenia.

6. Od 1. januára 2025 sa cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ a cieľová hodnota špecifických emisií CO<sub>2</sub> pre výrobcu vypočítajú takto:

#### 6.0. Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ<sub>2021</sub>

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2021</sub> je priemer referenčných hodnôt<sub>2021</sub> určených pre každého jednotlivého výrobcu, na ktorého sa v súlade s bodom 4 uplatňuje cieľ špecifických emisií, vážený počtom nových zaevidovaných ľahkých úžitkových vozidiel.

Referenčná hodnota<sub>2021</sub> sa pre každého výrobcu určí takto:

referenčná hodnota<sub>2021</sub> =  $WLTP_{CO_2, namerané}$  ·

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

kde:

WLTP<sub>CO<sub>2</sub>, namerané</sub>

je priemer nameraných kombinovaných emisií CO<sub>2</sub> každého nového ľahkého úžitkového vozidla zaevidovaného v roku 2020 určený a nahlásený u každého výrobcu v súlade s článkom 7(a)(1)(b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/1152;

NEDC<sub>cieľová hodnota na 2020</sub> a NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub> sú vymedzené v bode 3;

M<sub>∅2021</sub>

je priemerná hmotnosť v prevádzkovom stave nových zaevidovaných ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu v roku 2021 vyjadrená v kilogramoch (kg);

M<sub>0</sub>

je hodnota M<sub>0</sub>, ako sa vymedzuje v bode 4 pre rok 2021;

a, M<sub>∅2020</sub>, M<sub>0,2020</sub>

sú vymedzené v bode 4.

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

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

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2025</sub> = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2021</sub> · (1 - koeficient zníženia<sub>2025</sub>)

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2021</sub> [...] vymedzená v bode 6.0.

koeficient zníženia<sub>2025</sub> je zníženie špecifikované v článku 1 ods. 4 písm. b)

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

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2030</sub> = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2021</sub> · (1 - koeficient zníženia<sub>2030</sub>)

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2021</sub> [...] vymedzená v bode 6.0.

koeficient zníženia<sub>2030</sub> je zníženie špecifikované v článku 1 ods. 5 písm. b)

## 6.2. Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií od roku 2025

### 6.2.1. 2025 až 2029

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2025</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ<sub>2025</sub> je hodnota určená v súlade s bodom 6.1.1

$\alpha$  je  $a_{2025}$ , kde priemerná skúšobná hmotnosť novoevidovaných vozidiel výrobcu sa rovná alebo je nižšia ako  $TM_0$  určené v súlade s článkom 13 ods. 1 písm. d), a  $a_{2021}$ , kde priemerná skúšobná hmotnosť novoevidovaných vozidiel výrobcu je vyššia ako  $TM_0$  určené v súlade s článkom 13 ods. 1 písm. d),

kde:

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

$a_{2021}$  je smernica priamky najlepšej zhody stanovenej uplatnením metódy aproximácie najmenších štvorcov pomocou priamky na skúšobnú hmotnosť (vysvetľujúca premenná) a špecifické emisie CO<sub>2</sub> (závislá premenná) každého novoevidovaného vozidla vo vozovom parku EÚ v roku 2021

priemerné emisie<sub>2021</sub> je priemer špecifických emisií CO<sub>2</sub> všetkých novoevidovaných vozidiel v roku 2021 od výrobcov, pre ktorých sa cieľová hodnota špecifických emisií vypočítava v súlade s bodom 4

TM je priemerná skúšobná hmotnosť všetkých novoevidovaných vozidiel výrobcu v relevantnom kalendárnom roku vyjadrená v kilogramoch

TM<sub>0</sub> je hodnota určená v súlade s článkom 13 ods. 1 písm. d)

## 6.2.2. Od roku 2030

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2030</sub> +  $\alpha$  · (TM – TM<sub>0</sub>)

kde:

Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ<sub>2030</sub> je hodnota určená v súlade s bodom 6.1.2

$\alpha$  je  $a_{2030}$ , kde priemerná skúšobná hmotnosť novoevidovaných vozidiel výrobcu sa rovná alebo je nižšia ako TM<sub>0</sub> určené v súlade s článkom 13 ods. 1 písm. d), a  $a_{2021}$ , kde priemerná skúšobná hmotnosť novoevidovaných vozidiel výrobcu je vyššia ako TM<sub>0</sub> určené v súlade s článkom 13 ods. 1 písm. d),

kde:

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

$a_{2021}$  je smernica priamky najlepšej zhody stanovenej uplatnením metódy aproximácie najmenších štvorcov pomocou priamky na skúšobnú hmotnosť (vysvetľujúca premenná) a špecifické emisie CO<sub>2</sub> (závislá premenná) každého novoevidovaného vozidla vo vozovom parku EÚ v roku 2021

priemerné emisie<sub>2021</sub> je priemer špecifických emisií CO<sub>2</sub> všetkých novoevidovaných vozidiel v roku 2021 od výrobcov, pre ktorých sa cieľová hodnota špecifických emisií vypočítava v súlade s bodom 4

TM je priemerná skúšobná hmotnosť všetkých novoevidovaných vozidiel výrobcu v relevantnom kalendárnom roku vyjadrená v kilogramoch

TM<sub>0</sub> je hodnota určená v súlade s článkom 13 ods. 1 písm. d)

### 6.3. Cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2025

#### 6.3.1. V rokoch 2025 až 2029

Cieľová hodnota špecifických emisií = [referenčná cieľová hodnota špecifických emisií – ( $\emptyset_{\text{ciele}}$  – cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2025</sub>)] · koeficient ZLEV

kde:

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

$\emptyset_{\text{ciele}}$  je priemer (vážený počtom novoevidovaných ľahkých úžitkových vozidiel za každého jednotlivého výrobcu) všetkých referenčných cieľových hodnôt špecifických emisií určených v súlade s bodom 6.2.1

koeficient ZLEV je  $(1 + y - x)$  s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05 alebo nižší ako 1,0; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05 alebo 1,0 (podľa konkrétneho prípadu)

kde:

y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku novoevidovaných ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu, vypočítaný ako celkový počet vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako  $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$  podľa nižšie uvedeného vzorca, vydelený celkovým počtom ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v relevantnom kalendárnom roku

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

x je 15 %

### 6.3.2. Od roku 2030

Cieľová hodnota špecifických emisií = [referenčná cieľová hodnota špecifických emisií – ( $\emptyset_{\text{ciele}}$  – cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ<sub>2030</sub>)] · koeficient ZLEV

kde:

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

$\emptyset_{\text{ciele}}$  je priemer (vážený počtom novoevidovaných ľahkých úžitkových vozidiel za každého jednotlivého výrobcu) všetkých referenčných cieľových hodnôt špecifických emisií určených v súlade s bodom 6.2.2

koeficient ZLEV je  $(1 + y - x)$  s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05 alebo nižší ako 1,0; vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05 alebo 1,0 (podľa konkrétneho prípadu)

kde:

y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku novoevidovaných ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu, vypočítaný ako celkový počet vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako  $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$  podľa nižšie uvedeného vzorca, vydelený celkovým počtom ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v relevantnom kalendárnom roku

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

x je 30 %

## PRÍLOHA II

### *MONITOROVANIE A NAHLASOVANIE EMISÍ Z NOVÝCH OSOBNÝCH AUTOMOBILOV*

#### *ČASŤ A – Zhromažďovanie údajov o nových osobných automobiloch a zisťovanie informácií o monitorovaní CO<sub>2</sub>*

1. Členské štáty zaznamenávajú za každý kalendárny rok o každom novom osobnom automobile zaevidovanom v kategórii M1 na ich území tieto podrobné údaje:

- a) názov výrobcu;
- b) číslo typového schválenia a jeho rozšírenie;
- c) typ, variant a (prípadne) verziu;
- d) značku a obchodný názov;
- e) kategóriu schváleného typu vozidla;
- f) celkový počet nových evidencií;
- g) hmotnosť v prevádzkovom stave;
- h) špecifické emisie CO<sub>2</sub> (NEDC a WLTP);
- i) stopu vozidla: rázvor kolies, rozchod riadiacej nápravy a rozchod ďalšej nápravy;
- j) druh paliva a palivový režim;
- k) zdvihový objem motora;
- l) spotrebu elektrickej energie;
- m) kód inovačnej technológie alebo skupiny inovačných technológií a zníženie emisií CO<sub>2</sub> v dôsledku tejto technológie (NEDC a WLTP);
- n) maximálny čistý výkon;
- o) identifikačné číslo vozidla;
- p) skúšobnú hmotnosť podľa WLTP;
- q) faktory odchýlky a faktory overovania uvedené v bode 3.2.8 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2017/1153;
- r) kategóriu evidovaného vozidla;

- s) identifikačné číslo radu vozidiel;
- t) dojazd na elektrickú energiu (v relevantných prípadoch).

Členské štáty Komisii v súlade s článkom 7 postupujú všetky parametre uvedené v tomto bode, ako sa špecifikuje vo formáte v časti B oddiele 2.

2. Podrobné údaje uvedené v bode 1 sa prevezmú z osvedčenia o zhode príslušného osobného automobilu. V prípade dvojpalivových vozidiel (benzín/plyn), ktorých osvedčenie o zhode obsahuje údaje o špecifických emisiách CO<sub>2</sub> pre obidva druhy paliva, členské štáty použijú len údaje namerané pre plyn.

3. Členské štáty určujú za každý kalendárny rok:

- a) celkový počet nových evidencií nových osobných automobilov podliehajúcich typovému schváleniu ES;
- b) celkový počet nových evidencií nových jednotlivo schválených osobných automobilov;
- c) celkový počet nových evidencií nových osobných automobilov schvaľovaných ako malá séria len v určitom štáte.

### ČASŤ B – Formát na výmenu údajov

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

#### Oddiel 1 – Súhrnné údaje monitorovania

Členský štát <sup>27</sup>	
Rok	
Celkový počet nových evidencií nových osobných automobilov podliehajúcich typovému schváleniu ES	
Celkový počet nových evidencií nových jednotlivo schválených osobných automobilov	
Celkový počet nových evidencií nových osobných automobilov schvaľovaných ako malá séria len v určitom štáte	

<sup>27</sup> Dvojpísmenové kódy ISO 3166 s výnimkou Grécka a Spojeného kráľovstva, v prípade ktorých sa uplatnia kódy „EL“ a „UK“.

Oddiel 2 – Podrobné údaje monitorovania – záznam za jedno vozidlo

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

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

### Poznámky:

<sup>1</sup> V prípade vozidiel schválených na vnútroštátnej úrovni v malých sériách (NSS) alebo jednotlivo schválených (IVA) sa názov výrobcu uvedie v stĺpci „Názov výrobcu v evidencii členského štátu“, zatiaľ čo v stĺpci „Názov výrobcu (štandardizované označenie EÚ)“ sa uvedie: buď „AA-NSS“, alebo „AA-IVA“, podľa potreby.

## PRÍLOHA III

### **MONITOROVANIE A NAHLASOVANIE EMISÍ Z ĽAHKÝCH ÚŽITKOVÝCH VOZIDIEL**

#### **A. Zber údajov o ľahkých úžitkových vozidlách a určovanie informácií na monitorovanie emisií CO<sub>2</sub>**

##### *1. Podrobné údaje*

##### **1.1. Dokončené vozidlá evidované v kategórii N<sub>1</sub>**

V prípade dokončených vozidiel s typovým schválením ES, evidovaných v kategórii N<sub>1</sub>, členské štáty zaznamenávajú o každom novom ľahkom úžitkovom vozidle pri prvom zaevidovaní na svojom území za každý kalendárny rok tieto podrobné údaje:

- a) názov výrobcu;
- b) číslo typového schválenia a jeho rozšírenie;
- c) typ, variant a verziu;
- d) značku;
- e) kategóriu schváleného typu vozidla;
- f) kategóriu evidovaného vozidla;
- g) špecifické emisie CO<sub>2</sub> (NEDC a WLTP);
- h) hmotnosť v prevádzkovom stave;
- i) najvyššiu technicky prípustnú hmotnosť naloženého vozidla;
- j) stopu vozidla: rázvor kolies, rozchod riadiacej nápravy a rozchod ďalšej nápravy;
- k) druh paliva a palivový režim;
- l) zdvihový objem motora;
- m) spotrebu elektrickej energie;
- n) kód inovačnej technológie alebo skupiny inovačných technológií a zníženie emisií CO<sub>2</sub> v dôsledku tejto technológie (NEDC a WLTP);

- o) identifikačné číslo vozidla;
- p) skúšobnú hmotnosť podľa WLTP;
- q) faktor odchýlky a faktor overovania uvedené v bode 3.2.8 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2017/1152;
- r) identifikačné číslo radu vozidiel určené v súlade s bodom 5.0 prílohy XXI k nariadeniu (EÚ) 2017/1151;
- s) dojazd na elektrickú energiu (v relevantných prípadoch).

Členské štáty Komisii v súlade s článkom 7 sprístupňujú všetky parametre uvedené v tomto bode, ako sa špecifikuje vo formáte v časti C oddiele 2 tejto prílohy.

## 1.2. Vozidlá schválené v rámci viacstupňového procesu a evidované v kategórii N<sub>1</sub>.

V prípade vozidiel vyrobených vo viacerých stupňoch, evidovaných v kategórii N<sub>1</sub>, členské štáty zaznamenávajú za každý kalendárny rok tieto podrobné údaje týkajúce sa:

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

V prípade, že niektoré údaje uvedené v písmene a) a b) tohto bodu nie sú k dispozícii pre základné vozidlo, členský štát namiesto toho poskytne údaje týkajúce sa dokončovaného vozidla.

Pre dokončované vozidlá kategórie N<sub>1</sub> sa používa formát stanovený v oddiele 2 časti C.

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

- 2. Podrobné údaje uvedené v bode 1 sa prevezmú z osvedčenia o zhode. V prípade dvojpalivových vozidiel (benzín/plyn), ktorých osvedčenie o zhode obsahuje údaje o špecifických emisiách CO<sub>2</sub> pre obidva druhy paliva, členské štáty použijú len údaje namerané pre plyn.

3. Členské štáty určujú za každý kalendárny rok:

- a) celkový počet nových evidencií nových ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich typovému schváleniu ES;
- b) celkový počet nových evidencií nových ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich viacstupňovému typovému schváleniu, ak je to potrebné;
- c) celkový počet nových evidencií nových jednotlivo schválených ľahkých úžitkových vozidiel;
- d) celkový počet nových evidencií nových ľahkých úžitkových vozidiel schválených na vnútroštátnej úrovni v malých sériách.

#### **B. Metodika určovania informácií o nových ľahkých úžitkových vozidlách na monitorovanie emisií CO<sub>2</sub>**

Informácie na monitorovanie, ktoré členské štáty musia určiť v súlade s bodmi 1 a 3 časti A tejto prílohy, sa určujú v súlade s metodikou uvedenou v tejto časti.

##### *1. Počet zaevidovaných nových ľahkých úžitkových vozidiel*

Členské štáty určujú počet nových ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných na svojom území za príslušný monitorovaný rok, pričom sa počet vozidiel rozdelí na vozidlá podliehajúce typovému schváleniu ES, jednotlivému schváleniu a schváleniu na vnútroštátnej úrovni v malých sériách, a v prípade potreby počet vozidiel vyrobených vo viacerých stupňoch.

##### *2. Dokončované vozidlá*

V prípade vozidiel vyrobených vo viacerých stupňoch sa špecifické emisie CO<sub>2</sub> dokončovaných vozidiel pridelia výrobcovi základného vozidla.

V záujme zabezpečenia reprezentatívnosti hodnôt emisií CO<sub>2</sub>, palivovej účinnosti a hmotnosti dokončovaných vozidiel a bez toho, aby bol neprímerane zaťažovaný výrobca základného vozidla, Komisia predloží osobitný postup monitorovania a v relevantných prípadoch vykoná potrebné zmeny príslušných právnych predpisov o typovom schvaľovaní.

Aj keď na účely výpočtu cieľovej hodnoty na rok 2020 v súlade s bodom 2 časti B prílohy I sa v časti C tejto prílohy používa štandardná pridaná hmotnosť, môže sa v prípade, keď sa táto hmotnosť nedá určiť, na predbežný výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií uvedených v článku 7 ods. 4 použiť hmotnosť dokončovaného vozidla v prevádzkovom stave.

Ak je základné vozidlo dokončeným vozidlom, na výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií sa použije hmotnosť tohto vozidla v prevádzkovom stave. V prípadoch, keď sa táto hmotnosť nedá určiť, sa však na predbežný výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií môže použiť hmotnosť dokončovaného vozidla v prevádzkovom stave.

### C. Formáty prenosu údajov

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

<i>Oddiel 1 – Súhrnné údaje monitorovania</i>	
Členský štát <sup>28</sup>	
Rok	
Celkový počet nových evidencií nových ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich typovému schváleniu ES	
Celkový počet nových evidencií jednotlivo schválených nových ľahkých úžitkových vozidiel	
Celkový počet nových evidencií nových ľahkých úžitkových vozidiel schválených na vnútroštátnej úrovni v malých sériách	
Celkový počet nových evidencií nových ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich viacstupňovému typovému schváleniu (ak je známy)	

<sup>28</sup> Dvojpísmenové kódy ISO 3166 s výnimkou Grécka a Spojeného kráľovstva, v prípade ktorých sa uplatnia kódy „EL“ a „UK“.

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

j)	Rázvor kolies
	Rozchod riadiacej nápravy (náprava 1)
	Rozchod riadiacej nápravy (náprava 2)
k)	Druh paliva
	Palivový režim
l)	Zdvihový objem motora (cm <sup>3</sup> )
m)	Spotreba elektrickej energie (Wh/km)
n)	Kód ekologickej inovácie
	Celková úspora CO <sub>2</sub> podľa NEDC v dôsledku ekologickej inovácie do 31. decembra 2020
	Celková úspora CO <sub>2</sub> podľa WLTP v dôsledku ekologickej inovácie
o)	Identifikačné číslo vozidla
p)	Skúšobná hmotnosť podľa WLTP
q)	Faktor odchýlky De (ak je k dispozícii)
	Faktor overovania (ak je k dispozícii)
r)	Identifikačné číslo radu vozidiel
s)	dojazd na elektrickú energiu (v relevantných prípadoch)
Bod 2.17.2 prílohy I k smernici 2007/46/ES <sup>29</sup>	Štandardná pridaná hmotnosť (v relevantných prípadoch, pre vozidlá vyrobené vo viacerých stupňoch)

<sup>29</sup> V prípade vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch sa môže hmotnosť základného vozidla v prevádzkovom stave a najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého základného vozidla nahradiť štandardnou pridanou hmotnosťou uvedenou v informácii o typovom schválení v súlade s bodom 2.17.2 prílohy I k smernici 2007/46/ES.

Poznámky:

- 1) Ak v prípade vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch nemožno poskytnúť údaje pre základné vozidlo, členský štát musí poskytnúť minimálne údaje uvedené v tomto formáte pre dokončované vozidlo.
- 2) V prípade vozidiel schválených na vnútroštátnej úrovni v malých sériách (NSS) alebo jednotlivo schválených (IVA) sa názov výrobcu uvedie v stĺpci „Názov výrobcu v evidencii členského štátu“, zatiaľ čo v stĺpci „Názov výrobcu – štandardizované označenie EÚ“ sa uvedie: buď „AA-NSS“, alebo „AA-IVA“, podľa potreby.
- 3) V prípade vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch uveďte výrobcu základného (nedokončeného/dokončeného) vozidla. Ak výrobca základného vozidla nie je k dispozícii, uveďte iba výrobcu dokončovaného vozidla.
- 4) V prípade vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch uveďte najvyššiu technicky prípustnú hmotnosť naloženého základného vozidla.
- 5) V prípade vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch sa môže hmotnosť základného vozidla v prevádzkovom stave a najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého základného vozidla nahradiť štandardnou pridanou hmotnosťou uvedenou v informácii o typovom schválení v súlade s bodom 2.17.2 prílohy I k smernici 2007/46/ES.

## **PRÍLOHA IV**

### **Zrušené nariadenia so zoznamom ich neskorších zmien**

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009	(Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1)
Nariadenie Komisie (EÚ) č. 397/2013	(Ú. v. EÚ L 120, 1.5.2013, s. 4)
Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 333/2014	(Ú. v. EÚ L 103, 5.4.2014, s. 15)
Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2015/6	(Ú. v. EÚ L 003, 7.1.2015, s. 1)
Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1502	(Ú. v. EÚ L 221, 26.8.2017, s. 4)
Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011	(Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1)
Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 205/2012	(Ú. v. EÚ L 072, 10.3.2012, s. 2)
Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 253/2014	(Ú. v. EÚ L 084, 20.3.2014, s. 38)
Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 404/2014	(Ú. v. EÚ L 121, 24.4.2014, s. 1)
Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/748	(Ú. v. EÚ L 113, 29.4.2017, s. 9)
Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1499	(Ú. v. EÚ L 219, 25.8.2017, s. 1)

## PRÍLOHA V

### TABUĽKA ZHODY

Nariadenie (ES) č. 443/2009	Nariadenie (EÚ) č. 510/2011	Toto nariadenie
článok 1, prvý pododsek	článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1
článok 1 druhý pododsek	článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 2
článok 1 tretí pododsek	–	článok 1 ods. 3
–	–	článok 1 ods. 4
článok 2 ods. 1	článok 2 ods. 1	článok 2 ods. 1
článok 2 ods. 2	článok 2 ods. 2	článok 2 ods. 2
článok 2 ods. 3	článok 2 ods. 3	článok 2 ods. 3
článok 2 ods. 4	článok 2 ods. 4	článok 2 ods. 4
článok 3 ods. 1, úvodný text	článok 3 ods. 1, úvodný text	článok 3 ods. 1, úvodný text
článok 3 ods. 1 písm. a) a b)	článok 3 ods. 1 písm. a) a b)	článok 3 ods. 1 písm. a) a b)
–	článok 3 ods. 1 písm. c), d) a e)	článok 3 ods. 1 písm. c), d) a e)
článok 3 ods. 1 písm. c) a d)	článok 3 ods. 1 písm. f) a g)	článok 3 ods. 1 písm. f) a g)
článok 3 ods. 1 písm. e)	článok 3 ods. 1 písm. j)	–
článok 3 ods. 1 písm. f) a g)	článok 3 ods. 1 písm. h) a i)	článok 3 ods. 1 písm. h) a i)
–	–	článok 3 ods. 1 písm. j), k) a l)
článok 3 ods. 1 písm. k)	–	–
článok 3 ods. 2	článok 3 ods. 2	článok 3 ods. 2
článok 4 ods. 1	–	–

–	–	článok 4 ods. 1, úvodný text
–	–	článok 4 ods. 1 písm. a)
–	článok 4, prvý pododsek	článok 4 odsek 1 písm. b)
–	–	článok 4 ods. 1 písm. c)
–	článok 4 druhý pododsek	článok 4 ods. 2
článok 4 druhý pododsek	článok 4 tretí pododsek	článok 4 ods. 3
článok 5	článok 5	–
článok 5a	–	článok 5
článok 6	článok 6	–
článok 7 ods. 1	článok 7 ods. 1	článok 6 ods. 1
článok 7 ods. 2 písm. a), b) a c)	článok 7 ods. 2 písm. a), b) a c)	článok 6 ods. 2 písm. a), b) a c)
–	–	článok 6 ods. 2 písm. d)
článok 7 ods. 3	článok 7 ods. 3	článok 6 ods. 3
článok 7 ods. 4	článok 7 ods. 4	článok 6 ods. 4
článok 7 ods. 5	článok 7 ods. 5	článok 6 ods. 5
článok 7 ods. 6	článok 7 ods. 6	článok 6 ods. 6
článok 7 ods. 7	článok 7 ods. 7	článok 6 ods. 7
článok 8 ods. 1	článok 8 ods. 1	článok 7 ods. 1
článok 8 ods. 2	článok 8 ods. 2	článok 7 ods. 2
článok 8 ods. 3	článok 8 ods. 3	článok 7 ods. 3
článok 8 ods. 4 prvý a druhý pododsek	článok 8 ods. 4 prvý a druhý pododsek	článok 7 ods. 4 prvý a druhý pododsek

článok 8 ods. 4 tretí pododsek	–	článok 7 ods. 4 tretí pododsek
článok 8 ods. 5 prvý pododsek	článok 8 ods. 5	článok 7 ods. 5 prvý pododsek
článok 8 odsek 5 druhý pododsek	článok 8 ods. 6	–
článok 8 ods. 6	článok 8 ods. 7	–
článok 8 ods. 7	–	článok 7 ods. 6 prvý pododsek
–	–	článok 7 odsek 6 druhý pododsek
–	článok 8 ods. 8	–
článok 8 ods. 8	–	–
článok 8 ods. 9	článok 8 ods. 9	článok 7 ods. 7
–	–	článok 7 ods. 8
–	článok 8 ods. 10	článok 7 ods. 9
článok 9 ods. 1	článok 9 ods. 1	článok 8 ods. 1
článok 9 ods. 2 prvý pododsek, úvodný text	článok 9 ods. 2 prvý pododsek, úvodný text	článok 8 ods. 2
článok 9 ods. 2 prvý pododsek písm. a)	článok 9 ods. 2 prvý pododsek písm. a)	–
článok 9 ods. 2 prvý pododsek písm. b)	článok 9 ods. 2 prvý pododsek písm. b)	článok 8 ods. 2
článok 9 odsek 2 druhý pododsek	článok 9 odsek 2 druhý pododsek	článok 8 odsek 2 druhý pododsek
článok 9 ods. 3	článok 9 ods. 3	článok 8 ods. 3
článok 9 ods. 4	článok 9 ods. 4	článok 8 ods. 4
článok 10 ods. 1, úvodný text	článok 10 ods. 1, úvodný text	článok 9 ods. 1, úvodný text

článok 10 ods. 1 písm. a), b), c), d) a e)	článok 10 ods. 1 písm. a), b), c), d) a e)	článok 9 ods. 1 písm. a), b), c), d) a e)
–	–	článok 9 ods. 1 písm. f)
článok 10 ods. 2	článok 10 ods. 2	článok 9 ods. 2
článok 11 ods. 1	článok 11 ods. 1	článok 10 ods. 1
článok 11 ods. 2	článok 11 ods. 2	článok 10 ods. 2
článok 11 ods. 3	článok 11 ods. 3	článok 10 ods. 3
článok 11 ods. 4 prvý pododsek	–	článok 10 ods. 4 prvý pododsek
článok 11 ods. 4 druhý pododsek, úvodný text	–	článok 10 ods. 4 druhý pododsek, úvodný text
článok 11 ods. 4 druhý pododsek písm. a)	–	článok 10 ods. 4 druhý pododsek písm. a)
článok 11 ods. 4 druhý pododsek písm. b)	–	–
článok 11 odsek 4 druhý pododsek písm. c)	–	článok 10 ods. 4 druhý pododsek písm. b)
článok 11 ods. 4, tretí a štvrtý pododsek	–	článok 10 ods. 4, tretí a štvrtý pododsek
článok 11 ods. 5	článok 11 ods. 4	článok 10 ods. 5
článok 11 ods. 6	článok 11 ods. 5	článok 10 ods. 6
článok 11 ods. 7	článok 11 ods. 6	článok 10 ods. 7
článok 11 ods. 8	článok 11 ods. 7	článok 10 ods. 8
článok 11 ods. 9	článok 11 ods. 8	článok 10 ods. 9
článok 12 ods. 1 prvý pododsek	článok 12 ods. 1 prvý pododsek	článok 11 ods. 1 prvý pododsek
článok 12 odsek 1 druhý pododsek	–	článok 11 odsek 1 druhý pododsek

článok 12 ods. 1 tretí pododsek	článok 12 odsek 1 druhý pododsek	článok 11 ods. 1 tretí pododsek
–	–	článok 11 odsek 1 štvrtý pododsek
článok 12 ods. 2	článok 12 ods. 2	článok 11 ods. 2
článok 12 ods. 3	článok 12 ods. 3	článok 11 ods. 3
článok 12 ods. 4	článok 12 ods. 4	článok 11 ods. 4
–	–	článok 12 ods. 1
–	–	článok 12 ods. 2
–	–	článok 12 ods. 3
článok 13 ods. 1	–	–
–	–	článok 13, nadpis
–	–	článok 13 ods. 1, prvý pododsek, úvodný text
článok 13 ods. 2 prvý pododsek	–	článok 13 ods. 1 písm. a)
–	článok 13 ods. 2	článok 13 odsek 1 písm. b)
		článok 13 ods. 1 písm. c) a d)
článok 13 odsek 2 druhý pododsek	–	–
článok 13 ods. 2 tretí pododsek	–	článok 13 ods. 2
–	článok 13 ods. 1	článok 14 ods. 1
–	článok 13 ods. 4	–
–	článok 13 ods. 5	–
článok 13 ods. 3	článok 13 ods. 6	článok 14 ods. 2
článok 13 ods. 4	–	–
článok 13 ods. 5	–	–

článok 13 ods. 6	článok 13 ods. 3	–
článok 13 ods. 7	–	článok 14 ods. 3
článok 14 ods. 1	článok 14 ods. 1	článok 15 ods. 1
článok 14 ods. 2	článok 14 ods. 2	článok 15 ods. 2
článok 14 ods. 3	článok 14 ods. 3	článok 15 ods. 3
článok 14a ods. 1	článok 15 ods. 3	článok 16 ods. 1
článok 14a ods. 2	článok 15 ods. 1	článok 16 ods. 2
článok 14a ods. 3	článok 16	článok 16 ods. 3
článok 14a ods. 4	článok 15 ods. 2	–
článok 14a ods. 5	článok 17	–
–	–	článok 17
článok 15	–	článok 17
článok 16	článok 18	článok 18
Príloha I	–	Príloha I časť A
–	Príloha I	Príloha I časť B
Príloha II časť A	–	Príloha II časť A
Príloha II časť B	–	–
Príloha II časť C	–	Príloha II časť B
–	Príloha II	Príloha III
–	–	Príloha IV
–	–	Príloha V