

V Bruseli 10. novembra 2017
(OR. en)

14217/17

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

**CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178**

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	9. novembra 2017
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2017) 676 final
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 ₂ z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie)

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2017) 676 final.

Príloha: COM(2017) 676 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 8. 11. 2017
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

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 CO₂ z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Automobilové odvetvie má pre EÚ osobitný význam, keďže zamestnáva viac ako 12 miliónov ľudí v oblasti výroby, predaja, údržby a dopravy. V automobilovom priemysle EÚ ako súčasti celosvetového automobilového odvetvia momentálne prebiehajú zásadné zmeny. V dôsledku digitalizácie a automatizácie sa menia tradičné výrobné postupy. Inovácie v oblasti elektrických hnacích sústav, autonómnej jazdy a prepojených vozidiel predstavujú hlavné výzvy, ktoré môžu mať zásadný vplyv na transformáciu odvetvia. Okrem toho sa v poslednom desaťročí znížil podiel trhu EÚ s automobilmi v rámci celosvetového predaja z približne tretiny asi na 20 %, čím sa vytvoril dodatočný tlak na priemysel EÚ, pokiaľ ide o prienik na nové trhy.

Po prijatí Parížskej dohody¹ sa svet zaviazal napredovať smerom k nízkouhlíkovému hospodárstvu. Mnohé krajiny v súčasnosti zavádzajú politiky súvisiace s prechodom na nízkouhlíkovú dopravu vrátane noriem pre vozidlá a často v spojení s opatreniami na zlepšenie kvality ovzdušia. Zavedené európske normy znižovania emisií CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá doposiaľ predstavovali dôležitý nástroj na presadzovanie inovácií a investícií do nízkouhlíkových technológií. Keďže však v súčasnosti neexistujú prísnejšie normy na obdobie po roku 2020, EÚ hrozí strata technologického prvenstva, najmä pokiaľ ide o vozidlá s nulovým/nízkymi emisiami, pri konkurentoch ako USA, Japonsko, Južná Kórea a Čína, ktoré získavajú veľký náskok.

Čína práve zaviedla pre výrobcov automobilov povinné kvóty na vozidlá s nulovými/nízkymi emisiami platné od roku 2019. V americkej Kalifornii a deviatich ďalších štátoch sa podarilo zaviesť regulačný nástroj na zvýšenie využívania vozidiel s nulovými/nízkymi emisiami. Strategický význam vozidiel s nulovými/nízkymi emisiami pre výrobcov automobilov potvrdili aj mnohé najnovšie vyhlásenia, podľa ktorých sa v nasledujúcich rokoch výrazne zvýši podiel elektrických hnacích sústav na celosvetovom predaji. Automobilový priemysel EÚ sa musí stať celosvetovým lídrom v oblasti týchto nových technológií, rovnako ako v prípade tradičných automobilových technológií.

Spotrebitelia v EÚ prichádzajú pri súčasnom regulačnom rámci o možnosť úspory paliva. Z hodnotenia súčasných nariadení o emisiách CO₂ vyplýva, že úspora paliva dosiahnutá normami CO₂ výrazne prevažuje nad dodatočnými obstarávacími nákladmi, ale celoživotné úspory pri výdavkoch na palivo boli nižšie, než sa očakávalo, najmä pre rastúci rozdiel medzi emisnými vlastnosťami v skúšobnom cykle a skutočnými emisnými vlastnosťami. Ak sa znížia rozdiely v oblasti emisií a vozidlá sa vybaví novými technológiami na úsporu paliva v skutočných podmienkach, spotrebitelia získajú ešte väčšie výhody.

V európskej stratégii Komisie pre nízkoemisnú mobilitu² uverejnenej v júli 2016 sa stanovuje ambiciózny cieľ – emisie skleníkových plynov (GHG) 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 sa musia bezodkladne drasticky znížiť. V

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX%3A22016A1019%2801%29>

² COM(2016) 501 final.

stratégii sa tiež jasne stanovuje, že sa bude musieť zintenzívniť zavádzanie vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami, aby do roku 2030 získali značný podiel na trhu a zabezpečili dlhodobý prechod EÚ na mobilitu s nulovými emisiami.

Prvý krok stratégie bol implementovaný oznámením z mája 2017 s názvom Európa v pohybe: Agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých³. Objasňuje sa v ňom, že cieľom EÚ je, aby sa v Európe vyvíjali, ponúkali a vyrábali najlepšie nízkoemisné, prepojené a automatizované riešenia mobility, zariadenia a vozidlá a aby sa zaviedla najmodernejšia infraštruktúra na ich podporu. V oznámení sa zdôrazňuje, že EÚ musí zaujať vedúce postavenie, pokiaľ ide o usmernenie neustálych zmien v automobilovom odvetví na celosvetovej úrovni, a vychádzať z dosiahnutého kľúčového pokroku.

Súčasný normy emisií CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá platné do obdobia rokov 2020/21 prispeli k výraznému zníženiu emisií CO₂ z ľahkých vozidiel⁴. Pri súčasných vykonávaných politikách v oblasti emisií skleníkových plynov sa však neočakáva, že sa znížia natoľko, aby sa dosiahla cieľová hodnota EÚ na rok 2030 – aspoň 40 % zníženie emisií v porovnaní s rokom 1990. Cestná doprava bola v roku 2015 zodpovedná za 22 % emisií skleníkových plynov v EÚ a tento podiel sa od roku 1990 postupne zvyšoval. Emisie z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v roku 2015 predstavovali 73 % emisií skleníkových plynov z cestnej dopravy.

Hoci sa v odvetví dopravy v rámci EÚ za posledné desaťročia podarilo výrazne znížiť emisie látok znečisťujúcich ovzdušie, stále je najväčším zdrojom emisií NO_x. Vozidlá s nulovými emisiami prispievajú nielen k znížovaniu emisií CO₂ z cestnej dopravy, ale prinášajú aj výhody z hľadiska dopravy bez emisií látok znečisťujúcich ovzdušie.

V tomto návrhu sa stanovujú nákladovo efektívne cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ pre nové ľahké vozidlá do roku 2030 v spojení s osobitným mechanizmom stimulov na zvýšenie podielu vozidiel s nulovými/nízkymi emisiami. Zachová sa tak technologické prvenstvo automobilového priemyslu EÚ, čím sa posilní jeho konkurencieschopnosť a zvýši sa zamestnanosť. Okrem toho sa znížia náklady spotrebiteľov na spotrebu paliva. Prispeje to zároveň k dosiahnutiu záväzkov EÚ vyplývajúcich z Parížskej dohody. Mechanizmus stimulov na zvýšenie podielu vozidiel s nulovými/nízkymi emisiami prispeje predovšetkým k zníženiu látok znečisťujúcich ovzdušie, v dôsledku čoho sa zvýši jeho kvalita a prínos pre verejné zdravie. Nadväzuje na nepretržité úsilie vyriešiť problémy s kvalitou ovzdušia na mestskej, regionálnej a vnútroštátnej úrovni.

Predovšetkým poskytne priemyslu jasný signál a zaistí mu predvídateľnosť, pokiaľ ide o investície, stimulovanie zamestnanosti, podnecovanie inovácií a podporu konkurencieschopnosti. Okrem toho urýchli zavádzanie vozidiel s nulovými/nízkymi emisiami a vývoj palivovo účinných technológií v EÚ, čím vytvorí základ pre ďalšie úspechy automobilového priemyslu EÚ na svetových trhoch. Očakávajú investície do infraštruktúry nabíjajúcich staníc, ktoré budú podporené nevyhnutnými sprievodnými opatreniami na úrovni EÚ a vnútroštátnej úrovni.

³ COM(2017) 283 final.

⁴ Ricardo-AEA a TEPR (2015), *Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles* (Hodnotenie nariadení 443/2009 a 510/2011 o znížení emisií CO₂ z ľahkých vozidiel), dostupné na stránke: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

Novými cieľenými mechanizmami správy sa zabezpečí reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby paliva v súvislosti so skutočnými hodnotami, ktoré zaznamenali spotrebitelia. Návrhom sa tiež zabezpečuje spravodlivé rozdelenie úsilia medzi výrobcov.

Tento návrh je súčasťou širšieho balíka mobility zahŕňajúceho opatrenia na strane dopytu, ktoré podporujú opatrenia na strane ponuky tohto návrhu. Cieľom smernice 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy je stimulovať trh s týmito vozidlami. V navrhovanej zmene sa zabezpečuje, aby sa smernica vzťahovala na všetky príslušné postupy obstarávania, vysielala jasné, dlhodobé trhové signály a jej ustanovenia boli zrozumiteľné a dali sa jednoducho používať. Mala by zvýšiť vplyv odvetvia dopravy na znižovanie emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie, ako aj prispieť k lepšej konkurencieschopnosti a rastu odvetvia.

Smernica o infraštruktúre pre alternatívne palivá sa týka zabezpečenia spoločných noriem pre vnútorný trh, požiadaviek na vhodnú minimálnu infraštruktúru, ktorá sa má vyvinúť na základe národných politických rámcov, a informovania spotrebiteľov o kompatibilitě palív a vozidiel. V akčnom pláne o infraštruktúre pre alternatívne palivá sa uvádza súbor odporúčaní na posilnenie vykonávania národných politických rámcov (NPF) podľa smernice a zlepšenie plánovania a financovania infraštruktúry pre interoperabilné palivá.

Iniciatíva v oblasti batérií pomôže pri vytvorení úplného hodnotového reťazca pre vývoj a výrobu batérií v EÚ.

Komisia okrem toho v prvom polroku 2018 plánuje predložiť cieľové hodnoty na zníženie emisií CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Tento návrh prispeje k cieľu rámcovej stratégie energetickej únie⁵ uskutočniť prechod na nízkouhlíkové, bezpečné a konkurencieschopné hospodárstvo. Pomôže pri plnení cieľov stanovených v rámci EÚ pre politiku v oblasti zmeny klímy a energetickú politiku do roku 2030, ktorý zahŕňa ciele ako zníženie domácich emisií skleníkových plynov v EÚ najmenej o 40 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990. Zníženia emisií skleníkových plynov v sektoroch mimo ETS, ktoré zahŕňajú cestnú dopravu, musia predstavovať aspoň 30 % do roku 2030 v porovnaní s rokom 2005. Komisia navrhla cieľové hodnoty zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030 pre členské štáty podľa nariadenia o spoločnom úsilí⁶, ktoré sa vzťahuje na sektory mimo ETS. Normy emisií CO₂ pre ľahké vozidlá na obdobie po roku 2020 pomôžu členským štátom dosiahnuť tieto ciele.

Systém obchodovania s emisiami (ETS), základný pilier politiky EÚ v oblasti klímy, navyše prispieva k dekarbonizácii sektora energetiky, ktorý bude zohrávať čoraz dôležitejšiu úlohu v cestnej doprave s vyšším podielom elektrických vozidiel.

Vďaka siedmemu rámcovému programu (FP7) a programu Horizont 2020 sa podarilo získať finančné prostriedky v celkovej výške viac ako 1,5 miliardy EUR na podporu výskumu a vývoja batérií, alternatívnych palív a všetkých aspektov elektrifikácie vozidiel.

⁵ COM(2015) 080 final.

⁶ Návrh nariadenia o záväznom ročnom znižovaní emisií skleníkových plynov členskými štátmi v rokoch 2021 až 2030 v záujme odolnej energetickej únie a splnenia záväzkov podľa Parížskej dohody, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 525/2013 o mechanizme monitorovania a nahlasovania emisií skleníkových plynov a nahlasovania ďalších informácií relevantných z hľadiska zmeny klímy, COM(2016) 482 final.

Cieľom návrhu Komisie z roku 2016 na revíziu smernice o energii z obnoviteľných zdrojov (RED II)⁷ bolo znížiť emisie skleníkových plynov z palív zavedením záväzku pre dodávateľov paliva na úrovni EÚ zaistiť do roku 2030 minimálny podiel nízkoemisných palív a palív z obnoviteľných zdrojov vrátane elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov a moderných biopalív vo výške 6,8 %.

V navrhovanej revízii smernice „Eurovignette“ sa plánuje zavedenie poplatkov na základe emisných vlastností, čo umožní oceniť najekologickejšie vozidlá a stimulovať obnovu vozových parkov⁸.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Ako sa zdôraznilo v nedávno prijatej aktualizovanej stratégii pre priemyselnú politiku⁹, moderný a konkurencieschopný automobilový priemysel má zásadný význam pre hospodárstvo EÚ. V záujme zachovania jeho technologického prvenstva a prosperovania na svetových trhoch však bude potrebné urýchliť prechod na udržateľnejšie technológie a nové obchodné modely. Iba tak sa v Európe zaistí najkonkurencieschopnejší, najinovatívnejší a najudržateľnejší priemysel na obdobie v roku 2030, ako aj v ďalšom období.

V iniciatíve ku koncepcii sektorovej spolupráce v oblasti zručností¹⁰, ktorú Komisia spustila v máji 2016, sa navyše automobilový priemysel uvádza ako jedno z cieľových odvetví. Ponúka možnosť spolupráce medzi kľúčovými zainteresovanými stranami sociálnych partnerov v rámci podávania žiadostí o projekt s cieľom identifikovať nedostatky v kvalifikácii a zručnostiach a zavádzať prispôbené stratégie na vnútroštátnej alebo regionálnej úrovni na ich odstraňovanie.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom tohto návrhu je článok 192 ZFEÚ. V súlade s článkom 191 a článkom 192 ods. 1 ZFEÚ musí Európska únia prispievať k dosahovaniu aj týchto cieľov: udržiavanie, ochrana a zlepšovanie kvality životného prostredia, podpora opatrení na medzinárodnej úrovni na riešenie regionálnych alebo celosvetových problémov životného prostredia, a to predovšetkým na boj proti zmene klímy.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Normy emisií CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá platia na úrovni EÚ od rokov 2009 a 2011, keď sa stanovili ciele na obdobie do rokov 2020/21. Bez ďalších opatrení EÚ v tejto oblasti pravdepodobne nedôjde k ďalšiemu zásadnému zníženiu emisií CO₂ z nových ľahkých vozidiel, ako v období rokov 1995 až 2006 v prípade osobných automobilov v EÚ. Po roku 2021 by aj tak malo dôjsť k určitému zníženiu emisií v dôsledku nepretržitej

⁷ Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (prepracované znenie), COM(2016) 0767 final.

⁸ Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, COM(2017) 275 final.

⁹ COM(2017) 479 final.

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848.

obnovy existujúceho vozového parku novými osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými vozidlami, ktoré spĺňajú normy emisií CO₂ na roky 2020/21. Keďže sa však očakáva ďalší nárast dopravnej aktivity, celkové zníženie emisií CO₂ by nebolo dostatočné na dosiahnutie cieľovej hodnoty pre zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2030 a záväzkov podľa Parížskej dohody.

Opatrenia EÚ sú opodstatnené z hľadiska cezhraničného vplyvu zmeny klímy a potreby ochrany jednotných trhov s vozidlami. Bez opatrení na úrovni EÚ by hrozilo riziko vzniku rôznych národných systémov na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel. V takomto prípade by došlo k vytvoreniu rozličných úrovní úsilia a odlišných návrhov parametrov, ktoré by si vyžadovali rôzne technologické možnosti a konfigurácie vozidiel, čím by sa znížili úspory z rozsahu. Samotné iniciatívy na vnútroštátnej a miestnej úrovni by boli pre nejednotnosť pravdepodobne menej účinné a viedli by k fragmentácii vnútorného trhu.

Keďže výrobcovia majú na trhu s vozidlami v rôznych členských štátoch rôzne veľké podiely, boli by nerovnomerne ovplyvnení viacerými vnútroštátnymi právnymi predpismi, čo by mohlo spôsobiť narušenie hospodárskej súťaže. V dôsledku toho by sa pre výrobcov zvýšili náklady na dodržiavanie predpisov a zároveň by sa oslabil stimul navrhovať palivovo účinné osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá pre fragmentáciu európskeho trhu.

Dodatočné náklady spôsobené nedostatkom spoločných noriem a technických riešení by vznikli dodávateľom súčastí aj výrobcom vozidiel. V konečnom dôsledku by sa však preniesli na spotrebiteľov, ktorí by museli znášať vyššie ceny vozidiel pri rovnakej úrovni znižovania skleníkových plynov bez koordinovaných opatrení na úrovni EÚ.

- **Proporcionalita**

Tento návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie stanovených cieľov. V návrhu sa stanovujú nové nákladovo efektívne normy na dosiahnutie požadovaného zníženia emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v súlade s dohodnutým rámcom EÚ pre politiku v oblasti zmeny klímy a energetickú politiku do roku 2030 a zároveň sa zabezpečuje spravodlivé rozdelenie úsilia medzi jednotlivých výrobcov.

- **Výber nástroja**

Keďže tento návrh je prepracovaným znením dvoch existujúcich nariadení, jediným vhodným nástrojom je nariadenie.

Metóda prepracovaného znenia v tomto prípade umožňuje zlúčenie dvoch do veľkej miery podobných predchádzajúcich nariadení do jedného legislatívneho textu, v ktorom sa vykonajú požadované zmeny, tie sa zas kodifikujú spolu s nezmenenými ustanoveniami predchádzajúcich aktov a nakoniec sa uvedené akty zrušia. Navrhované prepracované znenie nariadenia je v súlade so záväzkom Komisie podľa medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva¹¹.

¹¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Vykonalo sa rozsiahle hodnotenie existujúcich nariadení ako súčasť Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT). Bolo dokončené v apríli 2015 a zverejnila sa záverečná správa konzultantov¹².

V hodnotiacej správe sa nariadenia posudzovali podľa cieľov stanovených v pôvodných právnych predpisoch. Dospelo sa k záveru, že nariadenia sú stále relevantné, do veľkej miery jednotné a priniesli významné úspory emisií, pričom boli nákladovo efektívnejšie, než sa pôvodne očakávalo, pokiaľ ide o plnenie stanovených cieľov. Vytvorili tiež značnú pridanú hodnotu EÚ, ktorú by nebolo možné v rovnakej miere dosiahnuť vnútroštátnymi opatreniami.

Toto sú hlavné závery hodnotenia:

- Nariadenia sú stále platné a zostanú v platnosti aj po roku 2020.
- Nariadenia boli úspešnejšie z hľadiska znižovania emisií CO₂ než predchádzajúce dobrovoľné dohody so zástupcami odvetvia.
- Nariadenie o emisiách CO₂ z osobných automobilov malo pravdepodobne 65 % – 85 % podiel na znížení výfukových emisií dosiahnutých po jeho zavedení. Pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá, nariadenie zohralo dôležitú úlohu pri urýchlčení znižovania emisií.
- Vplyv na konkurencieschopnosť a inovácie sa vo všeobecnosti javí pozitívne a nevykazuje známky narušenia hospodárskej súťaže.
- V hodnotiacej správe sa poukázalo na tieto nedostatky:
 - Skúšobný cyklus NEDC nezohľadňuje v dostatočnej miere skutočné emisie a existuje čoraz väčší nesúlad medzi emisnými vlastnosťami počas skúšobného cyklu a skutočnými emisnými vlastnosťami, ktorý znehodnotil prínosy nariadení.
 - V nariadeniach sa nezohľadňujú emisie, ktoré vznikli pri výrobe palív alebo v súvislosti s výrobou a likvidáciou vozidiel.
 - Niektoré prvky štruktúry (spôsoby vykonávania) nariadení mali pravdepodobne vplyv na ich účinnosť. Najmä používanie hmotnosti ako parametra úžitkovej hodnoty nedoceňuje zníženie hmotnosti ako spôsob znižovania emisií.
- Nariadenia priniesli čistý hospodársky zisk pre spoločnosť.

¹² Ricardo-AEA a TEPR (2015), *Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles* (Hodnotenie nariadení 443/2009 a 510/2011 o znížení emisií CO₂ z ľahkých vozidiel), dostupné na stránke: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

- Náklady výrobcov boli oveľa nižšie, než sa pôvodne očakávalo, keďže sa ukázalo, že technológie na znižovanie emisií sú vo všeobecnosti oveľa lacnejšie.
- Celoživotné úspory pri výdavkoch na palivo prevažujú nad počiatocnými výrobnými nákladmi, ale boli nižšie, než sa očakávalo, najmä kvôli čoraz vyššiemu nesúladu medzi emisnými vlastnosťami počas skúšobného cyklu a skutočnými emisnými vlastnosťami.
- Nariadenia sú do veľkej miery vnútorne aj navzájom jednotné.
- Medzi spôsoby vykonávania, ktoré by mohli oslabiť účinok nariadení, aj keď iba v obmedzenom rozsahu, patria udeľovanie výnimiek špecializovaným výrobcom, superkredity a obdobie zavádzania (osobné automobily).
- Harmonizácia trhu je najdôležitejším aspektom pridanej hodnoty EÚ a je nepravdepodobné, že nekoordinovanými opatreniami by sa dosiahla rovnaká miera efektívnosti. Nariadeniami sa zabezpečuje stanovenie spoločných požiadaviek, čím sa minimalizujú náklady pre výrobcov a dosahuje sa regulačná istota.
- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Komisia žiadala spätnú väzbu od zainteresovaných strán týmito spôsobmi:

- verejné online konzultácie v dňoch 20. júla až 28. októbra 2016,
- seminár zainteresovaných strán (24. marca 2017), na ktorom sa predstavili výsledky verejných konzultácií,
- seminár so zainteresovanými stranami zameraný na pracovné miesta a zručnosti (26. júna 2017),
- stretnutia s príslušnými priemyselnými združeniami, ktoré zastupujú výrobcov automobilov, dodávateľov súčastí a materiálov, dodávateľov paliva,
- bilaterálne stretnutia s orgánmi členských štátov, výrobcami vozidiel, dodávateľmi, sociálnymi partnermi a mimovládnyimi organizáciami,
- pozičné dokumenty, ktoré predložili zainteresované strany alebo členské štáty.

Prehľad konzultácií so zainteresovanými stranami sa nachádza v prílohe 2 k posúdeniu vplyvu tohto návrhu.

Hlavné výsledky konzultácií so zainteresovanými stranami možno zhrnúť takto. Pokiaľ ide o úrovne cieľových hodnôt, výrobcovia osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel vo všeobecnosti podporujú menej ambiciózne úrovne cieľových hodnôt na rok 2030 v porovnaní s mimovládnymi organizáciami v oblasti životného prostredia a dopravy, ako aj so spotrebiteľskými organizáciami, ktoré uprednostňujú ambicióznejšie cieľové hodnoty na roky 2025 aj 2030. Čo sa týka rozdelenia úsilia, výrobcovia sú zástancami krivky hraničných hodnôt založenej na hmotnosti, zatiaľ čo mimovládne organizácie v oblasti životného prostredia a dopravy, ako aj spotrebiteľské organizácie uprednostňujú používanie stopy vozidla ako parametra úžitkovej hodnoty. Aj keď je automobilový priemysel prevažne proti mandátu pre vozidlá s nízkymi/nulovými emisiami, výrobcovia batérií a elektrickej energie,

investori do infraštruktúry, mnohé európske mestá čeliace problémom s kvalitou ovzdušia, ako aj väčšina mimovládnych organizácií v oblasti životného prostredia a dopravy vyžadujú práve takýto prístup. Spotrebiteľské organizácie zaujali neutrálny postoj k stimulom pre vozidlá s nízkymi/nulovými emisiami.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

V posúdení vplyvu sa vychádza z dôkazov z hodnotenia existujúcich nariadení¹³.

Pokiaľ ide o kvantitatívne posúdenie hospodárskych, sociálnych a environmentálnych vplyvov, posúdenie vplyvu sa opiera o ciele súbor kriviek nákladov, ktoré zahŕňajú široké spektrum moderných technológií na znižovanie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel, a súbor modelov. Na základe modelu PRIMES-TREMOVE sa vypracovali rôzne scenáre, v ktorých sa predpovedal vývoj odvetvia cestnej dopravy. Táto analýza sa doplnila použitím iných modelov, ako napríklad GEM-E3 a E3ME (na posúdenie makroekonomických vplyvov) a JRC DIONE, spolu s novými funkciami na posúdenie vplyvov na úrovni výrobcu (kategórie).

Údaje o emisiách skleníkových plynov a iné vlastnosti nového vozového parku ľahkých úžitkových vozidiel sa získali z ročných údajov monitorovania, ktoré nahlásili členské štáty a ktoré zhromaždila Európska environmentálna agentúra (EEA) podľa nariadení 443/2009 a 510/2011 o emisiách CO₂ z ľahkých vozidiel.

Okrem konzultácií so zainteresovanými stranami sa ďalšie informácie získali z viacerých podporných štúdií zadaných externým dodávateľom, najmä so zameraním na tieto problémy:

- dostupné technológie, ktoré možno zaviesť v príslušnom časovom období na zníženie emisií CO₂ nových ľahkých vozidiel, ako aj ich účinnosť a súvisiace náklady,
- prvky s potenciálnym vplyvom na priemyselnú konkurencieschopnosť a zamestnanosť,
- rastúci rozdiel medzi emisiami nameranými počas skúšok a skutočnej jazdy a faktory, ktoré k tomu prispievajú,
- vplyv rozličných regulačných prístupov, regulačných metrík a možných prvkov štruktúry (postupov vykonávania),
- vplyv na emisie skleníkových plynov a znečisťujúcich látok.

Zoznam štúdií sa nachádza v prílohe 1 k posúdeniu vplyvu tohto návrhu.

¹³ Ricardo-AEA a TEPR (2015), *Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles* (Hodnotenie nariadení 443/2009 a 510/2011 o znížení emisií CO₂ z ľahkých vozidiel), dostupné na stránke: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

- **Posúdenie vplyvu**

Posúdenie vplyvu, ktoré tvorí sprievodný dokument k tomuto návrhu, bolo pripravené a vypracované v súlade s platnými usmerneniami týkajúcimi sa lepšej právnej regulácie a výbor pre kontrolu regulácie k nemu vydal 13. októbra 2017 kladné stanovisko s výhradami.

Zlepšenia, ktoré odporučil výbor, boli zapracované do konečnej verzie. Ide o tieto položky: 1. opis prepojení s inými politickými iniciatívami EÚ, najmä s širšími balíkmi mobility, ktoré predložila Komisia; 2. vysvetlenie hlavných prekážok zavádzania vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami a spôsob, akým by navrhované nariadenie prispelo k ich riešeniu; 3. objasnenie problému konkurencieschopnosti priemyslu EÚ, najmä pokiaľ ide o riziko straty technologického prvenstva, a spôsobu riešenia navrhovaným nariadením; 4. identifikácia kľúčových kompromisných riešení politického rozhodnutia; 5. posúdenie regulačného zaťaženia a potenciál na zjednodušenie.

Možnosti politiky

Možnosti politiky zvažované v posúdení vplyvu sú zoskupené do piatich kľúčových prvkov, ktorých cieľom je riešiť zistené problémy a dosiahnuť ciele politiky.

1. Ciele (úroveň, časový rámec a metrika)

V období do roku 2030 sa posudzovali rôzne úrovne cieľových hodnôt, od 10 % do 40 % zníženia v roku 2030 v porovnaní s priemernou cieľovou hodnotou pre vozový park EÚ na rok 2021 pre osobné automobily a cieľovou hodnotou na rok 2020 pre ľahké úžitkové vozidlá. Posúdili sa aj dve možnosti, v ktorých sa zohľadňujú úrovne cieľových hodnôt, ktoré uviedol Európsky parlament a ktoré sa Komisia zaviazala posúdiť počas rokovaní v roku 2014.

Pokiaľ ide o časový rámec cieľových hodnôt, zvažovalo sa stanovenie cieľovej hodnoty iba na rok 2030, stanovenie cieľových hodnôt na roky 2025 a 2030, ako aj stanovenie ročných cieľových hodnôt pre každý z rokov 2022 – 2030. Čo sa týka metriky na vyjadrenie cieľovej hodnoty, zvažoval sa aj súčasný prístup založený na výfukových emisiách („od nádrže po kolesá“), ako aj alternatívne možnosti („od zdroja ku kolesám“, „viazané emisie“, „zohľadnenie najazdených kilometrov“).

V prípade úrovni cieľových hodnôt sa uprednostňuje možnosť nastaviť nové cieľové hodnoty emisií CO₂ za celý vozový park EÚ na úrovni 30 % zníženia na rok 2030 v porovnaní s cieľovými hodnotami na rok 2021, a to pre osobné automobily aj ľahké úžitkové vozidlá.

V prípade metriky cieľovej hodnoty emisií sa uprednostňuje možnosť zachovať prístup „od nádrže po kolesá“ (TTW) s cieľovými hodnotami stanovenými v g CO₂/km pre priemernú hodnotu vozového parku váženú na základe predaja, pretože tento prístup je v úplnom súlade s ostatnými nástrojmi politiky a zmenou metriky by sa nedosiahli významné výhody. V prípade časového rámca cieľových hodnôt sa uprednostňuje možnosť stanoviť nové cieľové hodnoty emisií CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá, ktoré by sa uplatňovali od roku 2025, a prísnejšie cieľové hodnoty od roku 2030 s cieľom zabezpečiť, aby sa do roku 2030 dosiahli požadované kumulatívne zníženia emisií CO₂, čo by umožnilo splnenie cieľov stanovených v nariadení o spoločnom úsilí. Takýmto prístupom by sa zaistilo aj vyslanie jasného a včasného signálu pre investície do vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami.

2. Rozdelenie úsilia

Podľa súčasných nariadení sa na vymedzenie cieľových hodnôt špecifických emisií pre jednotlivých výrobcov, začínajúc od cieľových hodnôt za celý vozový park EÚ, používa priamka hraničných hodnôt. Táto lineárna krivka určuje vzťah medzi emisiami CO₂ a hmotnosťou vozidla v prevádzkovom stave.

Okrem súčasného prístupu sa v posúdení vplyvu zvažovali tieto možnosti: zmena smernice priamky hraničných hodnôt použitím iného parametra úžitkovej hodnoty (napr. stopy vozidla) alebo nepoužívaním parametra úžitkovej hodnoty (rovnaké zníženie alebo rovnaká cieľová hodnota pre všetkých výrobcov).

V prípade rozdelenia cieľových hodnôt za celý vozový park EÚ medzi jednotlivých výrobcov od roku 2025 sa uprednostňuje možnosť použiť krivku hraničných hodnôt, pričom špecifické cieľové hodnoty výrobcu budú závisieť od priemernej skúšobnej hmotnosti vozidiel podľa postupu WLTP a smernicou(-icami) krivky sa zabezpečí rovnocenné úsilie o zníženie medzi výrobcami.

3. Stimuly pre vozidlá s nulovými/nízkymi emisiami (vymedzenia a typy stimulov)

Vzhľadom na používanie rôznych vymedzení pre vozidlá s nízkymi emisiami sa v posúdení vplyvu zvažovali dva rôzne druhy osobitných stimulov pre vozidlá s nulovými/nízkymi emisiami:

- *Záväzný mandát:* Od každého výrobcu by sa požadoval rovnaký podiel vozidiel s nulovými/nízkymi emisiami.
- *Systém kreditov:* V prípade tohto stimulu by sa pri stanovení cieľovej hodnoty špecifických emisií CO₂ výrobcu zohľadnil jeho podiel vozidiel s nulovými/nízkymi emisiami. Výrobca, ktorý by prekročil určitú referenčnú úroveň vozidiel s nulovými/nízkymi emisiami, by získal odmenu v podobe menej prísnej cieľovej hodnoty emisií CO₂.

Pre každý z týchto dvoch typov sa zvažovali rôzne úrovne mandátu/referenčných hodnôt.

V prípade mechanizmu stimulov pre vozidlá s nulovými/nízkymi emisiami sa uprednostňuje možnosť systému kreditov.

4. Prvky pre nákladovo efektívne vykonávanie

Posúdili sa rôzne prvky, ktoré umožňujú nákladovo efektívne vykonávanie. Patria medzi ne aj opatrenia, ktoré sú už obsiahnuté v súčasných nariadeniach, ako napríklad ekologické inovácie, združovanie a udeľovanie výnimiek. Okrem toho sa zvažovali nové prvky, ako napríklad obchodovanie, ako aj ukladanie a požíčanie.

Uprednostňuje sa možnosť zachovať ustanovenia o ekologických inováciách pri rozšírení rozsahu pôsobnosti na klimatizačné systémy a možnosti úpravy stropu vo výške 7 g/km, zachovať ustanovenia o združovaní pri objasnení spôsobu, akým môžu výrobcovia vytvárať združenia, nezahŕňať možnosť obchodovania s kreditmi CO₂, ich ukladania a požíčania a odstrániť možnosť udeľovania výnimiek „špecializovaným“ výrobcom.

5. Riadenie

Účinnosť cieľov pri znižovaní emisií CO₂ v skutočnosti závisí na jednej strane od reprezentatívnosti skúšobného postupu so zreteľom na priemerné hodnoty pri skutočnej jazde a na druhej strane od toho, do akej miery sa vozidlá uvedené na trh zhodujú s referenčnými vozidlami, ktoré boli podrobené typovému schvaľovaniu. V tejto súvislosti sa v odporúčaní Európskeho parlamentu v nadväznosti na vyšetrovanie merania emisií v automobilovom priemysle zdôraznilo, že mechanizmy dohľadu nad trhom sú dôležité pre zachovanie spoľahlivého a dôveryhodného systému.

Vzhľadom na túto skutočnosť a v súlade s odporúčaniami mechanizmu vedeckého poradenstva (SAM) sa zvažilo viacero možností. Prvou z nich bolo zhromažďovanie, zverejňovanie a monitorovanie údajov o skutočnej spotrebe paliva na základe povinnosti výrobcov vybaviť nové vozidlá štandardizovanými zariadeniami na meranie spotreby paliva stanovenej v právnych predpisoch týkajúcich sa typového schvaľovania. Druhá možnosť, ktorá sa týkala opatrení dohľadu nad trhom, sa zvažovala v súvislosti so zhodou výroby a kontrolami zhody v prevádzke.

Uprednostňuje sa možnosť udeliť Komisii právomoc i) zhromažďovať, zverejňovať a monitorovať skutočné údaje o spotrebe paliva a zaviesť povinnosť nahlasovať odchýlky spojené s korekčným mechanizmom a ii) opraviť nahlásené hodnoty emisií CO₂ v prípade odchýlok zistených zlepšeným dohľadom nad trhom.

Odkaz na zhrnutie posúdenia vplyvu: SWD(2017) 650

Odkaz na stanovisko výboru pre kontrolu regulácie: SEK(2017) 476

• **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

V súlade so záväzkom Komisie týkajúcim sa lepšej právnej regulácie bol návrh vypracovaný inkluzívne, a to transparentne a za neustálej účasti zainteresovaných strán.

V posúdení vplyvu sa takisto analyzovalo, ako možno zjednodušiť právne predpisy a znížiť zbytočné administratívne náklady.

Výrobcovia, ktorí sú zodpovední za menej ako 1 000 prvýkrát evidovaných vozidiel ročne, v mnohých prípadoch ide o MSP, sú naďalej oslobodení od plnenia cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂. Výnimkami *de minimis* sa znižujú náklady na dodržiavanie právnych predpisov a administratívne náklady malých výrobcov. Uľahčuje sa tým aj vstup nových výrobcov na trh bez významného vplyvu na celkové zníženie emisií CO₂ celkového vozového parku EÚ.

V návrhu sa okrem toho zachovalo viacero prvkov na zaistenie nákladovo efektívneho vykonávania, ako napríklad združovanie, ktorým sa znižujú náklady výrobcov na dodržiavanie právnych predpisov.

Systém udeľovania kreditov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami by nepredstavoval dodatočnú administratívnu záťaž. Vypustením výnimky pre špecializovaných výrobcov sa zníži administratívna záťaž.

Nepredpokladajú sa žiadne zmeny v režime dodržiavania právnych predpisov a výške pokút. Vplyv možností týkajúcich sa riadenia bude závisieť od konkrétnych vykonávacích opatrení.

- **Základné práva**

V návrhu sa dodržiavajú základné práva a zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh si nevyžaduje dodatočné finančné zdroje.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Tento návrh vychádza z výročných správ a postupu monitorovania, ktorý sa stanovil v súčasných nariadeniach. S cieľom posúdiť, či výrobcovia plnia ročné cieľové hodnoty špecifických emisií, členské štáty Komisii každoročne nahlasujú údaje za všetky prvýkrát evidované osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá. Okrem hodnôt emisií CO₂ a hmotnosti nameraných pri typovom schválení sa monitorujú ďalšie relevantné údaje vrátane typu paliva a úspor emisií CO₂ z ekologických inovácií.

Komisia s podporou Európskej environmentálnej agentúry (EEA) každý rok uverejňuje údaje monitorovania za predchádzajúci kalendárny rok vrátane výpočtov špecifických emisií CO₂ výrobcu. Výrobcovia môžu upozorniť na chyby v predbežných údajoch, ktoré predložili členské štáty. Tento zavedený monitorovací systém predstavuje dôležitý základ pre monitorovanie účinkov právnych predpisov.

V záujme posilnenia riadiacich aspektov monitorovacieho systému sa v posúdení vplyvu zvažovala možnosť zohľadniť, či sú v prípade kontroly dodržiavania právnych predpisov zo strany výrobcu emisie z vozidiel v prevádzke v súlade s hodnotami CO₂ nameranými pri typovom schválení.

Okrem postupu pri posudzovaní súladu sa v posúdení vplyvu určil zoznam kľúčových ukazovateľov na monitorovanie špecifických politických cieľov, ktoré sa majú dosiahnuť týmto návrhom. Tie sú doplnené o súbor operačných cieľov a ukazovateľov.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Článok 1 – Predmet úpravy a ciele

V tomto článku sa stanovujú cieľové hodnoty CO₂ celého vozového parku EÚ, ktoré sa budú uplatňovať na nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá od rokov 2020, 2025 a 2030. Nariadenie sa bude uplatňovať od roku 2020 s cieľom zabezpečiť súvislý prechod na režim nových cieľových hodnôt začínajúci od roku 2025. Zahŕňa preto už stanovené cieľové hodnoty na úrovni vozového parku EÚ na rok 2020 vo výške 95 g/km (podľa NEDC) pre osobné automobily a 147 g/km (podľa NEDC) pre ľahké úžitkové vozidlá, ako aj nové cieľové hodnoty na roky 2025 a 2030.

Od roku 2021 budú cieľové hodnoty špecifických emisií vychádzať z nového postupu skúšky emisií, celosvetového harmonizovaného skúšobného postupu pre ľahké úžitkové vozidlá (WLTP). Cieľové hodnoty pre vozový park na roky 2025 a 2030, ktoré vychádzajú z postupu

WLTP, sú preto vyjadrené ako percentuálne zníženia v porovnaní s priemerom cieľových hodnôt špecifických emisií na rok 2021 určených pre každého výrobcu v súlade s oddielom 4 prílohy I.

Článok 2 – Rozsah pôsobnosti

V tomto článku sa vymedzujú kategórie vozidiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia prostredníctvom odkazov na právne predpisy o typovom schvaľovaní. Objasňuje sa v ňom tiež, že vyňatie *de minimis* uplatniteľné na výrobcov zodpovedných za menej než 1 000 prvýkrát evidovaných vozidiel ročne, by sa nemalo uplatňovať v prípade, že výrobca oprávnený na takéto vyňatie napriek tomu požiada o udelenie výnimky a tá sa mu udelí.

Článok 3 – Vymedzenie pojmov

Pridalo sa nové vymedzenie pojmov pre „cieľové hodnoty za celý vozový park EÚ“, „vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami“ a „skúšobná hmotnosť“.

Článok 4 – Cieľové hodnoty špecifických emisií

V tomto článku sa stanovuje všeobecná povinnosť výrobcu zabezpečiť, aby priemerné emisie CO₂ z jeho vozového parku prvýkrát evidovaných vozidiel za kalendárny rok neprekročili jeho ročnú cieľovú hodnotu špecifických emisií. Táto cieľová hodnota sa stanovuje osobitne pre každého výrobcu a vypočíta sa ako funkcia uplatniteľnej cieľovej hodnoty pre celý vozový park EÚ, krivky hraničných hodnôt, priemernej hmotnosti vozového parku výrobcu a referenčnej hmotnosti (M₀ alebo TM₀). Výpočet hmotnosti vychádza z hmotnosti vozidla v prevádzkovom stave do roku 2024 vrátane. Od roku 2025 by sa mala namiesto toho používať skúšobná hmotnosť vozidla, ktorá lepšie zodpovedá skutočnej hmotnosti dokončeného vozidla. Vzorce na výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií na obdobie rokov 2020 až 2030 sú uvedené v častiach A a B prílohy I. Výpočty cieľových hodnôt na obdobie rokov 2020 až 2024 sú stanovené v existujúcich právnych predpisoch.

Od roku 2025 by sa cieľová hodnota špecifických emisií výrobcu mala vypočítavať s prihliadnutím na podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v jeho vozovom parku. Pokiaľ ide o výpočet uvedeného podielu, pri vozidlách s nulovými a nízkymi emisiami by sa malo vychádzať z vážených emisií každého vozidla. Ak podiel presahuje referenčnú hodnotu pre celý vozový park EÚ, výrobca získa výhodu v podobe vyššej cieľovej hodnoty špecifických emisií.

V prípade ľahkých úžitkových vozidiel sa rozlišuje rozdelenie úsilia medzi výrobcov ľahkých úžitkových vozidiel s priemernou skúšobnou hmotnosťou presahujúcou priemernú referenčnú hmotnosť (TM₀) a vozidiel, ktorých priemerná skúšobná hmotnosť nepresahuje hodnotu TM₀. Pri prvej skupine je smernica krivky hraničných hodnôt konštantná v priebehu času, zatiaľ čo v druhom prípade sa uplatňuje rovnaký prístup ako pri osobných automobiloch, t. j. smernica sa upraví podľa cieľovej hodnoty celého vozového parku EÚ.

Článok 5 – Superkredity pre osobné automobily s cieľovou hodnotou 95 g CO₂/km

Toto ustanovenie je nezmenené a uplatňuje sa až do roku 2022 vrátane.

Článok 6 – Združovanie

Ustanovenia o združovaní týkajúce sa prepojených podnikov a nezávislých výrobcov sa nemenia. Pridala sa však právomoc Komisie objasniť podmienky dohody o združení medzi nezávislými výrobcami, najmä v súvislosti s pravidlami hospodárskej súťaže.

Článok 7 – Monitorovanie a nahlasovanie

Všeobecné ustanovenia o monitorovaní údajov o CO₂ z členských štátov sa nemenia. Pridalo sa však posilnenie záväzku členských štátov zabezpečiť vysokú kvalitu údajov a spolupracovať s Komisiou.

Doplnil sa mechanizmus, aby sa na účely monitorovania zohľadnili zistené odchýlky v emisiách CO₂ vozidiel v prevádzke v porovnaní s hodnotami nameranými pri typovom schvaľovaní. Tento mechanizmus vychádza z návrhu na zavedenie postupu kontrol zhody v prevádzke pre hodnoty emisií CO₂ uvedené v právnych predpisoch o typovom schvaľovaní. Schvaľovacie orgány by mali nahlásiť všetky zistené odchýlky a Komisia by ich mala zohľadniť pri kontrole plnenia cieľových hodnôt zo strany výrobcov. Toto ustanovenie obsahuje právomoc Komisie poskytovať podrobnosti o takomto postupe v podobe vykonávacieho aktu.

Článok 8 – Poplatky za nadmerné emisie

V tomto článku sa stanovuje vzorec na výpočet finančných sankcií v prípade, že výrobca prekročí svoju cieľovú hodnotu. Zachovali sa poplatky za nadmerné emisie z existujúcich nariadení, t. j. 95 EUR/g CO₂/km.

Článok 9 – Uverejňovanie výkonnosti výrobcov

V článku sa uvádza zoznam údajov, ktorý Komisia uverejní v súvislosti s dodržiavaním ročných cieľových hodnôt zo strany výrobcov (t. j. každoročné rozhodnutie na základe monitorovania). Pridala sa skúšobná hmotnosť ako parameter úžitkovej hodnoty, ktorý sa má uverejniť vzhľadom na jeho používanie od roku 2025.

Článok 10 – Výnimky pre určitých výrobcov

Zachovala sa možnosť pre výrobcov s malým objemom výroby (t. j. zodpovedných za 1 000 až 10 000 evidovaných osobných automobilov a 1 000 až 22 000 evidovaných ľahkých úžitkových vozidiel) požiadať o výnimku z cieľových hodnôt špecifických emisií.

V prípade špecializovaných výrobcov osobných automobilov, t. j. zodpovedných za 10 000 až 300 000 nových evidovaných vozidiel, sa ponecháva možnosť využívať výnimku z cieľovej hodnoty 95 g CO₂/km. Táto skupina výrobcov však bude musieť s účinnosťou od roku 2025 splniť cieľové hodnoty špecifických emisií vypočítané v súlade s prílohou I.

Článok 11 – Ekologické inovácie

Výrobcovia môžu naďalej využívať výhody vyplývajúce z nižších priemerných emisií tak, že vozidlá vybaví ekologickými inováciami schválenými v súlade s týmto článkom. Pridala sa právomoc Komisie na úpravu stropu 7 g CO₂/km stanoveného pre úspory emisií CO₂, ktoré môže výrobca vziať do úvahy pri znižovaní svojich priemerných emisií s cieľom zohľadniť zmeny v úsporách z ekologických inovácií, ktoré môžu vzniknúť v dôsledku zmeny v regulačnom skúšobnom postupe. Táto právomoc by mala platiť od roku 2025.

Kritériá oprávnenosti pre zaradenie do kategórie ekologických inovácií sa nemenia do roku 2024 vrátane. Od roku 2025 sa odstránením odkazu na opatrenia integrovaného prístupu umožní zaradiť mobilné klimatizačné zariadenia do kategórie ekologických inovácií.

Článok 12 – Skutočné emisie CO₂ a spotreba energie

V tomto článku sa stanovuje právomoc Komisie na monitorovanie a posúdenie skutočnej reprezentatívnosti skúšobného postupu WLTP a zabezpečenie informovanosti verejnosti o spôsobe vývoja uvedenej reprezentatívnosti v priebehu času.

Komisia by na tento účel mala mať právomoc požadovať zhromažďovanie skutočných údajov a ich nahlasovanie zo strany členských štátov a výrobcov.

Článok 13 – Úprava hodnôt M₀ a TM₀

Úsilie o zníženie emisií CO₂ sa rozdelí medzi výrobcov na základe priemernej hmotnosti vozového parku počas určitého obdobia. Uvedená referenčná hodnota sa vyjadrí ako M₀ alebo TM₀ v závislosti od toho, či sa použije hmotnosť v prevádzkovom stave (M) alebo skúšobná hmotnosť vozidla (TM). V ustanovení sa objasňuje postup na úpravu hodnoty referenčnej hmotnosti s cieľom zabezpečiť, aby sa v cieľových hodnotách špecifických emisií naďalej zohľadňovala cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ. Časť vykonávania týchto úprav by sa mala s účinnosťou od roku 2025 zvýšiť z každých troch na každé dva roky. Vďaka častejším úpravám bude možné včas zohľadniť zmeny priemernej skúšobnej hmotnosti a ich účinok na umiestnenie výrobcov na krivke hraničných hodnôt.

Článok 14 – Preskúmanie a správa

Tento článok obsahuje požiadavku, aby Komisia predložila správu o účinnosti tohto nariadenia, v prípade potreby s návrhom. Navrhuje sa, aby sa správa predložila v roku 2024 s cieľom zosúladiť ju s ustanoveniami o preskúmaní a predložení správy navrhovanými podľa nariadenia o spoločnom úsilí a smernice o obchodovaní s emisiami.

V článku sa tiež zachovávajú ustanovenia o revízii skúšobného postupu typového schvaľovania, ako aj právomoci na zohľadnenie zmien v regulačnom skúšobnom postupe.

Články 15 a 16 – Komitológia a delegovanie právomocí

Toto sú štandardné ustanovenia týkajúce sa postupu výboru a delegovania právomocí.

Článok 17 – Zmena nariadenia (ES) č. 715/2007

Cieľom tejto zmeny je zaviesť právny základ v nariadení (ES) č. 715/2007 (nariadenie o typovom schvaľovaní zo zreteľom na emisie vozidiel Euro 5/6), aby Komisia mohla stanoviť postup kontroly zhody v prevádzke na overovanie emisií CO₂. Tento postup má kľúčový význam pre účinný dohľad na trhu pre systém typového schvaľovania a hodnoty emisií CO₂ použité na účely dosiahnutia cieľových hodnôt.

Články 18 a 19 – Zrušenie a nadobudnutie účinnosti

Nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 sa zrušujú s účinnosťou od 1. januára 2020. Nadobudnutie účinnosti by sa malo uskutočniť do 20 dní od uverejnenia aktu.

Prílohy I až V

Príloha I: Uvádza sa v nej vzorec na výpočet ročných cieľových hodnôt špecifických emisií, ktoré by sa mali dosiahnuť prostredníctvom priemerných emisií v rámci vozového parku prvýkrát evidovaných vozidiel výrobcu. V časti A sú uvedené osobné automobily, v časti B ľahké úžitkové vozidlá.

Prílohy II a III: V týchto prílohách sa stanovujú parametre údajov monitorovania, ktoré sú potrebné na výpočet cieľových hodnôt a kontrolu plnenia cieľov. Príloha III sa týka ľahkých úžitkových vozidiel a obsahuje aj odkaz na potrebu zohľadniť osobitosti vozidiel, ktoré boli podrobené typovému schvaľovaniu vo viacerých fázach.

Príloha IV: V tejto prílohe sa uvádza zoznam právnych aktov, na ktoré sa vzťahuje prepracované znenie, t. j. dve základné nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 s príslušnými pozmeňujúcimi aktmi.

Príloha V: Tabuľka zhody

↓ 510/2011 (prispôsobené)

⇒ nový

2017/0293 (COD)

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 CO₂ z ľahkých vozidiel ⇒ a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 ⇐ (prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

↓ nový

1. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009¹⁴ a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011¹⁵ boli niekoľkokrát podstatným

¹⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.)

¹⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel (Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1).

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 CO₂ a postupy na ich dosiahnutie, ako sú stanovené v uvedených nariadeniach.

↓ 443/2009 odôvodnenie 1

~~Cieľom tohto nariadenia je stanoviť výkonové emisné normy pre nové osobné automobily registrované v Spoločenstve, čo je súčasťou integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel pri riadnom fungovaní vnútorného trhu.~~

↓ 510/2011 odôvodnenie 1
(prispôbené)

~~Cieľom Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o klimatických zmenách, ktorý bol schválený v mene Európskeho spoločenstva rozhodnutím Rady 94/69/ES¹⁶, je stabilizovať koncentrácie skleníkových plynov v atmosfére na úrovni, ktorá by zabránila nebezpečnému antropogénnemu zasahovaniu do klimatického systému. Na dosiahnutie tohto cieľa je potrebné, aby sa celosvetová priemerná ročná teplota na zemskom povrchu nezvýšila o viac ako 2 stupne Celzia v porovnaní s hodnotami z obdobia pred industrializáciou. Zo štvrtej hodnotiacej správy Medzivládneho panelu o zmene klímy (IPCC) vyplýva, že v záujme dosiahnutia tohto cieľa je potrebné, aby sa celosvetové emisie skleníkových plynov prestali zvyšovať do roku 2020. Európska rada na svojom zasadnutí 8. a 9. marca 2007 stanovila záväzok znížiť do roku 2020 celkové množstvo emisií skleníkových plynov v Spoločenstve aspoň o 20 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990 a o 30 % v prípade, ak sa k podobným zníženiam emisií zaviazu aj ďalšie rozvinuté krajiny a ak ekonomicky vyspelejšie rozvojové krajiny prispievajú podľa svojich možností.~~

↓ nový

3. V Európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu¹⁷ sa stanovuje jasný cieľ: dosiahnuť, aby emisie skleníkových plynov z dopravy boli do roku 2050 aspoň o 60 % nižšie než v roku 1990, a nekompromisne sa usilovať o ich úplné 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.

¹⁶ Ú. v. ES L 33, 7.2.1994, s. 11.

¹⁷ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu, COM(2016) 501 final.

4. V oznámeniach Komisie Európa v pohybe¹⁸ a Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou: Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov¹⁹ sa zdôrazňuje, že emisné normy CO₂ 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 CO₂ z odvetvia cestnej dopravy a prispieva k záväznému cieľu znížiť domáce emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990 aspoň o 40 %, ako sa schválilo v záveroch Európskej rady na zasadnutí 23. a 24. októbra 2014 a potvrdilo 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.
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 dopravy 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 energetickej únie prijatej 25. februára 2015 s cieľom poskytovať spotrebiteľom v Únii bezpečné, udržateľné, konkurencieschopné a dostupné dodávky energie. V stratégii energetickej únie 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 CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá do roku 2030.
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 CO₂ celého vozového parku EÚ pre osobné automobily a ľahké

¹⁸ 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].

¹⁹ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov [...]

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.

11. Nový skúšobný postup na meranie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel a ich spotreby paliva, celosvetový skúšobný postup pre ľahké úžitkové vozidlá (WLTP), stanovený v nariadení Komisie (EÚ) 2017/1151²⁰, nadobudol účinnosť v roku 2017. Vďaka novému skúšobnému postupu sa získajú hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva, ktoré lepšie zodpovedajú skutočným podmienkam. Preto je vhodné, aby sa pri stanovení nových cieľových hodnôt emisií CO₂ vychádzalo z emisií CO₂ určených na základe uvedeného skúšobného postupu. Keďže emisie CO₂ 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, ktoré sa budú v danom roku uplatňovať.

↓ 443/2009 odôvodnenie 2
(prispôbené)

~~V Rámcovej dohovore Organizácie spojených národov o zmene klímy, ktorý v mene Európskeho spoločenstva schválila Rada rozhodnutím 94/69/ES z 15. decembra 1993²¹, sa od všetkých strán požaduje, aby sformulovali a implementovali národné a v prípade potreby i regionálne programy obsahujúce opatrenia na zmiernenie zmeny klímy. V tejto súvislosti navrhla Komisia v januári 2007, aby Európska únia v kontexte medzinárodných rokovaní presadzovala cieľ 30 % zníženia emisií skleníkových plynov produkovaných v rozvinutých krajinách do roku 2020 (v porovnaní s úrovňami z roku 1990) a aby Únia sama prijala pevný nezávislý záväzok dosiahnuť zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2020 najmenej o 20 % (v porovnaní s úrovňami z roku 1990) bez ohľadu na zníženia dosiahnuté v ostatných rozvinutých krajinách. Tento cieľ schválili Európsky parlament a Rada.~~

↓ 443/2009 odôvodnenie 3

~~Jedným z dôsledkov, ktoré z týchto záväzkov vyplývajú je, že všetky členské štáty budú musieť výrazným spôsobom znížiť emisie z osobných automobilov. V záujme dosiahnutia potrebného podstatného zníženia by sa politiky a opatrenia mali vykonávať na úrovni členských štátov a na úrovni Spoločenstva nielen v sektore priemyslu a energetiky, ale vo všetkých sektoroch ekonomiky Spoločenstva. Cestná doprava je druhým najväčším~~

²⁰ ⇒ 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). ⇐

²¹ Ú. v. ES L 33, 7.2.1994, s. 11.

~~producentom skleníkových plynov v rámci Únie a jej emisie i naďalej rastú. Ak bude vplyv cestnej dopravy na zmenu klímy naďalej narastať, významne to znegativizuje snahy na boj so zmenou klímy v iných sektoroch.~~

↓ 510/2011 odôvodnenie 3

~~V záujme dosiahnutia potrebného zníženia emisií by sa politiky a opatrenia mali vykonávať na úrovni členských štátov a Únie nielen v odvetví priemyslu a energetiky, ale vo všetkých odvetviach hospodárstva Únie. V rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 406/2009/ES z 23. apríla 2009 o úsilí členských štátov znížiť emisie skleníkových plynov s cieľom splniť záväzky Spoločenstva týkajúce sa zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2020⁽²²⁾ sa stanovuje priemerné zníženie emisií o 10 % v porovnaní s úrovňami z roku 2005 v odvetviach nezahrnutých do systému EÚ na obchodovanie s emisiami, ktorý bol ustanovený smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve⁽²³⁾, a to vrátane cestnej dopravy. Cestná doprava je druhým najväčším odvetvím produkujúcim emisie skleníkových plynov v Únii a jej emisie vrátane emisií z ľahkých úžitkových vozidiel i naďalej rastú. Ak sa bude množstvo emisií z cestnej dopravy i naďalej zvyšovať, dôjde k značnému oslabeniu snáh ďalších odvetví v ich boji proti zmene klímy.~~

↓ 443/2009 odôvodnenie 4

~~Prijatím cieľov Spoločenstva pre nové osobné automobily sa výrobcem poskytne väčšia istota pri plánovaní a väčšia flexibilita pri dosahovaní požadovaného zníženia CO₂ než aká by sa členským štátom poskytla v osobitných vnútroštátnych cieľoch zníženia emisií. Pri stanovovaní výkonových emisných noriem je dôležité zohľadňovať dôsledky pre trhy a konkurencieschopnosť výrobcov, priame a nepriame náklady, ktoré sa tým kladú na odvetvie, a z toho vyplývajúce výhody s ohľadom na podnecovanie inovácie a znižovanie energetickej spotreby.~~

↓ 443/2009 odôvodnenie 5
(prispôbené)

12. ~~Toto nariadenie vychádza z dobre etablovaného procesu merania a monitorovania emisií CO₂ u automobilov registrovaných v Spoločenstve v súlade s rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 1753/2000/ES z 22. júna 2000, ktorým sa ustanovuje systém na monitorovanie priemerných špecifických emisií CO₂ pochádzajúcich z nových osobných automobilov²⁴. Je dôležité, aby stanovovanie požiadaviek na znižovanie emisií CO₂ i naďalej poskytovalo výrobcem motorových vozidiel v celom Únii Spoločenstve a ich novému vozovému parku osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel predvídateľnosť a bezpečnosť pri plánovaní v rámci Spoločenstva Únie.~~

²² Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 136.

²³ Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32.

²⁴ Ú. v. ES L 202, 10.8.2000, s. 1.

~~V záujme posilnenia konkurencieschopnosti európskeho automobilového priemyslu by sa mali využívať systémy stimulov, napríklad kompenzácia ekologických inovácií a poskytovanie superkreditov.~~

13. Úrovně zníženia pre celý vozový park nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v rámci Únie by sa preto mali stanoviť na roky 2025 a 2030 pri 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 vysielajú jasný a včasný signál pre automobilový priemysel, aby sa neodkladalo zavedenie energeticky efektívnych technológií a vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh.
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, vďaka ktorému vznikne veľký domáci trh a zaisť 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 referenčnej hodnoty pre podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku EÚ spolu s dobre navrhnutým mechanizmom na úpravu cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ 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 CO₂ medzi týmito vozidlami. Mechanizmus úprav by mal zabezpečiť, aby každý výrobca, ktorý prekročí referenčnú úroveň, mohol využívať výhody vyšších cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂. Mali by sa stanoviť obmedzenia úrovne možných úprav v rámci uvedeného mechanizmu s cieľom zaisť vyvážený prístup. Zabezpečia sa tým stimuly, podporí sa včasné zavedenie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc a zaisť sa vysoké prínosy pre spotrebiteľov, konkurencieschopnosť a životné prostredie.

↓ 443/2009	odôvodnenie	6
(prispôsobené)		

~~Komisia prijala v roku 1995 stratégiu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z automobilov. Stratégia sa zakladala na troch pilieroch: na dobrovoľných záväzkoch automobilového priemyslu na zníženie emisií, zlepšení informovania zákazníkov a podpore palivovo účinných vozidiel prostredníctvom finančných opatrení.~~

↓ 443/2009	odôvodnenie	7
(prispôsobené)		

~~Združenie európskych výrobcov automobilov (ACEA) prijalo v roku 1998 záväzok znížiť priemerné emisie predávaných nových automobilov na 140 g CO₂/km do roku 2008 a v roku 1999 prijalo Združenie japonských výrobcov automobilov (JAMA) a Združenie kórejských výrobcov automobilov (KAMA) záväzok znížiť priemerné emisie nových predávaných automobilov na 140 g CO₂/km do roku 2009. Tieto záväzky boli uznané v odporúčaní Komisie 1999/125/ES z 5. februára 1999 o znížení emisií CO₂ osobných automobilov²⁵ (ACEA), odporúčaní Komisie 2000/303/ES z 13. apríla 2000 o znížení emisií CO₂ osobných automobilov (KAMA)²⁶ a odporúčaní Komisie 2000/304/ES z 13. apríla 2000 o znížení emisií CO₂ osobných automobilov (JAMA)²⁷.~~

↓ 443/2009	odôvodnenie	8
(prispôsobené)		

~~Komisia prijala 7. februára 2007 súbežne dve oznámenia: oznámenie o výsledkoch preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel a oznámenie o konkurenčnom regulačnom rámci pre automobilový priemysel pre 21. storočie CARS 21. V oznámeniach sa poukázalo na skutočnosť, že v plnení cieľa 140 g CO₂/km do roku 2008/2009 sa dosiahol pokrok, ale cieľ Spoločenstva na úrovni 120 g CO₂/km sa do roku 2012 pri absencii dodatočných opatrení nepodarí splniť.~~

↓ 510/2011	odôvodnenie	8
(prispôsobené)		

~~Ustanovenia, na základe ktorých sa plní cieľ v oblasti emisií z ľahkých úžitkových vozidiel, by mali byť v súlade s legislatívnym rámcom na plnenie cieľov týkajúcich sa emisií z vozového parku nových osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy~~

²⁵ Ú. v. ES L 40, 13.2.1999, s. 49.

²⁶ Ú. v. ES L 100, 20.4.2000, s. 55.

²⁷ Ú. v. ES L 100, 20.4.2000, s. 57.

~~nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel⁽²⁸⁾.~~

↓ 443/2009 odôvodnenie 9
(prispôbené)

~~V oznámeniach sa preto pre splnenie cieľa Spoločenstva, ktorý je 120 g CO₂/km do roku 2012, navrhlo prijatie integrovaného prístupu a oznámilo sa, že Komisia na dosiahnutie cieľov Spoločenstva navrhne právny rámec so zameraním na povinné znížovanie emisií CO₂ tak, aby sa prostredníctvom zlepšení technológie motorov vozidiel dosiahol cieľ 130 g CO₂/km pre priemerný nový vozový park. V súlade s prístupom podľa dobrovoľných záväzkov, ktoré prijali výrobcovia, sa to vzťahuje na prvky, ktoré sa zohľadňujú pri meraní emisií CO₂ osobných automobilov v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typevom 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 vozidiel²⁹. Zníženie o ďalších 10 g CO₂/km alebo jeho ekvivalent, pokiaľ je to z technického hľadiska potrebné na dosiahnutie rovnocenného efektu, sa dosiahne pomocou iných technologických zlepšení a zvýšením používania trvalo udržateľných biopalív.~~

↓ 443/2009 odôvodnenie 10
(prispôbené)

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. ~~Právny rámec by mal byť zlučiteľný s celkovým zámerom dosiahnutia cieľov Kjótskeho protokolu Spoločenstvom a mal by sa doplniť ďalšími nástrojmi viac súvisiacimi s používaním, ako napr. diferencovanie daní na automobily a energiu.~~

↓ 443/2009 odôvodnenie 11

~~Vo všeobecnom rozpočte Európskej únie by sa mali zabezpečiť primerané finančné prostriedky na podporu vývoja technológií, pomocou ktorých možno dosiahnuť radikálne zníženie emisií CO₂ z cestných vozidiel.~~

²⁸ Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.

²⁹ Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.

↓ 443/2009	odôvodnenie	12
(prispôsobené)		
⇒ nový		

19. Aby sa zachovala rozmanitosť na trhu s ~~automobilmi~~ ☒ osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými vozidlami ☒ a jeho schopnosť uspokojovať rôzne potreby spotrebiteľov, mali by sa cieľové hodnoty CO₂ ~~osobných automobilov~~ vymedziť ako funkcia úžitkovej hodnoty ~~automobilov~~ ☒ 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 s účinnosťou od roku 2025 zmeniť na skúšobnú hmotnosť vozidla, ako sa uvádza v nariadení (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017. ~~⇒ Navyše údaje o hmotnosti sú dostupné už v súčasnosti. Mali by sa zhromažďovať aj údaje o alternatívnych parametroch úžitkovej hodnoty, ako napríklad stopa (rozhod vynásobený rázvorom), s cieľom uľahčiť dlhodobé hodnotenia prístupu založeného na úžitkovej hodnote. Komisia by do roku 2014 mala preskúmať dostupnosť údajov a v prípade potreby predložiť Európskemu parlamentu a Rade návrh na prispôbenie parametra úžitkovej hodnoty.~~

↓ nový

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.

↓ 443/2009	odôvodnenie	13
(prispôsobené)		
⇒ nový		

22. Cieľom tohto nariadenia je vytvoriť stimuly 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~~ ~~⇒~~

zohľadňuje budúci technický rozvoj. Osobitne by sa mal podporiť vývoj inováčných technológií pohonu automobilov, pretože tieto prinášajú výrazne nižšie emisie ako tradičné osobné automobily. Týmto spôsobom sa podporí dlhodobá konkurencieschopnosť európskeho priemyslu a vytvorí sa viac vysokokvalitných pracovných miest. Komisia by mala posúdiť možnosť zahrnúť ekologické inováčné opatrenia do revízie skúšobných postupov podľa článku 14 ods. 3 nariadenia (ES) č. 715/2007, pričom sa zohľadnia technické a ekonomické dôsledky takéhoto zahrnutia. ⇒ 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 CO₂. Tento prístup by sa preto mal zachovať a rozsah pôsobnosti by sa mal rozšíriť s cieľom stimulovať zlepšenie účinnosti klimatizačných systémov. ⇐

↓ 510/2011 odôvodnenie 12

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES z 13. decembra 1999 o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pri predaji nových osobných automobilov (³⁰) už požaduje, aby reklamné prospekty v prípade automobilov poskytovali konečným užívateľom údaje o oficiálnych emisiách CO₂ a úradnej spotrebe paliva vozidla. Vo svojom odporúčaní 2003/217/ES z 26. marca 2003 o uplatňovaní ustanovení smernice 1999/94/ES o reklamných prospektoch na iné oznamovacie prostriedky (³¹) Komisia vyložila túto požiadavku tak, že sa vzťahuje aj na reklamu. Rozsah pôsobnosti smernice 1999/94/ES by sa mal preto rozšíriť o ľahké úžitkové vozidlá, aby sa na reklamu ľahkých úžitkových vozidiel, v ktorej sú zverejnené údaje o energii alebo cene, vzťahovala požiadavka poskytovať konečným užívateľom údaje o oficiálnych emisiách CO₂ a úradnej spotrebe paliva vozidla, a to najneskôr do roku 2014.

↓ nový

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 inováciami, 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 vypočítavať úspory na účely dodržania cieľovej hodnoty.

↓ 443/2009 odôvodnenie 14

Vzhľadom na veľmi vysoké náklady na výskum a vývoj a jednotkové výrobné náklady na prvé generácie vozidiel s výrazne nízkouhlíkovými technológiami, ktoré by sa mali zaviesť na trh po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia, malo by toto nariadenie dočasne prispieť k zrýchleniu a uľahčeniu procesu zavedenia ultra-nízkouhlíkových vozidiel na trh Spoločenstva v počiatočných fázach ich komercializácie.

³⁰ Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16.

³¹ Ú. v. EÚ L 82, 29.3.2003, s. 33.

↓ 443/2009 odôvodnenie 15
(prispôsobené)

~~Využívanie určitých alternatívnych palív môže priniesť výrazné zníženie emisií CO₂ na základe princípu well-to-wheel (od zdroja ku kolesám). Toto nariadenie preto obsahuje osobitné ustanovenia zamerané na podporu ďalšieho vývoja vozidiel na alternatívne palivá na trhu Spoločenstva.~~

↓ 510/2011 odôvodnenie 15

~~S cieľom zlepšiť zhromažďovanie údajov o spotrebe paliva a jej meranie by Komisia mala najneskôr do 1. januára 2012 zvážiť, či je potrebné zmeniť a doplniť príslušné právne predpisy tak, aby sa do nich zahrnula povinnosť pre výrobcov, ktorí požiadali o typové schválenie vozidiel kategórie N1, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (³²), vybaviť každé vozidlo meračom spotreby paliva.~~

↓ 443/2009 odôvodnenie 16

~~Aby sa zabezpečil súlad s prístupom prijatým Komisiou v stratégii pre CO₂ z automobilov, najmä vo vzťahu k dobrovoľným záväzkom prijatým združeniami výrobcov, cieľové hodnoty by sa mali uplatňovať na nové osobné automobily po prvýkrát registrované v Spoločenstve, ktoré s výnimkou obmedzeného časového obdobia, aby sa predišlo zneužívaniu, ešte neboli registrované mimo Spoločenstva.~~

↓ 510/2011 odôvodnenie 16

~~V záujme zabezpečenia súladu s nariadením (ES) č. 443/2009 a predchádzania zneužívaniu by sa mala cieľová hodnota vzťahovať na nové ľahké úžitkové vozidlá prvýkrát evidované v Únii, ktoré predtým neboli evidované mimo Únie, s výnimkou evidencie na obmedzenú dobu.~~

↓ 510/2011 odôvodnenie 17

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.

³² Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

↓ 443/2009 odôvodnenie 18

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. ~~Vozidlá, ktoré boli pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia zaradené do kategórie M1, ktoré boli skonštruované osobitne s komerčným účelom umožniť používanie invalidných vozíkov vo vnútri vozidla a ktoré vyhovujú definícii vozidla na špeciálne účely podľa prílohy II k smernici 2007/46/ES, by sa takisto mali vyňať z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia v súlade s politikou Spoločenstva na pomoc osobám so zdravotným postihnutím.~~
-

↓ 510/2011 odôvodnenie 18
(prispôbené)

~~Výrobcovia by mali mať možnosť rozhodnúť sa, ako budú dosahovať svoje cieľové hodnoty podľa tohto nariadenia, a malo by sa im umožniť, aby spriemerovali emisie svojho celého vozového parku nových vozidiel namiesto dodržiavania cieľových hodnôt CO₂ v prípade každého jednotlivého vozidla. Od výrobcov by sa preto malo vyžadovať, aby zabezpečili, aby priemerné špecifické emisie zo všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v Únii, za ktoré zodpovedajú, nepresiahli priemer cieľových hodnôt emisií z týchto vozidiel. Táto požiadavka by sa mala zavádzať postupne od roku 2014 do roku 2017, aby sa uľahčilo jej zavedenie. Je to v súlade s lehotami a trvaním obdobia zavádzania stanovenými v nariadení (ES) č. 443/2009.~~

↓ 443/2009 odôvodnenie 19
(prispôbené)

~~Výrobcovia by mali mať možnosť rozhodnúť o tom, ako dosiahnuť cieľové hodnoty podľa tohto nariadenia, a malo by sa im umožniť, aby spriemerovali emisie svojho celého nového vozového parku namiesto dodržiavania cieľových hodnôt CO₂ každého individuálneho automobilu. Od výrobcov by sa preto malo vyžadovať, aby zabezpečili, že priemerné špecifické emisie všetkých nových automobilov, ktoré sú registrované v Spoločenstve a za ktoré zodpovedajú, nepresiahli priemerné cieľové hodnoty emisií týchto automobilov. Táto požiadavka by sa mala začať zavádzať medzi rokmi 2012 a 2015 s cieľom uľahčiť prechod.~~

↓ 510/2011 odôvodnenie 19
(prispôbené)

~~V záujme zabezpečenia toho, aby cieľové hodnoty odrážali osobitosti malých výrobcov a špecializovaných výrobcov a aby boli v súlade s možnosťami výrobcov znižovať emisie, mali by sa stanoviť alternatívne cieľové hodnoty znižovania emisií pre týchto výrobcov pri zohľadnení technických možností vozidiel daného výrobcu znižovať špecifické emisie CO₂ a tieto cieľové hodnoty by mali zodpovedať charakteristikám dotknutých segmentov trhu. Táto výnimka by mala byť predmetom preskúmania cieľových hodnôt špecifických emisií v prílohe I, ktoré sa má dokončiť najneskôr do začiatku roka 2013.~~

↓ 443/2009	odôvodnenie	20
(prispôsobené)		
⇒ nový		

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 ~~súvisiace s technologickým potenciálom vozidiel daného výrobu~~ na znižovanie ich špecifických emisií CO₂ a ~~zodpovedajúce~~ charakteristikám príslušných segmentov trhu. ~~Táto výnimka by sa mala riešiť v rámci revízie špecifických cieľov na znižovanie emisií v prílohe I, ktorá sa má dokončiť najneskôr do začiatku roka 2013.~~

↓ 333/2014	odôvodnenie	7
(prispôsobené)		
⇒ nový		

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 CO₂ z vozidiel predávaných týmito výrobcami, výrobcovia, ktorí dosiahli menej ako 1 000 ~~registrácií~~ 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. ⇐ ~~Aby sa pre uvedených výrobcov zodpovedných za menej ako 1 000 automobilov čo najrýchlejšie zabezpečila právna istota, je nevyhnutné začať s uplatňovaním tejto výnimky od 1. januára 2012.~~

↓ 333/2014	odôvodnenie	9
(prispôsobené)		
⇒ nový		

28. Postup udeľovania výnimiek ⇒ z dosiahnutia cieľovej hodnoty 95 g CO₂/km za vozový park ⇐ pre špecializovaných výrobcov ~~by mal pokračovať aj po roku 2020. Avšak s cieľom zabezpečuje, aby~~ ⇒ v súvislosti s uvedenou cieľovou hodnotou ⇐ snaha o znižovanie emisií, ktorá ~~požadujú špecializovaní výrobcovia~~ sa požaduje od špecializovaných výrobcov, bola v súlade so snahou výrobcov s veľkým objemom výroby. ~~od roku 2020 by sa mal uplatňovať cieľ o 45 % nižší ako priemerné špecifické emisie špecializovaných výrobcov v roku 2007.~~ ⇒ Zo skúseností však vyplýva, že špecializovaní výrobcovia majú rovnaký potenciál dosiahnuť cieľové hodnoty CO₂ 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. ↩

↓ 510/2011 odôvodnenie 20

~~Stratégiou Únie na znižovanie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel sa ustanovil integrovaný prístup v záujme dosiahnutia cieľovej hodnoty Únie 120 g CO₂/km do roku 2012, pričom sa zachováva aj dlhodobějšía vízia ďalšieho znižovania emisií. Nariadenie (ES) č. 443/2009 konkretizuje túto dlhodobějšíu víziu stanovením cieľovej hodnoty vo výške 95 g CO₂/km ako priemerných emisií v prípade vozového parku nových automobilov. V záujme zabezpečenia súladu s týmto prístupom a poskytnutia istoty pri plánovaní pre priemysel by sa mala stanoviť dlhodobá cieľová hodnota v prípade špecifických emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel na rok 2020.~~

↓ 443/2009 odôvodnenie 21
(prispôbené)

~~Špecializovaní výrobcovia by mali mať možnosť využívať alternatívny cieľ, ktorý je o 25 % nižší ako ich priemerné špecifické emisie CO₂ v roku 2007. Ak neexistujú informácie o priemerných špecifických emisiách výrobcu za rok 2007, treba určiť primerane zodpovedajúci cieľ. Táto výnimka by sa mala riešiť v rámci revízie špecifických cieľov na znižovanie emisií v prílohe I, ktorá sa má dokončiť najneskôr do začiatku roka 2013.~~

↓ 443/2009 odôvodnenie 22
(prispôbené)

29. Pri určovaní priemerných špecifických emisií CO₂ pre všetky nové automobily ☒ a nové ľahké úžitkové vozidlá ☒ ~~registrované~~ evidované v Spoločenstve ☒ 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 (ES) č. 715/2007, emisie pre tieto ~~automobily~~ ☒ vozidlá ☒ by sa mali merať v súlade s rovnakým postupom merania, aký je uvedený pre ~~osobné automobily~~ ☒ ľahké úžitkové vozidlá ☒ v nariadení Komisie (ES) č. 692/2008³³ ☒, nariadení (EÚ) 2017/1151 a vykonávacích nariadeniach Komisie (EÚ) 2017/1152³⁴ a (EÚ) 2017/1153³⁵ ☒. Výsledné hodnoty

³³ 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).

³⁴ 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).

emisií CO₂ by sa mali zapisovať do osvedčenia o zhode vozidla s cieľom umožniť ich zaradenie do monitorovacieho systému.

↓ 510/2011 odôvodnenie 22
(prispôsobené)

30. Špecifické emisie CO₂ dokončovaných ☒ ľahkých úžitkových ☒ vozidiel by sa mali prideliť výrobcovi základného vozidla.

↓ 510/2011 odôvodnenie 23

~~V záujme zabezpečenia reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂ a palivovej účinnosti dokončovaných vozidiel by Komisia mala predložiť osobitný postup a zvážiť prípadné preskúmanie právnych predpisov o typovom schvaľovaní.~~

↓ nový

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 CO₂, mali by mať možnosť s dostatočnou istotou predvídať hodnotu emisií CO₂ dokončovaných vozidiel. Komisia by mala zabezpečiť, aby sa uvedené potreby primerane zohľadnili v nariadení (EÚ) 2017/1151.

↓ 443/2009 odôvodnenie 23
(prispôsobené)

32. V záujme ich flexibility sa výrobcom na splnenie cieľov podľa tohto nariadenia poskytuje možnosť uzavrieť dohodu o vytvorení ~~zoskupenia~~ združenia na otvorenom, transparentnom a nediskriminačnom základe. Dohoda o ~~vytvorení zoskupenia~~ združení by nemala presiahnuť päť rokov, ale môže sa obnoviť. Ak výrobcovia vytvoria ~~zoskupenie~~ združenie, ich ciele podľa tohto nariadenia sa budú považovať za splnené, ak priemerné emisie ~~zoskupenia~~ združenia ako celku nepresiahnu ~~cieľové emisie~~ ☒ cieľovú hodnotu špecifických emisií ☒ pre ~~zoskupenie~~ združenie.

↓ nový

33. Možnosť vytvárať združenia sa u výrobcov osvedčila ako nákladovo efektívny spôsob dosahovania cieľových hodnôt emisií CO₂, ktorý uľahčil dosiahnutie zhody najmä tým výrobcom, ktorí vyrábajú obmedzený rad vozidiel. Komisia by mala mať v záujme

³⁵ 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).

zlepšenia konkurenčnej neutrality právomoci na objasnenie podmienok, podľa ktorých môžu nezávislí výrobcovia vytvoriť združenie, aby mohli získať rovnocenné postavenie ako prepojené podniky.

↓ 443/2009 odôvodnenie 24

34. Na zabezpečenie splnenia cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia je potrebný rozsiahly mechanizmus zhody.

↓ nový

35. Na dosiahnutie zníženia emisií CO₂ podľa tohto nariadenia je tiež nevyhnutné, aby boli emisie používaných vozidiel v súlade s hodnotami CO₂ určenými pri typovom schvaľovaní. Komisia by preto vo výpočte priemerných špecifických emisií výrobcu mala mať možnosť zohľadniť akúkoľvek systémovú nezhodu, ktorú zistili schvaľovacie orgány v súvislosti s emisiami CO₂ 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 CO₂ z ľahkých vozidiel uvedených na trh. Nariadenie (ES) č. 715/2007 by sa malo na tento účel zmeniť.

↓ 443/2009 odôvodnenie 25
(prispôbené)
⇒ nový

37. Špecifické emisie CO₂ pochádzajúce z nových osobných automobilov ☒ a ľahkých úžitkových vozidiel ☒ sa v Spoločenstve ☒ 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 registráciách a evidenciách nových automobilov ☒ a ľahkých úžitkových vozidiel ☒ v Spoločenstve ☒ 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. ⇐

↓ 443/2009 odôvodnenie 26
(prispôbené)

~~V smernici 2007/46/ES sa ustanovuje, že výrobcovia musia vydať osvedčenie o zhode, ktoré musí byť sprievodným dokumentom každého nového osobného automobilu, a členské štáty môžu povoliť registráciu a prevádzkovanie nového osobného automobilu, len ak je~~

~~sprevádzané platným osvedčením o zhode. Údaje zhromaždené členskými štátmi by mali byť zhodné s osvedčením o zhode vydaným výrobcom pre príslušný osobný automobil a mali by byť založené len na tomto referenčnom dokumente. Ak členské štáty z oprávnených dôvodov nepoužívajú osvedčenie o zhode v rámci postupu registrovania a uvedenia do používania nového osobného vozidla, mali by zaviesť opatrenia potrebné na zabezpečenie primeranej presnosti pri postupe monitorovania. Mala by existovať štandardná databáza Spoločenstva pre údaje uvedené v osvedčeniach o zhode. Táto databáza by sa mala používať ako jediná referencia, aby členské štáty mohli ľahšie poskytovať registračné údaje pri novej registrácii vozidiel.~~

↓ 510/2011 odôvodnenie 27
(prispôbené)

38. ~~Dodržiavanie cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia výrobcami by sa malo hodnotiť na úrovni Únie. Výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie CO₂ prekročia priemerné špecifické emisie povolené podľa tohto nariadenia, by mali od 1. januára 2014 za každý kalendárny rok zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Poplatok by sa mal vyjadriť v závislosti od miery nedodržania cieľových hodnôt výrobcami. V záujme zabezpečenia súladu by mal byť mechanizmus tohto poplatku podobný mechanizmu ustanovenému v nariadení (ES) č. 443/2009. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem všeobecného rozpočtu Európskej únie.~~

↓ 510/2011 odôvodnenie 28

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 výrobcovi, ktorí neplnia svoje cieľové hodnoty stanovené podľa tohto nariadenia.

↓ 510/2011 odôvodnenie 29

40. Týmto nariadením by nemalo byť dotknuté úplné uplatňovanie pravidiel Únie o hospodárskej súťaži.

↓ 443/2009 odôvodnenie 30
(prispôbené)

~~Komisia by mala posúdiť nové postupy na dosiahnutie dlhodobých cieľov, najmä sklon krivky, parameter užitočnej hodnoty a systém poplatkov za nadmerné emisie.~~

↓ 510/2011 odôvodnenie 31

~~Rýchlosť cestných vozidiel má výrazný vplyv na ich spotrebu paliva a emisie CO₂. Pri absencii obmedzení rýchlosti pre ľahké úžitkové vozidlá je navyše možné, že hľadisko súťaživosti v súvislosti s najvyššou rýchlosťou by mohlo viesť k predimenzovaniu skupín vysokovýkonných vozidiel a súvisiacim nedostatkom v podmienkach pomalšej prevádzky. Je preto vhodné preskúmať možnosť rozšírenia rozsahu pôsobnosti smernice Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v Spoločenstve (³⁶) na ľahké úžitkové vozidlá, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.~~

↓ 443/2009 odôvodnenie 31
(prispôbené)

~~Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ³⁷.~~

↓ nový

41. Účinnosť cieľových hodnôt stanovených v tomto nariadení pri znižovaní emisií CO₂ v skutočnosti do veľkej miery závisí od reprezentatívnosti oficiálneho skúšobného postupu. V súlade so stanoviskom mechanizmu vedeckého poradenstva (SAM)³⁸ a odporúčaním Európskeho parlamentu v nadväznosti na jeho vyšetrowanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle³⁹ by sa mal zaviesť mechanizmus na posúdenie skutočnej reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie vozidiel určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. Komisia by mala mať právomoci na zabezpečenie verejnej dostupnosti takýchto údajov a v prípade potreby vypracovať postupy potrebné na identifikáciu a zber údajov požadovaných na vykonanie takýchto posúdení.
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 posúdiť účinnosť tohto nariadenia s cieľom umožniť koordinované a jednotné posúdenie opatrení, ktoré sa vykonávajú v rámci všetkých týchto nástrojov.
43. Nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 by sa mali zrušiť s účinnosťou od 1. januára 2020.

³⁶ Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27.

³⁷ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

³⁸ Skupina vedeckých poradcov na vysokej úrovni, vedecké stanovisko 1/2016 *Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing* (Odstránenie rozdielov medzi skutočnými emisiami CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel a emisiami nameranými pri laboratórnom testovaní).

³⁹ Odporúčanie Európskeho parlamentu Rade a Komisii zo 4. apríla 2017 v nadväznosti na vyšetrowanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle [2016/2908(RSP)].

↓ 333/2014	odôvodnenie	15
(prispôsobené)		

44. S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania ☒ tohto ☒ nariadenia (ES) ~~č. 443/2009~~ by sa vykonávacie právomoci mali preniesť na Komisiu. ~~Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁴⁰.~~

↓ nový

45. Tieto vykonávacie právomoci týkajúce sa článku 6 ods. 8, článku 7 ods. 7 a 8, článku 8 ods. 3, článku 11 ods. 2, článku 12 ods. 3 a článku 14 ods. 3 by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁴¹.

↓ 443/2009	odôvodnenie	32
(prispôsobené)		

~~Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na zmenu a doplnenie požiadaviek na monitorovanie a posielanie údajov v závislosti od skúseností s uplatňovaním tohto nariadenia, na zavedenie metód vyberania poplatkov za nadmerné emisie, na prijatie podrobných ustanovení vo vzťahu k výnimkám pre určitých výrobcov, na úpravu prílohy I pri zohľadnení vývoja hmotnosti nových osobných automobilov registrovaných v Spoločenstve a na zmenu regulačného skúšobného postupu na meranie špecifických emisií CO₂. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia, okrem iného jeho doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.~~

↓ 333/2014	odôvodnenie	16
(prispôsobené)		
⇒ nový		

46. ⇒ S cieľom zmeniť alebo doplniť nepodstatné prvky ustanovení tohto nariadenia ☒ by sa ~~Právomoc prijímať~~ akty v súlade s článkom 290 ~~ZFEÚ~~ ☒ Zmluvy o fungovaní Európskej únie ☒ ~~by sa~~ mala delegovať na Komisiu ~~s cieľom~~ ☒ v súvislosti so ☒ ~~zmeniť~~ ☒ zmenou ☒ príloh ~~II~~ ☒ a III ☒ ~~nariadenia (ES) č. 443/2009~~, pokiaľ ide o požiadavky na údaje a parametre údajov. ~~Doplniť pravidlá~~ ☒ doplnením pravidiel ☒ interpretácie kritérií oprávnenosti, pokiaľ ide o udeľovanie výnimiek z cieľových hodnôt špecifických emisií, ako aj pravidiel týkajúcich sa obsahu žiadostí o udelenie výnimky a obsahu a posudzovania programov zameraných na zníženie

⁴⁰ ~~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).~~

⁴¹ 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).

špecifických emisií CO₂, ~~prispôbiť~~ ☒ prispôbením ☒ údajov M₀ ☒ a TM₀ ☒ uvedených v prílohe I k nariadeniu (ES) č. 443/2009 ☒ článku 13, ☒ ☒ stropu 7 g CO₂/km uvedeného v článku 11 ☒ ☒ a prispôbením vzorcov v prílohe I uvedených v článku 14 ods. 3 ☒ ~~priemernej hmotnosti nových osobných automobilov v uplynulých troch kalendárnych rokoch, a upraviť vzorec v prílohe I k nariadeniu (ES) č. 443/2009.~~ 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 práva⁴² ☒. ~~Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť Na zabezpečenie, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade ☒ rovnomernej účasti pri vypracúvaní delegovaných aktov by Európsky parlament a Rada mali dostať všetky dokumenty v rovnakom čase ako experti členských štátov a ich experti by mali mať systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú vypracovaním delegovaných aktov ☒.~~

↓ 443/2009 odôvodnenie 33
(prispôbené)

~~Z dôvodu zjednodušenia a právnej čistoty by sa rozhodnutie č. 1753/2000/ES malo zrušiť.~~

↓ 510/2011 odôvodnenie 34
(prispôbené)

47. Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie ~~výkonových~~ požiadaviek v oblasti emisií CO₂ 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,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

↓ 443/2009 (prispôbené)

Článok 1

Predmet úpravy a ciele

1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové emisné požiadavky v oblasti emisií CO₂ pre nové osobné automobily ☒ a ľahké úžitkové vozidlá ☒ s cieľom zabezpečiť riadne fungovanie vnútorného trhu ~~dosiahnuť celkový cieľ Európskeho spoločenstva, ktorým sú priemerné emisie CO₂ nového vozového parku vo výške 120 g CO₂/km. Týmto nariadením~~

⁴² Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

~~sa stanovujú priemerné emisie CO₂ nových osobných automobilov, merané v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a jeho vykonávacími opatreniami a s inovačnými technológiami, na úroveň 130 g CO₂/km, a to pomocou zlepšenej technológie automobilových motorov.~~

↓ 510/2011 (prispôbené)

~~Článok 1~~

Predmet úpravy a ciele

~~1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové požiadavky v oblasti emisií CO₂ pre nové ľahké úžitkové vozidlá. Týmto nariadením sa stanovujú priemerné emisie CO₂ pre nové ľahké úžitkové vozidlá, merané v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a jeho vykonávacími opatreniami, na úroveň 175 g CO₂/km, čo sa má dosiahnuť pomocou zlepšenia technológie vozidiel a inovačných technológií.~~

↓ 333/2014 článok 1 ods. 1
(prispôbené)

~~Týmto nariadením sa pre nový vozový park stanovuje od roku 2020 cieľ priemerných emisií vo výške 95 g CO₂/km na základe meraní vykonaných v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a prílohou XII k nariadeniu (ES) č. 692/2008 a jeho vykonávacími opatreniami, ako aj inovačnými technológiami.~~

↓ 253/2014 článok 1 ods. 1
(prispôbené)
⇒ nový

2. Týmto nariadením sa od 1. januára 2020 stanovuje cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ 95 g CO₂/km pre priemerné emisie CO₂ z nových osobných automobilov a cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ 147 g CO₂/km pre priemerné emisie CO₂ z nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii, ktoré sa merajú do 31. decembra 2020 v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 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 a jeho vykonávacími opatreniami a inovačnými technológiami stanovuje od roku 2020 cieľová hodnota 147 g CO₂/km.

↓ 443/2009 (prispôsobené)
⇒ nový

3. V rámci integrovaného prístupu Spoločenstva ☒ Únie ☒, ☒ ktorý sa uvádza v oznámení Komisie Rade a Európskemu parlamentu z roku 2007 ⁴³ ☒ doplnia toto nariadenie ⇒ do 31. decembra 2024 ⇐ dodatočné opatrenia zodpovedajúce zníženiu o 10 g CO₂/km.

↓ nový

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 30 % 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.

↓ 443/2009 (prispôsobené)

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na ☒ tieto ☒ motorové vozidlá:

- a) ~~Kategórie~~ kategórie M₁, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES (ďalej len „osobné automobily“), ktoré sú po prvýkrát ~~registrované~~ evidované v

⁴³ Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu zo 7. februára 2007 – Výsledky preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel [KOM(2007) 19 v konečnom znení].

Spoločenstve ☒ Únii ☒ a ktoré predtým neboli registrované mimo
Spoločenstva ☒ Únie ☒ (ďalej len „nové osobné automobily“);

~~2. Predchádzajúca registrácia mimo Spoločenstva vykonaná menej ako tri mesiace pred registráciou v Spoločenstve sa nezohľadňuje.~~

~~3. Toto nariadenie sa neuplatňuje na vozidlá na špeciálne účely vymedzené v časti A bode 5 prílohy II k smernici 2007/46/ES.~~

↓ 333/2014 článok 1 ods. 2
(prispôsobené)

~~4. S účinnosťou od 1. januára 2012 sa článok 4, článok 8 ods. 4 písm. b) a c), článok 9 a článok 10 ods. 1 písm. a) a c) neuplatňujú na výrobcu, ktorý spolu so všetkými svojimi prepojenými podnikmi dosiahol v predchádzajúcom kalendárnom roku menej ako 1 000 nových osobných automobilov registrovaných v Únii.~~

↓ 510/2011 (prispôsobené)

~~Článok 2~~

~~Rozsah pôsobnosti~~

- ~~1. Toto nariadenie sa uplatňuje na motorové vozidlá b) kategórie N₁, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a na vozidlá kategórie N₁, 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.

↓ 253/2014 článok 1 ods. 2
(prispôsobené)
⇒ nový

4. Článok 4, článok ~~8~~7 ods. 4 písm. b) a c), článok ~~9~~8 a článok ~~9~~10 ods. 1 písm. a) a c) sa neuplatňujú na výrobcu, ktorý spolu so všetkými svojimi prepojenými podnikmi je v predchádzajúcom kalendárnom roku zodpovedný za ☒ menej ako 1 000 prihlásení nových osobných automobilov alebo ☒ menej ako 1 000 prihlásení nových ľahkých

úžitkových vozidiel do evidencie v Únii⇒ , pokiaľ takýto výrobca nepožiadá o výnimku a neudelí sa mu výnimka v súlade s článkom 10 ⇐.

↓ 443/2009 (prispôsobené)

~~Článok 3~~

~~Vymedzenie pojmov~~

~~1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:~~

- ~~a) „priemerné špecifické emisie CO₂“ je vzhľadom na výrobu priemer špecifických emisií CO₂ všetkých nových osobných automobilov, ktorých je výrobcom;~~
- ~~b) „osvedčenie o zhode“ je osvedčenie uvedené v článku 18 smernice 2007/46/ES;~~
- ~~c) „výrobca“ je osoba alebo orgán, ktorý schvaľovaciemu orgánu zodpovedá za všetky aspekty postupu typového schvaľovania ES v súlade so smernicou 2007/46/ES a za zabezpečenie zhody výroby;~~
- ~~d) „hmotnosť“ je hmotnosť vozidla s karosériou v prevádzkovom stave uvedená v osvedčení o zhode a vymedzená v oddiele 2.6 prílohy I k smernici 2007/46/ES;~~
- ~~e) „stopa“ je rozehod vynásobený rázvorom kolies, ako sa uvádza v osvedčení o zhode a vymedzuje v častiach 2.1 a 2.3 prílohy I k smernici 2007/46/ES;~~
- ~~g) „cieľová hodnota špecifických emisií“ predstavuje vzhľadom na výrobu priemerné špecifické emisie CO₂ povolené v súlade s prílohou I vzhľadom na každý nový osobný automobil, ktorého je výrobcom, alebo v prípade, v ktorom sa výrobovi udelila výnimka podľa článku 11, predstavuje cieľovú hodnotu špecifických emisií stanovenú v súlade s uvedenou výnimkou.~~

~~2. Na účely tohto nariadenia „skupina prepojených výrobcov“ znamená výrobu a s ním prepojené podniky. Vo vzťahu k výrobovi „prepojené podniky“ sú:~~

- ~~a) podniky, v ktorých má výrobca priamo alebo nepriamo:~~

↓ 333/2014 článok 1 ods. 3
(prispôsobené)

- ~~– právomoc vykonávať viac ako polovicu hlasovacích práv alebo~~

↓ 443/2009 (prispôsobené)

- ~~právomoc vymenovať viac ako polovicu členov dozornej rady, predstavenstva alebo orgánov právne zastupujúcich podnik, alebo~~
- ~~právo riadiť záležitosti podniku;~~
- b) ~~podniky, ktoré môžu priamo alebo nepriamo vykonávať práva alebo právomoci uvedené v písmene a) nad výrobcom;~~
- e) ~~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 podniky, v ktorých majú dva alebo viaceré uvedené podniky spolu práva alebo právomoci uvedené v písmene a);~~
- e) ~~podniky, v ktorých sú práva alebo právomoci uvedené v písmene a) spoločne v rukách výrobcu alebo jedného alebo viacerých s ním prepojených podnikov uvedených v písmenách a) až d) a jednej alebo viacerých tretích strán.~~

↓ 510/2011 (prispôsobené)

⇒ nový

Článok 3

Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:
 - a) „priemerné špecifické emisie CO₂“ sú predstavujú vzhľadom na výrobcu priemer špecifických emisií CO₂ 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 $\Rightarrow$ v prevádzkovom stave $\Leftarrow$ “ je hmotnosť $\boxtimes$ osobného automobilu alebo ľahkého úžitkového $\boxtimes$ vozidla s karosériou v prevádzkovom stave uvedená v osvedčení o zhode a vymedzená v bode 2.6 prílohy I k smernici 2007/46/ES;

~~h) „špecifické emisie CO₂“ sú emisie ľahkého úžitkového vozidla, merané v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a špecifikované v osvedčení o zhode pre dokončované alebo dokončené vozidlá ako hmotnosť (kombinovaných) emisií CO₂;~~

↓ 443/2009 (prispôsobené)

$\Rightarrow$ nový

~~h)~~ „špecifické emisie CO₂“ sú emisie CO₂ osobného automobilu $\boxtimes$ alebo ľahkého úžitkového vozidla $\boxtimes$ merané v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 $\boxtimes$ a jeho vykonávacími nariadeniami $\boxtimes$ a špecifikované v osvedčení o zhode $\boxtimes$ vozidla $\boxtimes$ ako hmotnosť (kombinovaných) emisií CO₂. Pre osobné automobily $\Rightarrow$ alebo ľahké úžitkové vozidlá $\Leftarrow$, ktoré nie sú typovo schválené v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007, „špecifické emisie CO₂ sú emisie CO₂ merané v súlade s rovnakým postupom merania, aký je stanovený v nariadení (ES) č. 692/2008 $\Rightarrow$ do 31. decembra 2020 a od 1. januára 2021 v nariadení (EÚ) 2017/1151 $\Leftarrow$ alebo v súlade s postupmi prijatými Komisiou na stanovenie emisií CO₂ pre takéto osobné automobily $\boxtimes$ vozidlá $\boxtimes$;

↓ 510/2011

$\Rightarrow$ nový

~~h)~~ „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;

~~h)~~ „cieľová hodnota špecifických emisií“ je ~~predstavuje~~ vzhľadom na výrobcu ~~priemer orientačných špecifických emisií CO₂ $\Rightarrow$ ročná cieľová hodnota $\Leftarrow$ určená v súlade s prílohou I v prípade každého nového ľahkého úžitkového vozidla, ktorého je výrobcom, alebo ak sa výrobcovi udelí výnimka podľa článku 11 10, je to cieľová hodnota špecifických emisií určená predstavuje cieľovú hodnotu špecifických emisií určenú~~ v súlade s touto výnimkou;

↓ nový

k) „cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ“ sú priemerné emisie CO₂ 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 CO₂/km určenými v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151;

↓ 510/2011

~~k)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 výrobcou 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.

Cieľové hodnoty špecifických emisií

↓ nový

1. Výrobca zabezpečí, aby jeho priemerné špecifické emisie CO₂ neprekročili tieto cieľové hodnoty špecifických emisií:

- a) v kalendárnom roku 2020 cieľová hodnota špecifických emisií určená v súlade s bodmi 1 a 2 časti A prílohy I v prípade osobných 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;

↓ 510/2011 (prispôbené)

⇒ nový

- b) ~~V~~ v kalendárnom roku začínajúcom sa 1. januára 2014 a potom každý nasledujúci kalendárny rok každom kalendárnom roku ⇒ od 2021 do 2024 ⇐ každý výrobca ľahkých úžitkových vozidiel zabezpečí, aby jeho priemerné špecifické emisie CO₂ neprekročili jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií určenú cieľová hodnota špecifických emisií určená v súlade s bodmi 3 a 4 častí A, ☒ prípadne ☐ B prílohy ~~prílohou~~ I, alebo v prípade, že výrobcovi bola udelená výnimka podľa článku ~~11~~ 10, v súlade s touto výnimkou a bodom 5 častí A alebo B prílohy I;

↓ nový

- 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.

↓ 510/2011 (prispôbené)

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 CO₂.

~~Na účely určenia priemerných špecifických emisií CO₂ každého výrobcu sa vezmú do úvahy nasledujúce percentuálne podiely nových ľahkých úžitkových vozidiel každého výrobcu zaznamenaných v príslušnom roku:~~

– ~~70 % v roku 2014,~~

– ~~75 % v roku 2015,~~

- ~~– 80 % v roku 2016,~~
- ~~– 100 % od roku 2017.~~

↓ 443/2009 (prispôsobené)

~~Článok 4~~

~~Cieľové hodnoty špecifických emisií~~

~~Každý výrobca osobných automobilov zabezpečí v kalendárnom roku začínajúcom 1. januára 2012 a v každom nasledujúcom kalendárnom roku, že jeho priemerné špecifické emisie CO₂ neprekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií určenú v súlade s prílohou I alebo v prípade, v ktorom sa výrobcovi udelila výnimka podľa článku 11, v súlade s uvedenou výnimkou.~~

↓ 333/2014 článok 1 ods. 4
(prispôsobené)

3. Na účely určenia priemerných špecifických emisií CO₂ každého výrobcu sa vezmú do úvahy nasledujúce percentuálne podiely nových osobných automobilov každého výrobcu registrovaných~~evidovaných~~ v príslušnom roku:

- ~~– 65 % v roku 2012,~~
- ~~– 75 % v roku 2013,~~
- ~~– 80 % v roku 2014,~~
- ~~– 100 % od roku 2015 do roku 2019,~~
- 95 % v roku 2020,
- 100 % ~~od roku 2020~~ ☒ od roku 2021 ☒.

↓ 443/2009 (prispôsobené)

~~Článok 5~~

~~Superkredity~~

~~Pri vypočítaní priemerných špecifických emisií CO₂ sa každý nový osobný automobil so špecifickými emisiami CO₂ nižšími ako 50 g CO₂/km počíta ako:~~

- ~~– 3,5 automobilu v roku 2012,~~

- ~~3,5 automobilu v roku 2013,~~
- ~~2,5 automobilu v roku 2014,~~
- ~~1,5 automobilu v roku 2015,~~
- ~~1 automobil od roku 2016.~~

↓ 510/2011 (prispôsobené)

~~Článok 5~~

~~Superkredity~~

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

- ~~3,5 ľahkého úžitkového vozidla v roku 2014,~~
- ~~3,5 ľahkého úžitkového vozidla v roku 2015,~~
- ~~2,5 ľahkého úžitkového vozidla v roku 2016,~~
- ~~1,5 ľahkého úžitkového vozidla v roku 2017,~~
- ~~1 ľahké úžitkové vozidlo od roku 2018.~~

~~Počas trvania systému poskytovania superkreditov nepresiahne maximálny počet nových ľahkých úžitkových vozidiel so špecifickými emisiami CO₂ nižšími ako 50 g CO₂/km, ktorý sa má zohľadniť pri uplatňovaní koeficientov uvedených v prvom odseku, 25 000 ľahkých úžitkových vozidiel na výrobu.~~

↓ 333/2014 článok 1 ods. 5
⇒ nový

~~Článok 5~~

Superkredity za dosiahnutie cieľa 95 g CO₂/km

Pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂ sa každý nový osobný automobil so špecifickými emisiami CO₂ nižšími ako 50 g CO₂/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 ~~registrácie~~ evidencie automobilu v období rokov 2020 až 2022 s výhradou maximálneho stropu vo výške 7,5 g CO₂/km počas tohto obdobia na každého výrobcu ⇒ a s výhradou článku 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/1153 ⇐ .

↓ 443/2009 (prispôbené)

~~Článok 6~~

~~Cieľové hodnoty špecifických emisií pre vozidlá na alternatívne palivo~~

~~V záujme zistenia, či výrobca dodržiava svoje cieľové hodnoty špecifických emisií uvedené v článku 4, sa špecifické emisie CO₂ každého vozidla navrhnutého tak, aby bolo schopné používať na svoj pohon palivovú zmes benzínu s 85 % etanolom (E85) a spĺňajúceho príslušné právne predpisy Spoločenstva alebo európske technické normy, do 31. decembra 2015 znížia o 5 % ako uznanie za vyššiu technologickú schopnosť a schopnosť znižovať emisie fungovaním na biopalivá. Toto zníženie sa uplatní len v prípade, že aspoň 30 % čerpacích staníc v členskom štáte, v ktorom je vozidlo registrované, poskytuje tento typ alternatívneho paliva v súlade s kritériami trvalej udržateľnosti pre biopalivá stanovenými v príslušných právnych predpisoch Spoločenstva.~~

↓ 510/2011 (prispôbené)

~~Článok 6~~

~~Cieľové hodnoty špecifických emisií pre ľahké úžitkové vozidlá na alternatívne palivo~~

~~V záujme zistenia, či výrobca dodržiava svoju cieľovú hodnotu špecifických emisií uvedenú v článku 4, špecifické emisie CO₂ každého ľahkého úžitkového vozidla navrhnutého tak, aby mohlo na svoj pohon používať palivovú zmes benzínu s 85 % bioetanolom („E85“) a ktoré je v súlade s príslušnými právnymi predpismi Únie alebo európskymi technickými normami, sa znížia do 31. decembra 2015 o 5 % ako uznanie za vyššiu technologickú schopnosť a schopnosť znižovať emisie fungovaním na biopalivá. Toto zníženie sa uplatňuje len vtedy, ak aspoň 30 % čerpacích staníc v členskom štáte, v ktorom je ľahké úžitkové vozidlo evidované, poskytuje tento typ alternatívneho paliva v súlade s kritériami trvalej udržateľnosti pre biopalivá stanovenými v príslušných právnych predpisoch Únie.~~

Článok 76

Združovanie

1. ~~Iní výrobcovia než tí výrobcovia nových ľahkých úžitkových vozidiel, iní ako výrobcovia, ktorým sa udelila výnimka podľa článku 1110,~~ 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 uložené združeniu v súlade s článkom 98;
- c) dôkaz o tom, že správca združenia bude schopný plniť povinnosti podľa písmena b);

↓ nový

- d) vozidlá evidované v kategórii M1 alebo N1, ktorých sa združenie týka.

↓ 510/2011

3. Ak navrhovaný správca združenia nespĺňa požiadavku platby poplatkov za nadmerné emisie uložené združeniu v súlade s článkom 98, 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 uložené združeniu v súlade s článkom 98, ako aj o každej zmene členstva v združení alebo o jeho rozpustení.
5. Výrobcovia môžu uzatvárať dohody o združení pod podmienkou, že ich dohody sú v súlade s článkami 101 a 102 ZFEÚ a že umožňujú otvorenú, transparentnú a nediskriminačnú účasť každého výrobcu žiadajúceho o členstvo v združení za komerčne prijateľných podmienok. Bez toho, aby bola dotknutá všeobecná uplatniteľnosť pravidiel Únie o hospodárskej súťaži na takéto združenia, zabezpečia všetci členovia združenia najmä to, aby sa v kontexte ich dohody o združení neposkytovali žiadne údaje ani nevymieňali žiadne informácie okrem týchto informácií:
- a) priemerné špecifické emisie CO₂;
 - b) cieľová hodnota špecifických emisií;
 - c) celkový počet 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 ~~8~~7 ods. 4.

↓ nový

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.

↓ 443/2009 (prispôsobené)

~~Článok 7~~

Združovanie

~~1. Výrobcovia iní ako výrobcovia, ktorým sa udelila výnimka podľa článku 11, sa môžu v záujme splnenia svojich povinností podľa článku 4 združovať.~~

~~2. Dohoda o združení sa môže týkať jedného alebo viacerých kalendárnych rokov pod podmienkou, že celková platnosť dohody nepresahuje päť kalendárnych rokov a dohoda musí nadobudnúť platnosť najneskôr 31. decembra prvého kalendárneho roku, za ktorý sa má objem emisií posudzovať spoločne. Výrobcovia, ktorí sa združili, poskytujú Komisii tieto informácie:~~

~~a) 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 uložené združeniu v súlade s článkom 9, a~~

~~c) dôkaz o tom, že správca združenia bude schopný plniť povinnosti podľa písmena b).~~

~~3. Ak navrhovaný správca združenia nespĺňa požiadavku platby poplatkov za nadmerné emisie uložené združeniu v súlade s článkom 9, Komisia o tom informuje výrobcov.~~

~~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 uložené združeniu v súlade s článkom 9, ako aj o každej zmene členstva v združení alebo o jeho rozpustení.~~

~~5. Výrobcovia môžu uzatvoriť dohody o združení pod podmienkou, že ich dohody sú v súlade s článkami 81 a 82 zmluvy a že sa na ich základe umožní otvorená, transparentná a nediskriminačná účasť každého výrobcu žiadajúceho o členstvo v združení za komerčne prijateľných podmienok. Bez toho, aby tým bola dotknutá všeobecná uplatniteľnosť predpisov Spoločenstva o hospodárskej súťaži vzťahujúcich sa na takéto združenia, zabezpečia všetci účastníci združenia najmä to, že v kontexte ich dohody o združení sa nebudú zdieľať žiadne údaje ani vymieňať žiadne informácie okrem týchto informácií:~~

- ~~a) priemerné špecifické emisie CO₂;~~
- ~~b) cieľová hodnota špecifických emisií;~~
- ~~c) celkový počet registrovaných vozidiel.~~

~~6. Odsek 5 sa neuplatňuje v prípade, ak sú všetci výrobcovia zahrnutí v združení súčasťou rovnakej skupiny prepojených výrobcov.~~

~~7. Okrem prípadov oznámených podľa článku 3 sa výrobcovia v združení, o ktorom bola Komisia informovaná, považujú za jedného výrobcu na účely splnenia ich povinností podľa článku 4. Informácie o monitorovaní a podávaní správ sa zaznamenávajú pre jednotlivých výrobcov ako aj pre všetky zoskupenia, oznamujú a sú dostupné v centrálnom registri uvedenom v článku 8 ods. 4.~~

Článok 87

Monitorovanie ☒ a nahlasovanie ☒ priemerných emisií ~~a podávanie správ~~

1. Každý členský štát zaznamená v súlade s časťami A prílohy II ☒ a III ☒ informácie o každom novom osobnom automobile ☒ a každom novom ľahkom úžitkovom vozidle ☒ registrovanom ~~vidovanom~~ na jeho území v ~~kalendárnom roku začínajúcom 1. januára 2010~~ a každom nasledujúcom kalendárnom roku. Tieto informácie sa sprístupnia výrobcovi a ním určeným dovozcom alebo zástupcom v každom členskom štáte. Členské štáty vynaložia všetko úsilie potrebné na zabezpečenie transparentnej práce orgánov zodpovedných za predkladanie informácií. Každý členský štát zabezpečí, že špecifické emisie CO₂ 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, ~~začínajúc rokom 2011~~, stanoví a predloží Komisii informácie uvedené v častiach BA prílohy II ☒ a III ☒ týkajúce sa predchádzajúceho kalendárneho roka. Tieto údaje sa predložia v súlade s formátom uvedeným v časti CB prílohy II ☒ a časti C prílohy III ☒.
3. Členské štáty na žiadosť Komisie predložia aj celý súbor údajov zhromaždených v súlade s ~~ods. odsekom~~ 1.
4. Komisia vedie centrálny register údajov predložených členskými štátmi podľa tohto článku a k 30. júnu každého roka, ~~začínajúc rokom 2011~~, pre každého výrobcu predbežne vypočíta:

- a) priemerné špecifické emisie CO₂ za predchádzajúci kalendárny rok;
- b) cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúci kalendárny rok; ~~a~~
- c) rozdiel medzi jeho priemernými špecifickými emisiami CO₂ 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 ~~registrovaných~~ evidovaných osobných automobilov ☒ a nových evidovaných ľahkých úžitkových vozidiel ☒ a ich špecifických emisiách CO₂.

Register sa verejne sprístupní.

5. Výrobcovia môžu do troch mesiacov od oznámenia predbežného výpočtu podľa ~~ods. 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 ~~ods. odseku~~ 4.

~~6. V prípade, ak Komisia na základe výpočtov podľa ods. 5 na kalendárny rok 2010 alebo 2011 dospeje k záveru, že priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu v danom roku presiahli jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií na daný rok, Komisia o tom výrobcu informuje.~~

↓ 443/2009 (prispôsobené)

~~76. Členské štáty určia príslušný orgán na zber a nahlasovanie ~~oznamovanie~~ údajov z monitoringu ~~monitorovania~~ v súlade s týmto nariadením a najneskôr 8. decembra 2009 oznámia Komisii, ktorý orgán určili. Komisia o tom následne informuje Európsky parlament a Radu.~~

↓ 510/2011 (prispôsobené)

~~8. V každom členskom štáte sa príslušný orgán na zber a oznamovanie údajov z monitorovania v súlade s týmto nariadením určí podľa článku 8 ods. 7 nariadenia (ES) č. 443/2009.~~

↓ nový

Príslušné orgány zabezpečia správnosť a úplnosť údajov predložených Komisii a vymenujú kontaktnú osobu, ktorá bude k dispozícii, aby rýchlo reagovala na požiadavky Komisie s cieľom riešiť chyby a opomenutia v predložených súboroch údajov.

↓ 443/2009 (prispôsobené)

~~8. Členské štáty na každý kalendárny rok, na ktorý sa vzťahuje článok 6, poskytnú Komisii informácie týkajúce sa podielu čerpaných staníc a kritérií trvalej udržateľnosti s ohľadom na E85 podľa uvedeného článku.~~

↓ 333/2014 článok 1 ods. 6
(prispôsobené)

~~9.7.~~ Komisia prijme podrobné pravidlá postupov monitorovania ~~údajov a podávania správ~~ ☒ a nahlasovania ☒ údajov podľa ~~tohto článku~~ ☒ odsekov 1 až 7 ☒ a uplatňovania prílohy II prostredníctvom vykonávacích aktov. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku ~~14 ods. 2~~ 15 ods. 2.

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom ~~14a~~ 16 prijímať delegované akty s cieľom zmeniť požiadavky na údaje a parametre údajov stanovené v prílohe II ☒ a III ☒.

↓ nový

8. Schvaľovacie orgány Komisie bezodkladne nahlásia zistené odchýlky pri emisiách CO₂ z vozidiel v prevádzke v porovnaní s hodnotami uvedenými v osvedčeníach 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 môže prijať podrobné pravidlá o postupoch nahlasovania takýchto odchýlok a ich zohľadnení pri výpočte priemerných špecifických emisií. Takéto postupy sa prijímajú vykonávacími aktmi v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.

↓ 510/2011 (prispôsobené)

~~Článok 8~~

~~Monitorovanie priemerných emisií a podávanie správ~~

~~1. Každý členský štát za kalendárny rok začínajúci sa 1. januára 2012 a potom za každý nasledujúci kalendárny rok zaznamenáva v súlade s časťou A prílohy II informácie o každom novom ľahkom úžitkovom vozidle zaregistrovanom na jeho území. Tieto informácie sa sprístupňujú výrobcovi a ním určeným dovozcom alebo zástupcom v každom členskom štáte. Členské štáty vynaložia všetko úsilie potrebné na zabezpečenie transparentnej práce orgánov zodpovedných za oznamovanie.~~

~~2. Každý členský štát do 28. februára každého roka, počnúc rokom 2013, určí a predloží Komisii informácie uvedené v časti B prílohy II týkajúce sa predchádzajúceho kalendárneho roka. Tieto údaje sa predkladajú v súlade s formátom uvedeným v časti C prílohy II.~~

~~3. Členský štát na žiadosť Komisie predloží aj celý súbor údajov zozbieraných podľa odseku 1.~~

~~4. Komisia vedie centrálny register údajov oznámených členskými štátmi podľa tohto článku a tento register je verejne prístupný. Do 30. júna 2013 a každý nasledujúci rok Komisia predbežne vypočíta pre každého výrobcu:~~

~~a) priemerné špecifické emisie CO₂ za predchádzajúci kalendárny rok;~~

~~b) cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúci kalendárny rok;~~

~~c) rozdiel medzi jeho priemernými špecifickými emisiami CO₂ za predchádzajúci kalendárny rok a jeho cieľovou hodnotou špecifických emisií v tom istom roku.~~

~~Komisia oznámi každému výrobcovi jej predbežný výpočet, ktorý sa na neho vzťahuje. Oznámenie obsahuje za každý členský štát údaje o počte nových evidovaných ľahkých úžitkových vozidiel a o ich špecifických emisiách CO₂.~~

~~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.~~

~~6. Komisia posúdi každú takúto informáciu výrobcov a do 31. októbra buď potvrdí alebo zmení a doplní predbežné výpočty podľa odseku 4.~~

~~7. Ak sa Komisia na základe výpočtov vykonaných podľa odseku 5 vo vzťahu ku kalendárnym rokom 2012 a 2013 domnieva, že priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu presiahli jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií, oznámi to výrobcovi.~~

~~8. V každom členskom štáte sa príslušný orgán na zber a oznamovanie údajov z monitorovania v súlade s týmto nariadením určí podľa článku 8 ods. 7 nariadenia (ES) č. 443/2009.~~

~~9. Komisia prijme podrobné pravidlá monitorovania a oznamovania údajov podľa tohto článku a uplatňovania prílohy II. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.~~

~~S cieľom zohľadniť skúsenosti nadobudnuté pri uplatňovaní tohto nariadenia môže Komisia zmeniť a doplniť prílohu II prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 15 a za podmienok stanovených v článkoch 16 a 17.~~

~~10.9.~~ V súlade s týmto článkom členské štáty takisto zbierajú a nahlasujú údaje o evidencii vozidiel kategórií M₂ a N₂, 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 ~~89~~

Poplatok za nadmerné emisie

1. Výrobcomi alebo prípadne správcovi združenia uloží Komisia ~~za obdobie od 1. januára do 31. decembra 2014 a potom~~ za každý kalendárny rok poplatok za nadmerné emisie, ak priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií.

2. Poplatok za nadmerné emisie podľa odseku 1 sa vypočíta podľa tohto vzorca:

~~a) od roku 2014 do roku 2018:~~

~~i) pre nadmerné emisie presahujúce 3 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{nadmerné emisie} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}] \times \text{počet nových ľahkých úžitkových vozidiel}$$~~

~~ii) pre nadmerné emisie presahujúce 2 g CO₂/km, ale nepresahujúce 3 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{nadmerné emisie} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}] \times \text{počet nových ľahkých úžitkových vozidiel}$$~~

~~iii) pre nadmerné emisie presahujúce 1 g CO₂/km, ale nepresahujúce 2 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{nadmerné emisie} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}] \times \text{počet nových ľahkých úžitkových vozidiel}$$~~

~~iv) pre nadmerné emisie nepresahujúce 1 g CO₂/km:~~

~~$$(\text{nadmerné emisie} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{počet nových ľahkých úžitkových vozidiel}$$~~

~~b) od roku 2019:~~

$$(\text{nadmerné emisie} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{počet nových ľahkých úžitkových } \boxtimes \text{ prvýkrát evidovaných } \boxtimes \text{ vozidiel.}$$

Na účely tohto článku sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- „nadmerné emisie“ sú kladná hodnota množstva gramov na kilometer, o ktoré priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročili pri zohľadnení zníženia emisií CO₂ vďaka inovačným technológiám schváleným v súlade s článkom ~~4211~~ 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 nových ľahkých úžitkových ☒ prvýkrát evidovaných ☒ vozidiel“ je počet ☒ nových osobných automobilov alebo ☒ nových ľahkých úžitkových vozidiel $\Rightarrow$ počítaných osobitne ☒, ktorých je výrobcom a ktoré boli prihlásené v danom období podľa kritérií zavádzania stanovených v článku 4 ods. 3.

~~3. Komisia prijme podrobné opatrenia pre vyberanie poplatkov za nadmerné emisie podľa odseku 1 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.~~

~~4. Poplatky za nadmerné emisie sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Európskej únie.~~

↓ 443/2009 (prispôsobené)

~~Článok 9~~

~~Poplatok za nadmerné emisie~~

~~1. Výrobevi, alebo v prípade združenia správcovi združenia, uloží Komisia za každý kalendárny rok od roku 2012, za ktorý priemerné špecifické emisie CO₂ výrobu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií v danom roku, poplatok za nadmerné emisie.~~

~~2. Poplatok za nadmerné emisie podľa ods. 1 sa vypočíta podľa týchto vzorcov:~~

~~a) od roku 2012 do roku 2018:~~

~~i) ak priemerné špecifické emisie CO₂ výrobu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií o viac ako 3 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{nadmerné emisie} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{počet nových osobných automobilov};$$~~

~~ii) ak priemerné špecifické emisie CO₂ výrobu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií o viac ako 2 g CO₂/km, ale nie viac ako 3 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{nadmerné emisie} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{počet nových osobných automobilov};$$~~

~~iii) ak priemerné špecifické emisie CO₂ výrobu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií o viac ako 1, ale nie viac ako 2 g CO₂/km:~~

~~$$[(\text{nadmerné emisie} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{počet nových osobných automobilov};$$~~

~~iv) ak priemerné špecifické emisie CO₂ výrobu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií najviac o 1 g CO₂/km:~~

~~———— (nadmerné emisie × 5 EUR/g CO₂/km) × počet nových osobných automobilov;~~

~~———— b) ———— od roku 2019;~~

~~(nadmerné emisie × 95 EUR/g CO₂/km) × počet nových osobných automobilov.~~

~~Na účely tohto článku sa za „nadmerné emisie“ určené podľa článku 4 považuje kladná hodnota počtu gramov na kilometer, o ktorú priemerné špecifické emisie výrobcu, berúc do úvahy zníženia emisií CO₂ vďaka schváleným inovačným technológiám, prekročili jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií v kalendárnom roku, zaokrúhlená na najbližšie tri desatinné miesta; a za „počet nových osobných automobilov“ sa považuje počet nových osobných automobilov, ktorých je výrobcom a ktoré sa v danom roku zaregistrovali podľa kritérií zavádzania stanovených v článku 4.~~

↓ 333/2014 článok 1 ods. 7

3. Komisia určí prostriedky vyberania poplatkov za nadmerné emisie podľa odseku 1 prostredníctvom vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 1514 ods. 2.

↓ 443/2009 (prispôsobené)

4. Poplatky za nadmerné emisie sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Európskej únie.

Článok 10

Uverejňovanie výkonnosti výrobcov

~~1. Do 31. októbra každého roka, začínajúc rokom 2011, uverejní Komisia zoznam, v ktorom pre každého výrobcu uvedie:~~

- ~~a) jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúci kalendárny rok;~~
- ~~b) jeho priemerné špecifické emisie CO₂ za predchádzajúci kalendárny rok;~~
- ~~c) rozdiel medzi jeho priemernými špecifickými emisiami CO₂ za predchádzajúci kalendárny rok a jeho cieľovou hodnotou špecifických emisií v tom istom roku;~~
- ~~d) priemerné špecifické emisie CO₂ pre všetky nové osobné automobily v Spoločenstve za predchádzajúci kalendárny rok; a~~
- ~~e) priemernú hmotnosť všetkých nových osobných automobilov v Spoločenstve za predchádzajúci kalendárny rok.~~

~~2. Od 31. októbra 2013 sa v zozname uverejnenom podľa ods. 1 takisto uvedie, či výrobca splnil požiadavky stanovené v článku 4 vzhľadom na predchádzajúci kalendárny rok alebo nie.~~

↓ 510/2011 (prispôsobené)
⇒ nový

Článok ~~109~~

Uverejňovanie výkonnosti výrobcov

1. Do 31. októbra ~~2013 a do 31. októbra~~ každého nasledujúceho roku uverejní Komisia ☒ prostredníctvom vykonávacích aktov ☒ zoznam, v ktorom ~~pre každého výrobcu~~ uvádza:
- a) ☒ pre každého výrobcu ☒ jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúci kalendárny rok;
 - b) ☒ pre každého výrobcu ☒ jeho priemerné špecifické emisie CO₂ za predchádzajúci kalendárny rok;
 - c) rozdiel medzi ~~jeho~~ priemernými špecifickými emisiami CO₂ ☒ výrobcu ☒ za predchádzajúci kalendárny rok a jeho cieľovou hodnotou špecifických emisií v tom istom roku;
 - d) priemerné špecifické emisie CO₂ za všetky ☒ nové osobné 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 ☒.

↓ nový

- f) priemernú skúšobnú hmotnosť všetkých nových osobných automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii za predchádzajúci kalendárny rok.

↓ 510/2011 (prispôsobené)

2. ~~Od 31. októbra 2015 sa~~ V zozname uverejnenom podľa odseku 1 ~~sa~~ takisto uvádza, či výrobca splnil požiadavky stanovené v článku 4 vzhľadom na predchádzajúci kalendárny rok.

↓ nový

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 častí A a B prílohy I;
- b) hodnoty pre 2021, a2025 a2030 vypočítané Komisiou v súlade s bodom 6.2 častí A a B prílohy I.

↓ 510/2011 (prispôsobené)
⇒ nový

Článok ~~11~~10

Výnimky pre určitých výrobcov

1. O uplatnenie výnimky z cieľovej hodnoty špecifických emisií vypočítanej v súlade s prílohou I môže požiadať výrobca menej ako ☒ 10 000 nových osobných 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 ⇒ s možnosťou predĺženia ⇐ . Žiadosť sa predkladá Komisii a obsahuje:
 - 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂, a po zohľadnení charakteristiky trhu pre vyrábaný typ ľahkého úžitkového vozidla,

udelí výrobcovi výnimku. ⇒ Žiadosť sa predloží najneskôr do 31. októbra prvého roku, v ktorom sa uplatňuje výnimka. ⇐

~~4. Výroba, ktorému bola udelená výnimka v súlade s týmto článkom, ihneď informuje Komisiu o každej zmene, ktorá má alebo môže mať vplyv na jeho oprávnenosť na uplatňovanie výnimky.~~

~~5. Ak sa Komisia domnieva, či už na základe oznámenia podľa odseku 4 alebo z iných dôvodov, že výrobca už nie je oprávnený na uplatňovanie výnimky, zruší výnimku s účinnosťou od 1. januára nasledujúceho kalendárneho roku a informuje o tom výrobu.~~

~~6. Ak výrobca nedosahuje svoju cieľovú hodnotu špecifických emisií, Komisia uloží výrobcovi poplatok za nadmerné emisie stanovený v článku 9.~~

~~7. Komisia prijme pravidlá na doplnenie odsekov 1 až 6 tohto článku týkajúce sa okrem iného výkladu kritérií oprávnenosti na uplatňovanie výnimiek, obsahu žiadostí a obsahu a vyhodnocovania programov znižovania špecifických emisií CO₂ prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 15 a za podmienok stanovených v článkoch 16 a 17.~~

~~8. Žiadosti o výnimku vrátane podkladových informácií, oznámenia podľa odseku 4, zrušenia podľa odseku 5, každé uloženie poplatku za nadmerné emisie podľa odseku 6 a akty prijaté podľa odseku 7 sa sprístupňujú verejnosti, ak nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie⁴⁴ neustanovuje inak.~~

↓ 443/2009 (prispôsobené)
⇒ nový

Článok 11

Výnimky pre určitých výrobcov

~~1. O výnimku z cieľovej hodnoty špecifických emisií vypočítanej v súlade s prílohou I môže požiadať výrobca, ktorý je zodpovedný za menej ako 10 000 nových osobných automobilov registrovaných v Spoločenstve za kalendárny rok a:~~

~~a) nie je súčasťou skupiny prepojených výrobcov alebo~~

~~b) je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ktorá je zodpovedná celkovo za menej ako 10 000 nových osobných automobilov registrovaných v Spoločenstve za kalendárny rok, alebo~~

~~c) je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ale prevádzkuje svoje vlastné výrobné zariadenia a dizajnérske centrum.~~

~~2. Výnimku, o ktorú sa požiadalo podľa ods. 1, možno udeliť najviac na obdobie päť kalendárnych rokov. Žiadosť sa predkladá Komisii a zahŕňa:~~

⁴⁴ Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43.

- a) ~~názov výrobcu a meno jeho kontaktnej osoby;~~
- b) ~~doklad o tom, že výrobca je oprávnený na uplatnenie výnimky podľa ods. 1;~~
- e) ~~podrobnosti o osobných automobiloch, ktoré vyrába, vrátane hmotnosti a špecifických emisií CO₂ týchto osobných automobilov a~~
- d) ~~cieľovú hodnotu špecifických emisií, ktorá zodpovedá jeho možnostiam zníženia vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO₂ a zohľadňuje charakteristiku trhu pre vyrábaný model automobilu.~~

~~3. Ak sa Komisia domnieva, že výrobca je oprávnený na uplatňovanie výnimky podľa ods. 1 a ubezpečila sa, že cieľová hodnota špecifických emisií navrhovaná výrobcom zodpovedá jeho možnostiam zníženia vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO₂ a zohľadňuje charakteristiku trhu pre vyrábaný model automobilu, udeľí výrobcovi výnimku.~~

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 registrovaných ~~evidovaných~~ v Spoločenstve ☒ 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;;

↓ 333/2014 článok 1 ods. 8 písm.
b) (prispôbené)

~~b) ak sa žiadosť týka prílohy I bodu 1 písmen a) a b), cieľ, ktorým je 25 % zníženie oproti priemerným špecifickým emisiám CO₂ z roku 2007, alebo ak ide o samostatnú žiadosť pri viacerých prepojených podnikoch, 25 % zníženie oproti priemeru priemerných špecifických emisií CO₂ týchto podnikov z roku 2007;~~

↓ 333/2014 článok 1 ods. 8 písm.
c)

be) ak sa žiadosť týka prílohy I bodu 1 písmena c), cieľ, ktorým je 45 % zníženie oproti priemerným špecifickým emisiám CO₂ z roku 2007, alebo ak ide o samostatnú žiadosť pri viacerých prepojených podnikoch, 45 % zníženie oproti priemeru priemerných špecifických emisií CO₂ týchto podnikov z roku 2007.

Ak neexistujú informácie o priemerných špecifických emisiách CO₂ výrobcu za rok 2007, Komisia určí zodpovedajúci cieľ zníženia na základe najlepších dostupných technológií na zníženie emisií CO₂ 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 98.

8. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom ~~14a~~ 16 prijímať delegované akty, ktorými stanoví pravidlá ~~na doplnenie odsekov~~ pre doplnkové odseky 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 CO₂.

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 ~~z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie~~⁴⁵ neustanovuje inak.

Článok ~~11a~~ 12

Ekologické inovácie

⁴⁵ 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).

↓ 333/2014 článok 1 ods. 9 písm.
a)
⇒ nový

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

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

Celkový príspevok týchto technológií k zníženiu ~~cieľovej hodnoty~~ ⇒ priemerných ⇐ špecifických emisií výrobcu môže predstavovať ~~až najviac~~ 7 g CO₂/km.

↓ nový

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

↓ 443/2009 (prispôbené)
→₁ 333/2014 článok 1 ods. 9
písm. b)
⇒ nový

2. →₁ Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné ustanovenia pre postup schvaľovania inovačných technológií alebo balíkov inovačných technológií uvedených v odseku 1. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 1544 ods. 2 tohto nariadenia. ← Tieto podrobné ustanovenia budú vychádzať z týchto kritérií pre inovačné technológie:

a) dodávateľ alebo výrobca musí zodpovedať za úspory emisií CO₂ dosiahnuté prostredníctvom využitia inovačných technológií;

b) inovačné technológie musia predstavovať preukázaný prínos k znižovaniu emisií CO₂;

c) inovačné technológie nesmú byť kryté meraniami CO₂ v rámci štandardného testovacieho cyklu;

d) ☒ inovačné technológie nesmú byť kryté ☒ ~~nepodliehajú~~ povinným ustanoveniami na základe ~~doplnujúcich dodatočných opatrení na zníženie o hodnotu doplnujúcich opatrení na zníženie o dodatočnú hodnotu~~ 10 g CO₂/km uvedenú v článku 1, ani nie sú povinné podľa iných ustanovení právnych predpisov Spoločenstva ☒ Únie ☒. ⇒ Toto kritérium sa s účinnosťou od 1. januára 2025 nebude uplatňovať v súvislosti so zvýšením efektívnosti klimatizačných systémov. ⇐

↓ 333/2014 článok 1 ods. 9 písm.
c)

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 novej 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.

↓ 443/2009

4. Komisia potvrdí dosiahnuté zníženie na základe kritérií vymedzených v odseku 2.

↓ 510/2011 (prispôbené)

Článok 12

Ekologické inovácie

↓ 253/2014 článok 1 ods. 4 písm.
a) (prispôbené)

- ~~1. Na základe žiadosti dodávateľa alebo výrobcu sa zohľadnia úspory emisií CO₂, ktoré sa dosiahli využitím inovačných technológií alebo kombináciou inovačných technológií (balíky inovačných technológií).~~

~~Celkový príspevok týchto technológií k zníženiu cieľovej hodnoty špecifických emisií výrobcu môže predstavovať najviac 7 g CO₂/km.~~

↓ 253/2014 článok 1 ods. 4 písm.
b) (prispôbené)

- ~~2. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov do 31. decembra 2012 podrobné ustanovenia pre postup schvaľovania inovačných technológií alebo balíkov inovačných technológií uvedených v odseku 1. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2 tohto nariadenia. Uvedené podrobné ustanovenia musia byť v súlade s ustanoveniami stanovenými podľa článku 12 ods. 2 nariadenia (ES) č. 443/2009 a vychádzať z týchto kritérií pre inovačné technológie:~~

↓ 510/2011 (prispôsobené)

- ~~a) dodávateľ alebo výrobca musí zodpovedať za úspory emisií CO₂ dosiahnuté prostredníctvom využitia inovačných technológií;~~
- ~~b) inovačné technológie musia preukázaným spôsobom prispievať k zníženiu emisií CO₂;~~
- ~~e) inovačné technológie nesmú byť kryté meraniami CO₂ v rámci štandardného testovacieho cyklu, nepodliehajú povinným ustanoveniam na základe doplnujúcich dodatočných opatrení na zníženie o hodnotu 10 g CO₂/km uvedenú v článku 1 nariadenia (ES) č. 443/2009, ani nie sú povinné podľa iných ustanovení práva Únie.~~

~~3. Dodávateľ alebo výrobca, ktorý žiada o schválenie opatrenia ako inovačnej technológie, predkladá Komisii správu vrátane osvedčenia o overení vydaného nezávislým a certifikovaným orgánom. V prípade novej interakcie tohto opatrenia s inou, už schválenou inovačnou technológiou sa táto interakcia uvádza v správe a v osvedčení o overení sa zhodnotí, do akej miery táto interakcia ovplyvní zníženie dosiahnuté každým opatrením.~~

~~4. Komisia potvrdí dosiahnuté zníženie na základe kritérií vymedzených v odseku 2.~~

↓ nový

Článok 12

Skutočné emisie CO₂ a spotreba energie

1. Komisia monitoruje a posudzuje skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151. Zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o spôsobe, akým sa uvedená reprezentatívnosť časom vyvíja.
 2. Komisia na tento účel od výrobcov alebo vnútroštátnych orgánov zabezpečí dostupnosť spoľahlivých iných ako osobných informácií o skutočných emisiách CO₂ z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel a ich skutočnej spotrebe energie.
 3. Komisia môže prijať opatrenia uvedené v tomto článku prostredníctvom vykonávacích aktov v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 15 ods. 2.
-

↓ 443/2009 (prispôsobené)

Článok 13

~~Preskúmanie a podávanie správ~~ ☒ Úprava hodnôt M₀ a TM₀ ☒

~~1. Komisia v roku 2010 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o preskúmaní pokroku dosiahnutého pri implementácii integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel.~~

↓ nový

1. Hodnoty M₀ a TM₀ uvedené v častiach A a B prílohy I sa upravujú takto:

↓ 443/2009 (prispôsobené)
⇒ nový

~~2. a) Do 31. októbra 2014 ☒ 2020 ☒ a potom každé tri roky sa prijímajú opatrenia zamerané na zmenu prílohy I, aby sa stanovila tam uvedená hodnota M₀ ☒ 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 M₀ sa uplatňuje od 1. januára 2022 do 31. decembra 2024; ⇐~~

↓ nový

b) do 31. októbra 2022 sa hodnota M₀ 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 M₀ sa uplatňuje v roku 2024;

c) do 31. októbra 2022 sa orientačná hodnota TM₀ 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 TM₀ 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 TM₀ sa uplatňuje od 1. januára kalendárneho roku po dátume úpravy.

↓ 443/2009

~~Tieto opatrenia sa uplatnia prvýkrát 1. januára 2016 a potom každé tri roky.~~

↓ 333/2014 článok 1 ods. 10
písm. a) (prispôsobené)

2. Komisia prijme ~~uvedené~~ opatrenia ☒ uvedené v odseku 1 ☒ prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom ~~16~~^{14a}.

↓ 510/2011 (prispôsobené)

Článok ~~13~~¹⁴

Preskúmanie a ~~podávanie správ~~ ☒ nahlasovanie ☒

↓ nový

1. Komisia v roku 2024 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o účinnosti tohto nariadenia, podľa potreby s návrhom na jeho zmenu. V tejto správe sa okrem iného posúdi skutočná reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151, zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie a zavedenie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ⁴⁶.

↓ 253/2014 článok 1 ods. 5 písm.
a) (prispôsobené)

~~1. Do 31. decembra 2015 Komisia preskúma cieľové hodnoty špecifických emisií a postupy stanovené v tomto nariadení, ako aj ostatné aspekty tohto nariadenia, aby stanovila cieľové hodnoty emisií CO₂ pre nové ľahké úžitkové vozidlá na obdobie po roku 2020. V tomto ohľade posúdenie potrebnej miery zníženia emisií musí byť v súlade s dlhodobými cieľmi Únie v oblasti klímy a dôsledkami pre rozvoj nákladovo efektívnych technológií znižovania emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel. Komisia predloží správu s výsledkami tohto preskúmania Európskemu parlamentu a Rade. Uvedená správa zahŕňa akékoľvek vhodné návrhy na zmenu tohto nariadenia, ako aj možný súbor realistických a dosiahnuteľných cieľov založených na komplexnom posúdení vplyvu, pri ktorom sa zohľadní pokračujúca hospodárska súťaž v oblasti priemyslu ľahkých úžitkových vozidiel a v odvetviach, ktoré od neho závisia. Komisia pri vypracúvaní takýchto návrhov zabezpečí, aby boli čo najneutrálnejšie z hľadiska hospodárskej súťaže a aby boli sociálne spravodlivé a udržateľné.~~

⁴⁶ 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).

↓ 510/2011 (prispôsobené)

~~2. V záujme toho, aby sa od roku 2020 dosahovala dlhodobá cieľová hodnota, Komisia v prípade potreby predloží do roku 2014 Európskemu parlamentu a Rade návrh na zahrnutie vozidiel kategórií N₂ a M₂, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a vozidiel, na ktoré sa rozširuje typové schválenie v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007, do tohto nariadenia.~~

~~3. V nadväznosti na posúdenie vplyvu Komisia do roku 2014 uverejní správu o dostupnosti údajov týkajúcich sa stopy vozidiel, užitočného zaťaženia a ich použitia ako parametrov užitočnej hodnoty na určenie cieľových hodnôt špecifických emisií a v prípade potreby predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh na zmenu a doplnenie prílohy I v súlade s riadnym legislatívnym postupom.~~

~~5. Do 31. októbra 2016 a potom každé tri roky Komisia zmení a doplní prílohu I prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 15 a za podmienok stanovených v článkoch 16 a 17 s cieľom upraviť v nej uvedenú hodnotu M₀ podľa priemernej hmotnosti nových ľahkých úžitkových vozidiel za predchádzajúce tri kalendárne roky.~~

~~Uvedené úpravy nadobudnú účinnosť prvýkrát 1. januára 2018 a potom každé tri roky.~~

~~4. Komisia do 31. decembra 2011 vytvorí postup na získanie reprezentatívnych hodnôt emisií CO₂, palivovej účinnosti a hmotnosti dokončovaných vozidiel a zároveň zabezpečí, aby výroba základného vozidla mal včasný prístup k hmotnosti a špecifickým emisiám CO₂ dokončovaného vozidla.~~

~~6. Komisia zahŕňa ľahké úžitkové vozidlá do preskúmania postupov na meranie emisií CO₂ v súlade s článkom 13 ods. 3 nariadenia (ES) č. 443/2009.~~

~~Komisia zahŕňa ľahké úžitkové vozidlá do preskúmania smernice 2007/46/ES v súlade s článkom 13 ods. 4 nariadenia (ES) č. 443/2009.~~

↓ 443/2009 (prispôsobené)

⇒ nový

~~32. Komisia od roku 2012~~ ⇒ zohľadňuje posúdenia vykonané podľa článku 12 a v prípade potreby môže ⇐ uskutočňuje posudzovanie vplyvu s cieľom do roku 2014, ako sa uvádza v článku 14 ods. 3 nariadenia (ES) č. 715/2007 preskúmať postupy merania emisií CO₂ ustanovené podľa uvedeného nariadenia ☒ (ES) č. 715/2007 ☒. Komisia najmä predloží príslušné návrhy na úpravu týchto postupov tak, aby primerane odrážali skutočné emisie CO₂ automobilov ☒ a ľahkých úžitkových vozidiel ☒ a začleňovali schválené inovačné technológie definované v článku 12, ktoré by sa mohli zohľadniť v skúšobnom cykle. Komisia zabezpečí, aby boli tieto postupy následne pravidelne preskúmané.

↓ 443/2009 (prispôsobené)

~~4. Komisia do roku 2010 preskúma smernicu 2007/46/ES, aby každý model/variant/verzia zodpovedal/a samostatnému súboru inovačných technológií.~~

↓ 333/2014 článok 1 ods. 10
písm. c) (prispôsobené)

~~5. Komisia do 31. decembra 2015 preskúma cieľové hodnoty špecifických emisií a postupy v nich stanovené, ako aj ďalšie aspekty tohto nariadenia, ako aj skutočnosť, či sú naďalej potrebné parametre užítkovej hodnoty a či je udržateľnejším parametrom užítkovej hodnoty hmotnosť alebo stopa vozidla, a to s cieľom stanoviť cieľové hodnoty emisií CO₂ pre nové osobné automobily na obdobie po roku 2020. V tomto ohľade je odhad potrebnej rýchlosti zníženia emisií v súlade s dlhodobými cieľmi Únie v oblasti zmeny klímy a dôsledkov pre rozvoj nákladovo efektívnych technológií znižovania emisií CO₂ z automobilov. Komisia predloží správu s výsledkami tohto preskúmania Európskemu parlamentu a Rade. Uvedená správa zahŕňa akékoľvek primerané návrhy na zmenu tohto nariadenia, ako aj možný súbor reálnych a dosiahnuteľných cieľov založených na komplexnom posúdení vplyvu, pri ktorom sa zohľadní pokračujúca hospodárska súťaž v oblasti automobilového priemyslu a v odvetviach, ktoré od neho závisia. Komisia pri vypracúvaní takýchto návrhov zabezpečí, aby boli čo najneutrálnejšie z hľadiska hospodárskej súťaže a aby boli sociálne vyvážené a udržateľné.~~

↓ 443/2009 (prispôsobené)

~~6. V nadväznosti na posúdenie vplyvu Komisia do roku 2014 uverejní správu o dostupnosti údajov týkajúcich sa stopy vozidiel a ich použitia ako parametra užítkovej hodnoty na určenie cieľových hodnôt špecifických emisií a v prípade potreby predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh na zmenu a doplnenie prílohy I.~~

↓ 333/2014 článok 1 ods. 10
písm. d) (prispôsobené)
⇒ nový

73. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví korelačné parametre, aby bolo možné zohľadniť akúkoľvek zmenu regulačného skúšobného postupu pri meraní špecifických emisií CO₂, ako sa uvádza v nariadení (ES) č. 715/2007~~a~~, v nariadení (ES) č. 692/2008 ⇒ a prípadne v nariadení (EÚ) 2017/1151 ⇐. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku ~~14~~15 ods. 2 tohto nariadenia.

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom ~~14a~~16 prijímať delegované akty s cieľom upraviť vzorec stanovený v prílohe I, pričom použije metodiku, ktorá sa prijala v súlade s prvým pododsekom, a to s cieľom zabezpečiť, aby sa požiadavky na zníženie emisií kládli s porovnateľnou prísnosťou na výrobcov a vozidlá s rozličnou užítkovou hodnotou podľa starých a nových skúšobných postupov.

↓ 253/2014 článok 1 ods. 5 písm.
b)

~~Komisia stanoví prostredníctvom vykonávacích aktov potrebné korelačné parametre, aby bolo možné zohľadniť akúkoľvek zmenu regulačného skúšobného postupu pri meraní špecifických emisií CO₂ uvedeného v nariadení (ES) č. 715/2007 a v nariadení Komisie (ES) č. 692/2008⁴⁷. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2 tohto nariadenia.~~

~~Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 15 prijať delegované akty za podmienok stanovených v článkoch 16 a 17 s cieľom upraviť vzorec uvedený v prílohe I pomocou metodiky, ktorá sa prijala v súlade s prvým pododsekom, pričom zabezpečí, aby sa požiadavky na zníženie emisií kladli s porovnateľnou prísnosťou na výrobcov a vozidlá s rozličnou úžitkovou hodnotou podľa starých a nových skúšobných postupov.~~

↓ 333/2014 článok 1 ods. 11
(prispôbené)
⇒ nový

Článok 15~~44~~

Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre ~~zmenu klímy~~ ☒ energetickú úniu ☒ zriadený podľa článku ~~9 37~~ ~~rozhodnutia~~ ☒ nariadenia Európskeho parlamentu a Rady ☒ ~~č. 280/2004/ES~~ ☒ (EÚ) č. [...]☒⁴⁸ ⇔ ⁴⁹ ⇐. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁵⁰.

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.

⁴⁷ ~~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).~~

⁴⁸ ~~Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 280/2004/ES z 11. februára 2004 o mechanizme sledovania emisií skleníkových plynov v Spoločenstve a uplatňovania Kjótskeho protokolu (Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 1).~~

⁴⁹ ~~Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. [...] / [...] o správe energetickej únie (Ú. v. EÚ L ...,).~~

⁵⁰ 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).

↓ 510/2011 (prispôsobené)

~~Článok 14~~

~~Výbor~~

~~1. Komisii pomáha Výbor pre zmenu klímy zriadený podľa článku 9 rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 280/2004/ES z 11. februára 2004 o mechanizme sledovania emisií skleníkových plynov v Spoločenstve a uplatňovania Kjótskeho protokolu⁵¹. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.~~

~~2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.~~

↓ 253/2014 článok 1 ods. 6
(prispôsobené)

~~2a. Ak výbor uvedený v odseku 1 nezaujme žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.~~

↓ 333/2014 článok 1 ods. 12
(prispôsobené)
⇒ nový

~~Článok 14~~ 16

Vykonávanie delegovania právomoci

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

~~21. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7 ods. 78 ods. 9 druhom pododseku, článku 10 ods. 841, ⇒ článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku ⇐, článku 13 ods. 2 tretom pododseku a článku 14 ods. 3 článku 13 ods. 7 druhom pododseku sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 8. apríla 2014 ⇒ dobu neurčitú od [dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] ⇐. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.~~

~~32. Delegovanie právomoci uvedené v článku 7 ods. 78 ods. 9 druhom pododseku, článku 10 ods. 841, ⇒ článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku ⇐, článku 13 ods. 2 tretom pododseku a článku 14 ods. 343 ods. 7 druhom pododseku môže Európsky~~

⁵¹ Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 1.

parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa uvádza v tomto rozhodnutí. 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.

43. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

54. Delegovaný akt prijatý podľa článku ~~8 ods. 9~~ 7 druhého pododseku, článku ~~11 ods. 8,~~ ⇒ článku 11 ods. 1 štvrtého pododseku ⇐ , článku 13 ods. 2 ~~tretieho pododseku~~ a článku 14 ods. ~~313 ods. 7~~ druhého pododseku 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.

↓ 510/2011 (prispôsobené)

~~1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 8 ods. 9 druhom pododseku, článku 11 ods. 7, článku 13 ods. 5 a článku 13 ods. 6 štvrtom pododseku sa udeľuje Komisii na obdobie piatich rokov od 3 júna 2011. Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovanej právomoci najneskôr šesť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ ho Európsky parlament alebo Rada v súlade s článkom 16 neodvolajú.~~

~~2. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.~~

~~3. Právomoc prijímať delegované akty udelená Komisii podlieha podmienkam stanoveným v článkoch 16 a 17.~~

Článok 16

Odvolanie delegovania právomoci

~~1. Európsky parlament alebo Rada môžu delegovanie právomoci uvedené v článku 8 ods. 9 druhom pododseku, článku 11 ods. 7, článku 13 ods. 5 a článku 13 ods. 6 štvrtom pododseku kedykoľvek odvolať.~~

~~2. Inštitúcia, ktorá začala vnútorný postup s cieľom rozhodnúť, či delegovanie právomoci odvolať, vyvinie úsilie na účely informovania druhej inštitúcie a Komisie v primeranom čase pred prijatím konečného rozhodnutia, pričom uvedie delegované právomoci, ktorých by sa odvolanie mohlo týkať, a možné dôvody odvolania.~~

~~3. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedených. Rozhodnutie nadobúda účinnosť okamžite alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom~~

~~určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť. Uverejní sa v Úradnom vestníku Európskej únie.~~

~~Článok 17~~

~~Námietky voči delegovaným aktom~~

~~1. Európsky parlament alebo Rada môžu voči delegovanému aktu vzniesť námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa jeho oznámenia.~~

~~Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlži o dva mesiace.~~

~~2. Ak do uplynutia lehoty uvedenej v odseku 1 Európsky parlament ani Rada nevzniesli námietku voči delegovanému aktu, tento akt sa uverejní v Úradnom vestníku Európskej únie a nadobudne účinnosť dňom, ktorý je v ňom stanovený.~~

~~Delegovaný akt sa môže uverejniť v Úradnom vestníku Európskej únie a nadobudnúť účinnosť pred uplynutím uvedenej lehoty, ak Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o tom, že nemajú v úmysle vzniesť námietku.~~

~~3. Delegovaný akt nenadobudne účinnosť v prípade, ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu vzniesli námietku v lehote uvedenej v odseku 1. Inštitúcia, ktorá vznesie námietku voči delegovanému aktu, uvedie dôvody jej vznesenia.~~

↓ nový

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 CO₂ a spotreby paliva

1. Pokiaľ sa postupy uvedené v odseku 2 prijímajú a nadobudnú účinnosť, schvaľovacie orgány na základe vhodných a reprezentatívnych vzoriek overia, či emisie CO₂ 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 s cieľom vymedziť postupy na overenie zhody v prevádzke ľahkých vozidiel v súvislosti s certifikovanými hodnotami emisií CO₂ a spotrebou paliva.“

↓ 443/2009 (prispôsobené)

Článok ~~15~~18

Zrušenie

~~Rozhodnutie č. 1753/2000/ES sa zrušuje s účinnosťou od 1. januára 2010.~~

~~Články 4, 9 a 10 uvedeného rozhodnutia sa však naďalej uplatňujú dovtedy, kým Komisia nepredloží Európskemu parlamentu správu o monitorovaní údajov za kalendárny rok 2009.~~

↓ nový

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.

↓ 443/2009 (prispôsobené)
⇒ nový

Článok ~~16~~19

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť ~~tretím~~ ☒ 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*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ PRE NÁVRHY, KTORÉ MAJÚ
ROZPOČTOVÝ VPLYV LEN NA STRANU PRÍJMOV

1. NÁZOV NÁVRHU:

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 CO₂ z ľahkých vozidiel (prepracované znenie).

2. ROZPOČTOVÉ RIADKY:

Kapitola a článok: Rozpočtová kapitola 71 – Pokuty a penále, Rozpočtová položka 7 1 9 1 – Ostatné nepripísané pokuty a penále

Suma zahrnutá do rozpočtu na príslušný rok: p. m. (pozri oddiel 5).

3. FINANČNÝ VPLYV

☐ Návrh nemá finančný vplyv

☒ Návrh nemá finančný vplyv na výdavky, ale má finančný vplyv na príjmy, a to s týmto účinkom:

(v mil. EUR zaokrúhlené na jedno desatinné miesto)

Rozpočtový riadok	Príjmy ⁵²
Rozpočtová kapitola 71 – Pokuty a penále, Rozpočtová položka 7 1 9 1 – Ostatné nepripísané pokuty a penále	p.m. (pozri oddiel 5).

4. OPATRENIA PROTI PODVODOM

⁵² V prípade tradičných vlastných zdrojov (poľnohospodárske poplatky, odvody z produkcie cukru, clá) musia uvedené sumy predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odpočítaní 20 % nákladov na výber.

Okrem uplatňovania nariadenia o rozpočtových pravidlách s cieľom zabrániť podvodom a nezrovnalostiam sa vykoná kontrola kvality a overia sa predložené údaje ako súčasť postupu ročného monitorovania a nahlasovania.

5. POZNÁMKY

Komisia v súlade s článkom 8 návrhu uloží poplatok za nadmerné emisie výrobcovi, alebo v prípade združenia jeho správcovi, ktorého priemerné špecifické emisie CO₂ prekročili jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií. Tento postup je v súlade s článkom 9 ods. 1 nariadenia (ES) č. 443/2009⁵³ a článkom 9 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 510/2011⁵⁴, ktoré sú v súčasnosti platné a ktoré sa majú zlúčiť a nahradiť novým právnym predpisom. Metódy vyberania poplatkov za nadmerné emisie sú stanovené v rozhodnutí Komisie 2012/100/EÚ⁵⁵ a rozhodnutí Komisie 2012/99/EÚ⁵⁶.

Keďže príjmy vzniknú iba v prípade, keď výrobca prekročí svoju cieľovú hodnotu špecifických emisií, nedá sa predvídať, či vôbec vzniknú, a ak áno, nedá sa určiť ich výška.

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

⁵⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>