

V Bruseli 14. decembra 2018  
(OR. en)

15615/18

---

---

**Medziinštitucionálny spis:  
2018/0143(COD)**

---

---

**CLIMA 259  
ENV 910  
TRANS 653  
MI 1002  
CODEC 2353**

## **POZNÁMKA**

---

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	14874/18
Predmet:	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy CO <sub>2</sub> pre nové ťažké úžitkové vozidlá – všeobecné smerovanie

---

## **I. ÚVOD**

1. Komisia prijala svoj návrh 17. mája 2018. Cieľom navrhovaného nariadenia je stanoviť emisné normy CO<sub>2</sub> pre nové ťažké úžitkové vozidlá, a tým pomôcť členským štátom dosiahnuť ich ciele zníženia emisií v rámci nariadenia (EÚ) 2018/842 („nariadenie o spoločnom úsilí“), ktoré sa týka emisií zo sektorov mimo rozsahu pôsobnosti systému EÚ na obchodovanie s emisiami.

2. V navrhovanom nariadení sa stanovuje celkový cieľ zníženia emisií CO<sub>2</sub> pre vozový park nových ťažkých úžitkových vozidiel v EÚ o 15 % od roku 2025 v porovnaní s úrovňami emisií v roku 2019 a ambícia dosiahnuť zníženie aspoň o 30 % od roku 2030. Podľa návrhu sa konečný cieľ zníženia od roku 2030 potvrdí na základe preskúmania, ktoré sa má vykonať v roku 2022. V návrhu sa tiež uvádza, že v rámci preskúmania by sa rozsah pôsobnosti noriem mal rozšíriť aj na menšie nákladné vozidlá, autobusy, autokary a prívesy. Ciele zníženia CO<sub>2</sub> sa nevzťahujú na profesionálne vozidlá, ako napríklad stavebné autá, smetiarske autá a domiešavače betónu.
3. S cieľom stimulovať vývoj a zavádzanie vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami na trh EÚ, na ktoré by sa ciele zníženia emisií CO<sub>2</sub> navrhovaného nariadenia ešte nevzťahovali, sa v návrhu uvádza systém „superkreditov“ na vypočítanie konkrétnych emisií pre jednotlivých výrobcov, v ktorom by sa takéto vozidlá počítali za viac ako jedno vozidlo. Superkredity by podliehali vopred stanoveným stropom, aby sa predišlo oslabeniu plnenia environmentálnych cieľov nariadenia.
4. V návrhu sa na podporu nákladovo efektívneho vykonávania nariadenia umožňuje ukladanie a požičiavanie kreditov CO<sub>2</sub>. V prípade neplnenia cieľov zníženia CO<sub>2</sub> sa predpokladá finančná sankcia v podobe poplatku za nadmerné emisie. V návrhu sa okrem toho ustanovujú opatrenia na zabezpečenie robustných a reprezentatívnych údajov o emisiách CO<sub>2</sub> a spotrebe paliva od výrobcov.
5. Rada (životné prostredie) 9. októbra 2018 diskutovala o smerovaní v súvislosti s kľúčovými otázkami návrhu: o navrhovaných cieľoch a navrhovanom systéme stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami.
6. Európsky parlament hlasoval o svojich pozmeňujúcich návrhoch k návrhu Komisie na plenárnom zasadnutí 14. novembra 2018 (373 hlasov za, 285 hlasov proti, 16 zdržaní sa hlasovania).
7. Výbor stálych predstaviteľov (Coreper) preskúmal návrh na základe kompromisného znenia predsedníctva<sup>1</sup> 7. decembra 2018 po podrobnej diskusii o návrhu na technickej úrovni.

---

<sup>1</sup> 14874/18.

8. Na základe rokovaní v rámci Coreperu vypracovalo predsedníctvo mierne pozmenené kompromisné znenie, ktoré bude východiskom pre rokovania Rady (životné prostredie) na zasadnutí 20. decembra s cieľom dosiahnuť dohodu o všeobecnom smerovaní. Revidovaný návrh predsedníctva sa uvádza v prílohe k tejto poznámke.

## II. AKTUÁLNY STAV

9. Hlavné nevyriešené otázky tohto návrhu súvisia s cieľmi na roky 2025 a 2030 a so stimulmi pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami.
- Pokiaľ ide o ciele, názory delegácií sa rozchádzajú medzi tými, čo podporujú ciele navrhnuté predsedníctvom, ktoré kopírujú prístup Komisie v pôvodnom návrhu, a tými, čo vyzývajú na prijatie ambicióznejších cieľov. Niekoľko delegácií konkrétne navrhuje, aby sa cieľ na rok 2030 stanovil na úroveň 30 % alebo viac a zároveň aby bol záväzný a mohol sa v rámci preskúmania v roku 2022 len zvýšiť. Niekoľko delegácií je tiež za to, aby sa zvýšil navrhovaný cieľ na rok 2025 na 20 %.
  - Pokiaľ ide o výber systému stimulov na vývoj a zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, predsedníctvo sa na žiadosť veľkého počtu delegácií rozhodlo, že zo systému stimulov v kompromisnom znení, ktoré predložilo Coreperu, vylúči autobusy a autokary. Viacero delegácií sa vyjadrilo proti tomuto vylúčeniu. Niektoré delegácie okrem toho navrhli, aby sa systém superkreditov po roku 2025 nahradil systémom založeným na referenčných hodnotách pre ročný predaj vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami s maximálnou úrovňou 3 %. Niekoľko ďalších delegácií vyjadrilo podporu súčasnému kompromisnému návrhu predsedníctva, na základe ktorého by sa zavedenie systému referenčných hodnôt od roku 2025 zvažilo v rámci preskúmania.
10. Iné delegácie na zasadnutí Coreperu podporili opätovné zavedenie odkazu na dlhšie a ťažšie jazdné súpravy, t. j. modulárne koncepcie (EMS). Medzi ďalšie návrhy, ktoré získali určitú podporu v rámci Coreperu, patrí: znížiť úroveň sankcií platných počas obdobia do roku 2025, zvažiť počas preskúmania aj syntetické a alternatívne palivá v kontexte systému stimulov a nahradiť súčasný návrh vymedzenia pojmu vozidiel s nízkymi emisiami špecifickou prahovou úrovňou pre podskupinu, v rámci ktorej sa zohľadnia emisie špecifické pre skupinu.

Predsedníctvo v nadväznosti na rokovania Coreperu ponechalo zmeny navrhnuté v predchádzajúcom kompromisnom znení, ale okrem toho navrhuje doplniť odôvodnenie 34, pokiaľ ide o preskúmanie týkajúce sa modulárnych a intermodálnych koncepcií<sup>2</sup>.

### **III. ZÁVERY**

Rada (životné prostredie) sa vyzýva, aby vyriešila otvorené otázky a prijala všeobecné smerovanie na základe znenia uvedeného v prílohe k tejto poznámke.

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

---

---

<sup>2</sup> Okrem toho sa vykonalo niekoľko úprav technickej povahy.

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorým sa stanovujú emisné normy CO<sub>2</sub> pre nové ťažké úžitkové vozidlá a mení sa nariadenie (ES) č. 595/2009**

(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<sup>3</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>4</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V oznámení Komisie Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu sa stanovuje ambiciózny cieľ – emisie skleníkových plynov z dopravy musia byť do roku 2050 aspoň o 60 % nižšie než v roku 1990 a treba sa nekompromisne usilovať o ich odstránenie. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré škodia nášmu zdraviu, sa musia takisto bezodkladne drasticky znížiť.

---

<sup>3</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>4</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

- (2) V nadväznosti na uvedené oznámenie prijala Komisia dva balíky opatrení v oblasti mobility – v máji<sup>5</sup> a novembri 2017<sup>6</sup>. Stanovil sa v nich pozitívny program zameraný aj na zaistenie plynulého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých.
- (3) Toto nariadenie je súčasťou tretieho balíka opatrení v oblasti mobility, ktorý vypracovala Komisia, s názvom Európa v pohybe, ktorým sa nadväzuje na oznámenie Komisie Investovanie do inteligentného, inovatívneho a udržateľného priemyslu – aktualizovaná stratégia pre priemyselnú politiku EÚ<sup>7</sup> a ktorého cieľom je ukončiť proces, ktorým sa Únii umožní v plnej miere využiť prínosy modernizácie a dekarbonizácie mobility. Cieľom tohto tretieho balíka opatrení v oblasti mobility je zvýšiť bezpečnosť a prístupnosť európskej mobility, zvýšiť konkurencieschopnosť európskeho priemyslu a istotu pracovných miest v EÚ a zaistiť, aby bol systém mobility ekologickejší a lepšie zodpovedal nevyhnutnej potrebe čeliť zmene klímy. Bude si to vyžadovať plné odhodlanie Únie, členských štátov i zainteresovaných strán, a to aj z hľadiska posilnenia úsilia o zníženie emisií CO<sub>2</sub> a znečistenia ovzdušia.
- (4) V spojení s emisnými normami CO<sub>2</sub> pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá<sup>8</sup> sa týmto nariadením stanovuje jasný plán na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z odvetvia cestnej dopravy a prispieva k záväznému cieľu znížiť domáce emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990 aspoň o 40 %, ako sa schválilo v záveroch Európskej rady na zasadnutí 23. a 24. októbra 2014 a potvrdilo Radou na zasadnutí 6. marca 2015 ako vnútroštátne stanovený príspevok Únie podľa Parížskej dohody [...].

---

<sup>5</sup> Európa v pohybe: Agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých, COM(2017) 283 final.

<sup>6</sup> Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou – Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov, COM(2017) 675 final.

<sup>7</sup> Investovanie do inteligentného, inovatívneho a udržateľného priemyslu – Aktualizovaná stratégia pre priemyselnú politiku EÚ, COM(2017) 0479 final.

<sup>8</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../..., ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007, (Ú. v. EÚ L, ..., ..., s.).

- (5) 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 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 by sa množstvo emisií z cestnej dopravy ešte zvýšilo, negovali by sa zníženia v iných odvetviach v ich boji proti zmene klímy.
- (6) V záveroch Európskej rady z októbra 2014 sa vyzdvihol význam znižovania emisií skleníkových plynov a zdôraznili sa riziká spojené so závislosťou od fosílnych palív v odvetví dopravy prostredníctvom komplexného a technologicky neutrálneho prístupu na podporu znižovania emisií a energetickej účinnosti v doprave, elektrickej doprave a obnoviteľných zdrojov energie v doprave aj po roku 2020.
- (7) Energetická účinnosť, ktorá prispieva k znižovaniu dopytu, je jedným z piatich synergických a úzko prepojených rozmerov stanovených v oznámení Komisie Stratégia energetickej únie<sup>9</sup>, ktorej cieľom je poskytovať spotrebiteľom v Únii bezpečné, udržateľné, konkurencieschopné a dostupné dodávky energie. V uvedenom oznámení sa uvádza, že hoci sa opatrenia na zvýšenie efektívnosti spotreby energie musia prijať vo všetkých hospodárskych odvetviach, doprava má z hľadiska energetickej účinnosti obrovský potenciál.
- (8) Emisie CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel vrátane nákladných automobilov, autobusov a autokarov predstavujú približne 6 % celkových emisií CO<sub>2</sub> v Únii a približne 25 % celkových emisií CO<sub>2</sub> v cestnej doprave. Podľa očakávaní by bez ďalších opatrení podiel emisií z ťažkých úžitkových vozidiel vzrástol medzi rokom 2010 a 2030 približne o 9 %. Legislatíva Únie momentálne nezahŕňa žiadne požiadavky na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel.

---

<sup>9</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru, Výboru regiónov a Európskej investičnej banke: Rámcová stratégia odolnej energetickej únie s výhľadovou politikou v oblasti zmeny klímy (COM(2015) 80 final).

- (9) Aby sa plne realizoval potenciál energetickej efektívnosti a zaistil príspevok odvetvia cestnej dopravy ako celku k dohodnutým zníženiam emisií skleníkových plynov, je vhodné doplniť už existujúce emisné normy CO<sub>2</sub> pri nových osobných automobiloch a ľahkých úžitkových vozidlách stanovením emisných noriem CO<sub>2</sub> pre ťažké úžitkové vozidlá. Tieto normy stimulujú inováciu palivovo účinných technológií, čo prispeje k upevneniu vedúceho technologického postavenia výrobcov a dodávateľov z Únie.
- (10) Keďže zmena klímy je cezhraničným problémom a fungovanie jednotného trhu treba chrániť tak v odvetví služieb cestnej dopravy, ako aj ťažkých úžitkových vozidiel, je vhodné stanoviť emisné normy CO<sub>2</sub> pre ťažké úžitkové vozidlá na úrovni Únie. Týmto normami by nemalo byť [...] dotknuté právo hospodárskej súťaže.
- (11) Pri vymedzovaní úrovni zníženia, ktoré by vozový park ťažkých úžitkových vozidiel v Únii mal dosiahnuť, by sa mala zohľadniť účinnosť týchto úrovní, pokiaľ ide o nákladovo efektívne prispievanie k znižovaniu emisií v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje nariadenie [...] (EÚ) 2018/842<sup>10</sup>, do roku 2030, výsledné náklady a úspory pre spoločnosť, výrobcov, prevádzkovateľov dopravy a spotrebiteľov, ako aj ich priamy a nepriamy vplyv na zamestnanosť, inovácie a súvisiace prínosy z hľadiska zníženého znečistenia ovzdušia a vyššej energetickej bezpečnosti.

---

<sup>10</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/842 z 30. mája 2018 o záväznom ročnom znižovaní emisií skleníkových plynov členskými štátmi v rokoch 2021 až 2030, ktorým sa prispieva k opatreniam v oblasti klímy zameraným na splnenie záväzkov podľa Parížskej dohody, a o zmene nariadenia (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 156, 19.6.2018, s. 26 – 42).



- (12) Nový postup určovania emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva jednotlivých ťažkých úžitkových vozidiel bol zavedený v rámci vykonávania nariadenia (ES) č. 595/2009<sup>11</sup>. V nariadení Komisie (EÚ) 2017/2400<sup>12</sup> sa stanovuje metodika, ktorou možno na základe nástroja VECTO simulovať emisie CO<sub>2</sub> a spotrebu paliva ťažkých úžitkových vozidiel ako celku. Táto metodika umožňuje zohľadnenie rozmanitosti odvetvia ťažkých úžitkových vozidiel, ako aj vysokej miery ich individuálneho prispôsobovania. V prvom kroku sa od 1. júla 2019 stanovujú emisie CO<sub>2</sub> pre štyri skupiny ťažkých úžitkových vozidiel, z ktorých pochádza zhruba 65 až 70 % všetkých emisií CO<sub>2</sub> z vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel v Únii.
- (13) S cieľom zohľadniť inovácie a zavádzanie nových technológií, ktoré zvyšujú palivovú účinnosť ťažkých úžitkových vozidiel, sa bude simulačný nástroj VECTO, ako aj nariadenie (EÚ) 2017/2400 neustále a včas aktualizovať.
- (14) Údaje o emisiách CO<sub>2</sub> zistené podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400 sa majú monitorovať podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956<sup>13</sup>. Tieto údaje by mali byť základom pre stanovenie cieľových hodnôt znižovania emisií v uvedených štyroch skupinách najznečisťujúcejších ťažkých úžitkových vozidiel v Únii, ako aj pre určenie priemerných špecifických emisií výrobcu v danom nahlasovacom období.

---

<sup>11</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES.

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

<sup>13</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel, (Ú. v. EÚ L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (15) Na rok 2025 by sa mal stanoviť cieľ zníženia ako relatívne zníženie v závislosti od priemerných emisií CO<sub>2</sub> z daných ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré boli novo evidované v období od 1. júla 2019 do 30. júna 2020, pričom by sa malo zohľadniť použitie nákladovo efektívnych technológií, ktoré už sú pre bežné vozidlá dostupné. Cieľ na rok 2030 spočívajúci v znížení emisií o 30 % by sa mal zvážiť ako ambícia, pričom konečný cieľ od roku 2030 by sa mal potvrdiť na základe preskúmania v roku 2022, keďže uplatnenie pokročilejších technológií, ktoré ešte nie sú bežne dostupné, je neistejšie. Ak sa zvýšený cieľ pre obdobie po roku 2030 nepotvrdí, mal by sa ďalej uplatňovať cieľ zníženia emisií stanovený na rok 2025.
- (15a) S cieľom zaistiť odolnosť referenčných emisií CO<sub>2</sub> voči narastajúcim emisiám CO<sub>2</sub> z vozidiel vyplývajúcich z neprimeraných procesných prostriedkov, ktoré by nezodpovedali situácii, keď sú už emisie CO<sub>2</sub> regulované, je vhodné zabezpečiť metodiku na úpravu referenčných emisií, ak to bude potrebné.
- (16) Pri ťažkých úžitkových vozidlách je dostupnou palivovou alternatívou k naftu skvapalnený zemný plyn (LNG). Zavádzanie existujúcich a nových inovačnejších technológií LNG prispeje k splneniu cieľových hodnôt emisií CO<sub>2</sub> v krátko- a strednodobom horizonte, keďže využívanie technológií LNG znižuje emisie CO<sub>2</sub> v porovnaní s naftovými vozidlami. Potenciál zníženia emisií CO<sub>2</sub> pri vozidlách na LNG už je v nástroji VECTO plne zohľadnený. Okrem toho súčasné technológie LNG zabezpečujú nízku úroveň emisií látok znečisťujúcich ovzdušie ako NO<sub>x</sub> a tuhé častice. Zavedená je aj dostatočná minimálna čerpacia infraštruktúra, ktorá sa ďalej rozvíja v kompetencii vnútroštátnych politických rámcov infraštruktúry pre alternatívne palivá.
- (17) Pri výpočte referenčných emisií [...], ktoré budú základom pre určenie cieľov zníženia na roky 2025 a 2030, by sa mal zohľadniť očakávaný potenciál vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel na zníženie [...]. Z tohto výpočtu je preto vhodné vyňať profesionálne vozidlá ako automobily používané na zber smetí alebo stavebné práce. Tieto vozidlá najazdia pomerne málo a vzhľadom na ich osobitný spôsob využitia sa nezdá, že by tu technické opatrenia na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva boli rovnako nákladovo efektívne ako pri ťažkých úžitkových vozidlách používaných na prepravu tovaru.

- (18) Požiadavky na zníženie emisií CO<sub>2</sub> by sa mali vyjadriť v gramoch CO<sub>2</sub> na tonokilometer, aby sa zohľadnila užitočnosť ťažkých úžitkových vozidiel.
- (19) Treba zaistiť spravodlivé rozloženie celkovej požiadavky na zníženie medzi výrobcov, pričom sa musí zohľadniť rozmanitosť ťažkých úžitkových vozidiel z hľadiska ich konštrukcie, spôsobu využitia, ročne najazdených kilometrov, užitočného zaťaženia a konfigurácie prípojných zariadení. Je preto vhodné ťažké úžitkové vozidlá klasifikovať do odlišných a samostatných podskupín, ktoré odrážajú bežný spôsob ich využitia a osobitné technické charakteristiky. Stanovením ročných cieľových hodnôt pre každého výrobcu vo forme váženého priemeru cieľových hodnôt definovaných pre každú z týchto podskupín sa výrobcom zároveň umožní účinne vyvážiť prípadné nedostatočné výsledky ich vozidiel v niektorej podskupine nadpriemerným znížením v ostatných, pričom sa zohľadnia priemerné emisie CO<sub>2</sub> počas životného cyklu vozidiel v jednotlivých podskupinách.
- (20) To, či výrobca dosiahol svoje ročné cieľové hodnoty, by sa malo hodnotiť na základe jeho priemerných emisií CO<sub>2</sub>. Pri určovaní priemerných špecifických emisií by sa mali brať do úvahy aj špecifiká, ktoré sú zohľadnené v cieľových hodnotách za jednotlivé podskupiny vozidiel. Priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> konkrétneho výrobcu by preto mali vychádzať z priemerných emisií stanovených pre každú podskupinu vrátane váženia na základe predpokladaných priemerných ročne najazdených kilometrov a priemerného užitočného zaťaženia, ktoré odrážajú emisie CO<sub>2</sub> počas celého životného cyklu. Keďže potenciál na znižovanie emisií je pri profesionálnych vozidlách obmedzený, nemali by sa tieto vozidlá zohľadňovať vo výpočte priemerných špecifických emisií.

- (21) Na rozdiel od osobných áut a dodávok nie sú zatiaľ na trhu dostupné žiadne ťažké úžitkové vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami (okrem autobusov). Mal by sa preto zaviesť cielený mechanizmus v podobe superkreditov na uľahčenie plynulého prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Na trhu Únie sa tak stimuluje vývoj a zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, takže sa doplnia nástroje na strane dopytu, ako je smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES o ekologických vozidlách<sup>14</sup>.
- (22) Na účely výpočtu priemerných špecifických emisií výrobcu by sa teda všetky ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami mali započítať viackrát, čo povedie k zníženiu priemerných špecifických emisií daného výrobcu. Miera stimulov by mala byť rozlíšená v závislosti od skutočných emisií CO<sub>2</sub> z vozidla. Aby sa neoslabilo plnenie environmentálnych cieľov, výsledné zníženie by malo byť ohraničené stropom.
- (23) Výroba ťažkých úžitkových vozidiel s nízkymi emisiami by sa mala stimulovať, iba ak sú ich emisie CO<sub>2</sub> nižšie než približne polovica priemerných emisií CO<sub>2</sub> z celého vozového parku v Únii v roku 2025. Je to v súlade s prístupom uplatneným pri ľahkých vozidlách a zároveň sa tak stimuluje inovácia v tejto oblasti.
- (24) Pri návrhu stimulačných mechanizmov zavádzania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami by sa mali zohľadniť aj menšie nákladné automobily [...], na ktoré sa cieľové hodnoty emisií CO<sub>2</sub> podľa tohto nariadenia nevzťahujú. Dané vozidlá majú zároveň veľkú pridanú hodnotu v tom, že pomáhajú riešiť problémy znečistenia ovzdušia v mestách. [...] Aby sa teda zaistilo dobré vyváženie stimulov medzi jednotlivými typmi vozidiel, malo by sa stropom obmedziť aj zníženie priemerných špecifických emisií výrobcu, ktoré prinesú menšie nákladné automobily [...] s nulovými emisiami.

---

<sup>14</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy zmenená smernicou .../.../EÚ [COM(2017) 653 final] (Ú. v. EÚ L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (25) S cieľom podporiť nákladovo efektívne vykonávanie požiadaviek na zníženie CO<sub>2</sub> a zároveň zohľadniť variácie zloženia vozového parku aj emisií v priebehu rokov by výrobcovia mali mať možnosť započítať prekročenie cieľových hodnôt špecifických emisií v jednom roku voči nedostatočným výsledkom v inom.
- (26) Aby sa emisie znížili čo najskôr, výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie sú pod trajektóriou znižovania emisií, ktorá je daná referenčnými emisiami [...] a cieľovou hodnotou na rok 2025, by mali môcť tieto emisné kredity uložiť na účely splnenia cieľa v roku 2025. Podobne výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie sú pod trajektóriou znižovania emisií medzi cieľom na rok 2025 a cieľom uplatniteľným od roku 2030, by mali môcť tieto emisné kredity uložiť na účely splnenia cieľa v období od 1. júla 2025 do 30. júna 2030.
- (27) V prípade nedodržania cieľovej hodnoty špecifických emisií v ktoromkoľvek z 12 mesačných období začínajúcich od 1. júla 2025 do 30. júna 2030 by výrobca mal zároveň mať možnosť kumulovať obmedzený emisný dlh. Do 30. júna 2030 by však výrobcovia mali všetok zvyšujúci emisný dlh vyrovať.
- (28) Emisné kredity a dlhy by sa mali použiť iba na rozhodnutie o súlade daného výrobcu s cieľovými hodnotami špecifických emisií a nemali by sa považovať za aktívum, ktoré by bolo prenosné alebo ktoré by podliehalo fiškálnym opatreniam.
- (29) Ak sa po zohľadnení emisných kreditov a dlhov ukáže, že výrobca má nadmerné emisie, Komisia by mala uložiť finančnú sankciu v podobe poplatku za nadmerné emisie. Aby boli výrobcovia dostatočne motivovaní prijímať opatrenia na znižovanie špecifických emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel, tento poplatok by mal byť vyšší než priemerné hraničné náklady na technológie potrebné na splnenie daných cieľových hodnôt. Poplatok by sa mal považovať za príjem do všeobecného rozpočtu Únie. Metodika výberu týchto poplatkov by sa mala stanoviť vo vykonávacom akte, zohľadňujúc metodiku prijatú podľa nariadenia (ES) č. 443/2009.

- (30) Na zabezpečenie splnenia cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia je potrebný rozsiahly mechanizmus zhody. Povinnosti výrobcov poskytovať presné údaje podľa nariadenia (EÚ) 2018/956 a správne sankcie, ktoré možno uložiť v prípade nesúlady s touto povinnosťou, prispievajú k zaisteniu kvality údajov používaných na vyhodnotenie súladu s cieľovými hodnotami podľa tohto nariadenia.
- (31) Na dosiahnutie zníženia emisií CO<sub>2</sub> podľa tohto nariadenia je nevyhnutné, aby emisie CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel boli v súlade s hodnotami stanovenými podľa nariadenia (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami. Komisia by preto vo výpočte priemerných špecifických emisií výrobcu mala mať možnosť zohľadniť akúkoľvek systematickú nezgodu, ktorú zistili orgány typového schválenia v súvislosti s emisiami CO<sub>2</sub> používaných ťažkých úžitkových vozidiel.
- (32) Aby Komisia mohla prijímať takéto opatrenia, mala by mať právomoc vypracovať a zaviesť postup na overovanie zhody v prevádzke, pokiaľ ide o emisie CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel na trhu. Nariadenie (ES) č. 595/2009 by sa malo na tento účel zmeniť.
- (33) Účinok cieľových hodnôt stanovených v tomto nariadení pri znižovaní emisií CO<sub>2</sub> do veľkej miery závisí od reprezentatívnosti metodiky použitej na určovanie emisií CO<sub>2</sub>. V súlade so stanoviskom mechanizmu vedeckého poradenstva (Scientific Advice Mechanism – SAM)<sup>15</sup> k ľahkým vozidlám je aj pri ťažkých úžitkových vozidlách vhodné zaviesť mechanizmus na posúdenie reprezentatívnosti hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a spotreby energie stanovených podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400 v reálnych podmienkach. Komisia by mala mať právomoci na zabezpečenie verejnej dostupnosti takýchto údajov a v prípade potreby by mala vypracovať postupy potrebné na identifikáciu a zber údajov požadovaných na takéto posúdenia.

---

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

- (34) V roku 2022 by Komisia mala vyhodnotiť účinnosť emisných noriem CO<sub>2</sub> stanovených v tomto nariadení, a najmä úroveň zníženia, ktoré sa má dosiahnuť do roku 2030, mechanizmy, ktoré by mali byť k dispozícii na dosiahnutie tejto a následných cieľových hodnôt, ako aj stanovenie cieľových hodnôt zníženia emisií CO<sub>2</sub> pre ďalšie typy ťažkých úžitkových vozidiel ako malé nákladné automobily, autobusy, autokary a prívesy. Dané hodnotenie by zároveň malo (výlučne na účely tohto nariadenia) zahŕňať zohľadnenie ťažkých úžitkových vozidiel a ich kombinácií, pričom sa zohľadnia [...] hmotnosti a rozmery vo vnútroštátnej preprave, **napríklad modulárne a intermodálne koncepcie, a zároveň sa tiež posúdia možné aspekty bezpečnosti a účinnosti dopravy, intermodálne, environmentálne, infraštrukturálne a spätné účinky, ako aj zemepisná poloha členských štátov.**
- (35) Aby zostali špecifické emisie CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel naďalej reprezentatívne a plne aktualizované, treba zmeny nariadenia (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacích právnych predpisov, ktoré majú vplyv na tieto hodnoty, zohľadniť v tomto nariadení. Na tento účel by mala mať Komisia právomoc určiť metodiku vymedzenia reprezentatívneho ťažkého úžitkového vozidla pre každú podskupinu vozidiel, podľa ktorého by sa zmeny špecifických emisií CO<sub>2</sub> mali hodnotiť.
- (36) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci ustanovené v článkoch 8 ods. 3, 9 ods. 3, 11 ods. 3 a v článku 12 ods. 2. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011<sup>16</sup>.

---

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

- (37) S cieľom zmeniť alebo doplniť nepodstatné prvky ustanovení tohto nariadenia by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o úpravu referenčných emisií CO<sub>2</sub> [...] a zmeny príloh [...] k tomuto nariadeniu z hľadiska určitých technických parametrov vrátane váh profilov využitia, užitočných zaťažení a počtu ročne najazdených kilometrov, ako aj korekčných faktorov užitočného zaťaženia. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva<sup>17</sup>. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov by sa všetky dokumenty mali doručiť Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady by mali mať systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (38) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie emisných noriem CO<sub>2</sub> pre nové ťažké úžitkové vozidlá, nie je možné dostatočne 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 toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa,

---

<sup>17</sup> Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.



PRIJALI TOTO NARIADENIE:

*Článok 1  
Predmet úpravy a cieľ*

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

- a) za nahlasovacie obdobia od roku 2025 o 15 %;
- b) za nahlasovacie obdobia od roku 2030 aspoň o 30 %, ak sa to potvrdí podľa preskúmania uvedeného v článku 13.

Referenčné emisie CO<sub>2</sub> vychádzajú z údajov monitorovania [...] nahlásených podľa nariadenia (EÚ) 2018/956 za obdobie od 1. júla 2019 do 30. júna 2020 (ďalej len „referenčné obdobie“) (s výnimkou profesionálnych vozidiel) a vypočítajú sa v súlade s bodom 3 prílohy I.

*Článok 2  
Rozsah pôsobnosti*

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

- c) ťahače s konfiguráciou náprav 4x2 a technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou v naloženom stave presahujúcou 16 ton;
- d) ťahače s konfiguráciou náprav 6x2.

Na účely článku 5 a bodu 2.3 prílohy I sa vzťahuje aj na [...] vozidlá kategórie N, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 510/2011 a nespĺňajú charakteristiky stanovené v písmenách a) až d).

Uvedené kategórie vozidiel odkazujú na kategórie vozidiel stanovené v prílohe II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES.<sup>18</sup>

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

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

- 3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme osobitný postup na identifikáciu vozidiel, ktoré sú osvedčenými profesionálnymi vozidlami podľa nariadenia (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacích opatrení, ale nie sú ako také zaevidované, a uplatní korekcie na ročné priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> konkrétneho výrobcu tak, aby sa tieto vozidlá zohľadnili, a to začínajúc nahlasovacím obdobím roku 2021 a za každé nasledujúce nahlasovacie obdobie. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.

---

<sup>18</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

*Článok 3*  
*Vymedzenie pojmov*

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „referenčné emisie CO<sub>2</sub>“ sú priemerné špecifické emisie všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel v nahlasovacom období uvedenom v článku 1 za každú podskupinu vozidiel (s výnimkou profesionálnych vozidiel) určené v súlade s bodom 3 prílohy I;
- b) „špecifické emisie“ sú emisie CO<sub>2</sub> jednotlivých ťažkých úžitkových vozidiel určené v súlade s bodom 2.1 prílohy I;
- ba) „nahlasovacie obdobie roku Y“ je obdobie od 1. júla roku Y do 30. júna roku Y+1;
- c) „priemerné špecifické emisie“ sú priemerné špecifické emisie nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v danom nahlasovacom období určené v súlade s bodom 2.7 prílohy I;
- d) „cieľová hodnota špecifických emisií“ je cieľová hodnota každého výrobcu vyjadrená v g/tkm a stanoví sa každoročne za predchádzajúce nahlasovacie obdobie v súlade s bodom 4 prílohy I;
- e) „nákladné vozidlo s nadstavbou“ je nákladné vozidlo, ktoré nebolo navrhnuté alebo skonštruované na ťahanie návesu;
- f) „ťahač“ je ťahacie vozidlo navrhnuté a skonštruované výlučne alebo najmä na ťahanie návesov;
- g) „podskupina vozidiel“ je zoskupenie vozidiel v zmysle bodu 1 prílohy I, ktoré sa vyznačujú spoločnými a osobitnými technickými kritériami relevantnými pre určenie emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva týchto vozidiel;

- h) „profesionálne vozidlo“ je ťažké úžitkové vozidlo, [...] pre ktoré boli emisie CO<sub>2</sub> a spotreba paliva určené v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami iba pre iné profily využitia, než sú uvedené v bode 2.1 prílohy I k tomuto nariadeniu;
- i) „výrobca“ je osoba alebo orgán zodpovedný za predloženie údajov týkajúcich sa nových ťažkých úžitkových vozidiel podľa článku 5 nariadenia (EÚ) 2018/956 alebo v prípade ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami je to osoba alebo orgán, ktoré schvaľovaciemu orgánu zodpovedajú za všetky aspekty postupu typového schválenia ES celého vozidla alebo jednotlivého schválenia v súlade so smernicou 2007/46/ES a za zabezpečenie zhody výroby;
- j) „ťažké úžitkové vozidlo s nulovými emisiami“ je ťažké úžitkové vozidlo bez spaľovacieho motora alebo so spaľovacím motorom, ktorý produkuje menej ako 1 g CO<sub>2</sub>/kWh na základe výpočtu podľa nariadenia (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacích opatrení alebo ktorý produkuje menej ako 1 g CO<sub>2</sub>/km na základe výpočtu podľa nariadenia (ES) č. 715/2007 a jeho vykonávacích opatrení;
- k) „ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami“ je ťažké úžitkové vozidlo, ktoré nemá nulové emisie, ale špecifické emisie CO<sub>2</sub> nižšie ako 350 g CO<sub>2</sub>/km v zmysle bodu 2.1 prílohy I;
- l) „profil využitia“ je kombinácia cyklu cieľovej rýchlosti, hodnoty užitočného zaťaženia, konfigurácie karosérie alebo návesu a prípadných iných parametrov, ktorá vyjadruje špecifické využitie vozidla, na základe ktorého sa určia oficiálne emisie CO<sub>2</sub> a spotreba paliva ťažkého úžitkového vozidla;
- m) „cyklus cieľovej rýchlosti“ je opis rýchlosti vozidla, ktorú chce vodič dosiahnuť alebo ktorou je obmedzený v podmienkach premávky, vyjadrený ako funkcia vzdialenosti prejdenej počas jednej cesty;
- n) „užitočné zaťaženie“ je hmotnosť tovaru alebo osôb, ktoré vozidlo prepravuje za rôznych podmienok.

*Článok 4*  
*Priemerné špecifické emisie výrobcu*

Komisia od 1. júla 2020 a potom v každom nahlasovacom období prostredníctvom vykonávacích aktov uvedených v článku 10 ods. 1 určí pre každého výrobcu priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> v g/tkm za predchádzajúce nahlasovacie obdobie, pričom zohľadní tieto skutočnosti:

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

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

*Článok 5*  
*Ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami*

1. Komisia od 1. júla 2020 a potom pre každé nahlasovacie obdobie prostredníctvom vykonávacích aktov uvedených v článku 10 ods. 1 určí pre každého výrobcu koeficient nulových a nízkych emisií uvedený v článku 4 písm. b) za predchádzajúce nahlasovacie obdobie.

Koeficient nulových a nízkych emisií zohľadňuje počet a emisie CO<sub>2</sub> ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku výrobcu za nahlasovacie obdobie vrátane vozidiel s nulovými emisiami z kategórií uvedených v článku 2 ods. 1 druhom pododseku, ako aj profesionálnych vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami.

Koeficient nulových a nízkych emisií sa vypočíta v súlade s bodom 2.3 prílohy I.

2. Na účely odseku 1 sa ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami počítajú takto:
- a) ťažké úžitkové vozidlo s nulovými emisiami sa počíta ako 2 vozidlá;
  - b) ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami sa počíta ako hodnota do dvoch vozidiel, v závislosti od funkcie jeho špecifických emisií CO<sub>2</sub> a prahovej úrovne 350 g emisií CO<sub>2</sub>/km.
3. Koeficientom nulových a nízkych emisií sa znížia priemerné špecifické emisie výrobcu najviac o 3 %. Vplyv ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami uvedených v článku 2 ods. 1 druhom pododseku na daný koeficient zníži priemerné špecifické emisie výrobcu najviac o 1,5 %.

#### Článok 6

#### [...] *Cieľová hodnota špecifických emisií výrobcu*

Komisia od 1. júla 2026 a potom pre každé nahlasovacie obdobie prostredníctvom vykonávacích aktov uvedených v článku 10 ods. 1 určí pre každého výrobcu cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúce nahlasovacie obdobie. Cieľová hodnota špecifických emisií je súčet súčinov nasledujúcich hodnôt za všetky podskupiny vozidiel:

- a) cieľová hodnota zníženia emisií CO<sub>2</sub> uvedená v článku 1 písm. a) prípadne b);
- b) referenčné emisie CO<sub>2</sub>;
- c) podiel vozidiel výrobcu v každej podskupine vozidiel;
- d) váhové koeficienty počtu najjazdených kilometrov za rok a užitočného zaťaženia za každú podskupinu.

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

*Článok 7*  
*Emisné kredity a emisné dlhy*

1. Pri určovaní toho, či výrobca splňa cieľové hodnoty špecifických emisií v nahlasovacích obdobiach rokov 2025 až 2029, sa zohľadnia jeho emisné kredity alebo emisné dlhy, ktoré zodpovedajú počtu nových ťažkých úžitkových vozidiel (s výnimkou profesionálnych vozidiel) výrobcu v nahlasovacom období vynásobenému rozdielom medzi:
- a) trajektóriou znižovania emisií CO<sub>2</sub> uvedenou v odseku 2 a priemernými špecifickými emisiami výrobcu, ak je ich rozdiel kladný („emisné kredity“);
  - b) priemernými špecifickými emisiami a cieľovou hodnotou špecifických emisií výrobcu, ak je ich rozdiel kladný („emisné dlhy“).

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

Emisné dlhy vznikajú v nahlasovacích obdobiach rokov 2025 až 2029, ale celkový dlh nesmie prekročiť 5 % cieľovej hodnoty špecifických emisií výrobcu v nahlasovacom období roku 2025 vynásobený počtom ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v danom období („strop emisného dlhu“).

Emisné kredity a dlhy za nahlasovacie obdobia rokov 2025 až 2028 sa podľa dostupnosti prenášajú z jedného nahlasovacieho obdobia do druhého, až do nahlasovacieho obdobia roku 2029, keď sa všetky zostávajúce emisné dlhy zúčtujú.

2. Trajektória znižovania emisií CO<sub>2</sub> [...] sa stanoví pre každého výrobcu v súlade s bodom 5.1 prílohy I na základe lineárnej trajektórie medzi referenčnými emisiami CO<sub>2</sub> uvedenými v článku 1 druhom pododseku a cieľovou hodnotou stanovenou [...] pre nahlasovacie obdobie roku 2025 v písmene a) prvého pododseku uvedeného článku a medzi cieľovou hodnotou pre nahlasovacie obdobie roku 2025 a cieľovou hodnotou platnou pre nahlasovacie obdobia po roku 2030 vrátane.

*Článok 8*  
*Plnenie cieľových hodnôt špecifických emisií*

1. Ak sa zistí, že výrobca má v danom nahlasovacom období od roku 2025 vrátane nadmerné emisie v zmysle odseku 2, Komisia mu uloží poplatok za nadmerné emisie vypočítaný podľa tohto vzorca:
- (poplatok za nadmerné emisie) = (nadmerné emisie x 6 800 €/g CO<sub>2</sub>/tkm)
2. Za nadmerné emisie výrobcu sa považuje ktorákoľvek z týchto situácií:
- a) Ak v ktoromkoľvek z nahlasovacích období rokov 2025 až 2028 súčet emisných dlhov znížený o súčet emisných kreditov prekročí strop emisných dlhov uvedený v článku 7 ods. 1;
  - b) Ak v nahlasovacom období roku 2029 súčet emisných dlhov znížený o súčet emisných kreditov prekročí nulu;
  - c) Ak v nahlasovacom období od roku 2030 vrátane priemerné špecifické emisie výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií.

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

3. Komisia určí prostredníctvom vykonávacích aktov prostriedky vyberania poplatkov za nadmerné emisie podľa odseku 1 [...]. 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 Únie.

*Článok 9*  
*Overenie údajov monitorovania*

1. Orgány typového schvaľovania Komisii bezodkladne nahlásia zistené odchýlky pri emisiách CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke v porovnaní s hodnotami uvedenými v osvedčeniach o zhode alebo v spise zákazníka na základe overení vykonaných v súlade s postupom uvedeným v [článku 5 ods. 4 písm. 1)] nariadenia (ES) č. 595/2009.
2. Komisia tieto odchýlky zohľadní na účely výpočtu priemerných špecifických emisií výrobcu.
3. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné pravidlá o postupoch nahlasovania takýchto odchýlok a ich zohľadnení pri výpočte priemerných špecifických emisií. Uvedené [...] vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.

*Článok 9a*  
*Posudzovanie referenčných emisií CO<sub>2</sub>*

Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme postup na posúdenie a v prípade potreby korekciu referenčných emisií CO<sub>2</sub> s cieľom zabezpečiť ich reprezentatívnosť, aby mohli slúžiť ako základ na vypočítanie cieľových hodnôt emisií pre celý vozový park v EÚ. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.

## Článok 10

### Uverejnenie údajov a výsledkov výrobcov

1. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov, ktoré sa majú prijať každoročne do 30. apríla, uverejní zoznam s týmito položkami:
  - a) od 1. júla 2020 priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> každého výrobcu za predchádzajúce nahlasovacie obdobie v zmysle článku 4;
  - b) od 1. júla 2020 koeficient nulových a nízkych emisií každého výrobcu za predchádzajúce nahlasovacie obdobie v zmysle článku 5;
  - c) od roku 1. júla 2026 cieľovú hodnotu špecifických emisií každého výrobcu za predchádzajúce nahlasovacie obdobie v zmysle článku 6;
  - d) od 1. júla 2020 do 30. júna 2031 trajektóriu znižovania emisií CO<sub>2</sub> každého výrobcu, ich emisné kredity a od 1. júla 2026 ich emisné dlhy za predchádzajúce nahlasovacie obdobie v zmysle článku 7;
  - e) od roku 1. júla 2026 nadmerné emisie každého výrobcu za predchádzajúce nahlasovacie obdobie v zmysle článku 8;
  - f) od 1. júla 2020 priemer špecifických emisií CO<sub>2</sub> zo všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii v predchádzajúcom nahlasovacom období.

Zoznam, ktorý sa uverejní do 30. apríla 2021, musí zahŕňať referenčné emisie CO<sub>2</sub> uvedené v článku 1.

2. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 15 s cieľom upraviť referenčné emisie CO<sub>2</sub> uvedené v odseku 1 tohto článku podľa týchto postupov:

- a) ak sa váhy profilov využitia alebo hodnoty užitočného zaťaženia upravili podľa článku 12 ods. 1 písm. b) alebo c), v súlade s postupom stanoveným v bode 1 prílohy II;
- b) ak sa [...] korekčné faktory určili podľa článku 12 ods. 2, uplatnením týchto korekčných faktorov na referenčné emisie CO<sub>2</sub>.

Komisia uverejní upravené referenčné hodnoty emisií CO<sub>2</sub> a použije ich na výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií výrobcov v nahlasovacích obdobiach začínajúcich dátumom nadobudnutia účinnosti delegovaných aktov, ktorými sa hodnoty upravujú.

### Článok 11

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

1. Komisia monitoruje a posudzuje skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a spotreby paliva určených v rámci nariadenia (ES) č. 595/2009. Zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o tom, ako sa uvedená reprezentatívnosť časom vyvíja.
2. Komisia na tento účel zabezpečí, aby sa jej od 1. januára 2021 pravidelne sprístupňovali aspoň nasledovné parametre týkajúce sa skutočných emisií CO<sub>2</sub> a spotreby energie ťažkých úžitkových vozidiel, a to podľa okolností poskytovaním zo strany výrobcov alebo vnútroštátnych orgánov alebo priamym prenosom údajov z vozidiel:
  - a) identifikačné číslo vozidla,
  - b) spotrebované palivo a/alebo elektrická energia;
  - c) celková precestovaná vzdialenosť;

- d) užitočné zaťaženie
- e) v prípade externe nabíjateľných hybridných elektrických vozidiel spotrebované palivo a elektrická energia a precestovaná vzdialenosť v jednotlivých jazdných režimoch.

Komisia spracuje doručené údaje a vytvorí anonymizovaný a agregovaný súbor údajov na účely odseku 1. Identifikačné čísla vozidla sa použijú len na účely spracúvania údajov a nesmú sa uchovávať dlhšie, ako je na tento účel potrebné.

3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme podrobné pravidlá týkajúce sa zberu a spracúvania údajov uvedených v odseku [...] 2 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.

#### *Článok 12 Úpravy príloh I a II*

1. S cieľom zaistiť, aby sa v technických parametroch použitých na výpočet priemerných špecifických emisií výrobcu podľa článku 4 a výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií podľa článku 6 zohľadnil technický pokrok a vývoj logistiky nákladnej dopravy, je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 15, aby mohla meniť tieto ustanovenia uvedené v prílohách I a II:
- a) údaje o type kabíny a výkone motora stanovené v tabuľke 1 prílohy I a vymedzenia pojmov „spacia kabína“ a „denná kabína“ uvedené v danej tabuľke;
  - b) váhy profilov využitia stanovené v tabuľke 2 prílohy I;
  - c) hodnoty užitočného zaťaženia stanovené v tabuľke 3 prílohy I a korekčné faktory užitočného zaťaženia stanovené v tabuľke 1 prílohy II;
  - d) hodnoty počtu najjazdených kilometrov za rok stanovené v tabuľke 4 prílohy I.

2. Ak sa postupy typového schválenia stanovené v nariadení (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacích opatreniach upravia inými zmenami než podľa odseku 1 písm. b) a c) tak, že úroveň emisií CO<sub>2</sub> reprezentatívnych vozidiel v zmysle tohto odseku sa zvýši alebo zníži o viac ako 5 g CO<sub>2</sub>/km, Komisia v súlade s článkom 10 ods. 2 písm. b) upraví referenčné emisie CO<sub>2</sub> uvedené v článku 10 ods. 1, ktoré sa vypočítajú podľa vzorca stanoveného v bode 2 prílohy II.
3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov [...] vypracuje metodiku na určenie jedného alebo viacerých reprezentatívnych vozidiel z podskupiny, vrátane ich štatistických váh, na základe ktorých sa určí úprava uvedená v odseku 2 tohto článku, pri zohľadnení údajov monitorovania nahlásených v súlade s nariadením (EÚ) 2018/956 a technických vlastností vozidiel uvedených v článku 12 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2017/2400. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.

### *Článok 13* *Preskúmanie a podávanie správ*

Komisia do 31. decembra 2022 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o účinnosti tohto nariadenia, cieľovej hodnote zníženia emisií CO<sub>2</sub> platnej od roku 2030 [...], stanovení cieľov zníženia emisií CO<sub>2</sub> pre iné typy ťažkých úžitkových vozidiel vrátane prívesov a zavedení záväzných cieľov znižovania emisií pre ťažké úžitkové vozidlá na rok 2035 a nasledujúce roky a na rok 2040 a nasledujúce roky. Uvedená správa musí obsahovať aj posúdenie účinnosti postupov, najmä pokiaľ ide o systém kreditov CO<sub>2</sub>, ako aj vhodnosť predĺženia uplatňovania týchto postupov v roku 2030 a po ňom. V správe sa okrem toho posúdia postupy týkajúce sa vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami s prihliadnutím na cieľové hodnoty podľa smernice 2009/33/ES<sup>19</sup> [...] s cieľom nahradit' od roku 2025 systém superkreditov podľa článku 5 mechanizmom stimulov založeným na stanovení primeraných referenčných hodnôt pre ročný predaj ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami. Toto posúdenie sa v prípade potreby doplní návrhom na zmenu tohto nariadenia.

---

<sup>19</sup> Smernica 2009/33/ES o ekologických vozidlách zmenená smernicou .../.../EÚ.

*Článok 14*  
*Komitologický postup*

1. Komisii pomáha Výbor pre zmenu klímy zriadený nariadením (EÚ) č. .../2018 [riadenie]. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

*Článok 15*  
*Vykonávanie delegovania právomoci*

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 ods. 2 a článku 12 ods. 1 sa Komisii udeľuje na [...] obdobie [...] piatich rokov 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 o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 10 ods. 2 a v článku 12 ods. 1 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Pred prijatím delegovaného aktu Komisia konzultuje s expertmi určenými každým členským štátom v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva [...].
5. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 10 ods. 2 a článku 12 ods. 1 nadobudne účinnosť, len ak voči nemu Európsky parlament ani Rada nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži na dva mesiace.

*Článok 16*  
*Zmena nariadenia (ES) č. 595/2009*

[...]Článok 5 ods. 4 nariadenia (ES) č. 595/2009 sa mení takto:

a) písmeno e) sa nahrádza takto:

„e) emisíi CO<sub>2</sub>, spotreby paliva, spotreby elektrickej energie a dojazdu v elektrickom režime;“

b) dopĺňajú sa tieto písmená l) a m):

„l) postupu na overenie (na základe vhodných a reprezentatívnych vzoriek), či evidované a prevádzkované vozidlá spĺňajú hodnoty emisíi CO<sub>2</sub>, spotreby paliva, spotreby elektrickej energie a dojazdu v elektrickom režime stanovené podľa tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení;

m) palubného merania a zaznamenávania spotreby paliva a elektrickej energie motorových vozidiel a užitočného zaťaženia a najazdených kilometrov motorových vozidiel a prívesov.“

## Článok 16a

### Zmena nariadenia (EÚ) 2018/956 (TŤUV – monitorovanie a nahlasovanie)

Nariadenie (EÚ) 2018/956 sa mení takto:

(a) Článok 3 sa nahrádza takto:

#### „Článok 3

#### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, v nariadení (ES) č. 595/2009 a v [TŤUV – nariadenie o normách CO<sub>2</sub>].“

b) v článku 4 sa odsek 1 nahrádza takto:

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

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

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

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

c) v článku 5 sa odsek 1 nahrádza takto:

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



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

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

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

d) v článku 10 sa odsek 1 nahrádza takto:

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

e) bod 3.2 prílohy II sa nahrádza takto:

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

### Článok 16b

#### Zmena nariadenia (ES) č. 661/2009

Nariadenie (ES) č. 661/2009 sa mení takto:

a) v článku 1 sa vkladá tento odsek 4:

„4. typové schvaľovanie nových vozidiel kategórie O so zreteľom na ich environmentálne vlastnosti.“

b) v článku 14 ods. 3 sa dopĺňajú tieto písmená c) a d):

„c) opatrenia posudzujúce vlastnosti vozidiel kategórie O, pokiaľ ide o ich vplyv na emisie CO<sub>2</sub>, spotrebu paliva, spotrebu elektrickej energie a dojazd v elektrickom režime motorových vozidiel.

d) **technické požiadavky na** palubné meranie a zaznamenávanie užitočného zaťaženia vozidiel kategórie O.“

*Článok 17*  
*Nadobudnutie účinnosti*

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

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

V Bruseli

*Za Európsky parlament*  
*predseda*

*Za Radu*  
*predseda*

**PRÍLOHA I**

**Výpočet priemerných špecifických emisií, cieľovej hodnoty priemerných špecifických emisií a nadmerných emisií**

**1. PODSKUPINY VOZIDIEL**

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

**Tabuľka 1 – Podskupiny vozidiel**

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

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

„Denná kabína“ je akýkoľvek iný typ kabíny.

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

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

## 2. VÝPOČET PRIEMERNÝCH ŠPECIFICKÝCH EMISIÍ VÝROBCU

### 2.1. Výpočet špecifických emisií CO<sub>2</sub> nového ťažkého úžitkového vozidla

Špecifické emisie v g/km (CO<sub>2v</sub>) nového ťažkého úžitkového vozidla v zaradeného do podskupiny sg sa vypočítajú podľa tohto vzorca:

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

kde

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

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

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

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

Špecifické emisie CO<sub>2</sub> ťažkého úžitkového vozidla s nulovými emisiami sa stanovujú na úrovni 0 g CO<sub>2</sub>/km.

Špecifické emisie CO<sub>2</sub> profesionálneho vozidla sú priemerom emisií CO<sub>2</sub> v g/km nahlásených v súlade s nariadením (EÚ) 2018/956.

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

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

**<sup>1</sup>Definície profilov využitia**

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

## 2.2. Priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine za výrobcu

Priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> v g/tkm ( $avgCO2_{sg}$ ) všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine  $sg$  za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie sa vypočítajú takto:

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

kde

- $\sum v$  je súčet hodnôt za všetky nové ťažké úžitkové vozidlá výrobcu v podskupine  $sg$  s výnimkou všetkých profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 písm. a).
- $CO2_v$  sú špecifické emisie CO<sub>2</sub> nového ťažkého úžitkového vozidla  $v$  určené v súlade s bodom 2.1;
- $V_{sg}$  je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v podskupine  $sg$  s výnimkou všetkých profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 písm. a);
- $PL_{sg}$  je priemerné užitočné zaťaženie vozidiel v podskupine  $sg$  určené v bode 2.5.

## 2.3. Výpočet koeficientu nulových a nízkych emisií v zmysle článku 5

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

$$ZLEV = V/(V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{pri minimálnej hodnote } 0,97$$

kde

- $V$  je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu s výnimkou všetkých profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 písm. a);
- $V_{conv}$  je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu s výnimkou všetkých profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 písm. a) a s výnimkou ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami;
- $V_{zlev}$  je súčet hodnôt  $V_{in}$  a  $V_{out}$ ,

kde

$$V_{in} = \sum_v \square (1 + (1 - CO2_v/350))$$

príčom  $\sum_v \square$  je súčet za všetky nové ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami s vlastnosťami stanovenými v článku 2 ods. 1 písm. a) až d);

$CO2_v$  sú špecifické emisie  $CO_2$  v g/km ťažkého úžitkového vozidla s nulovými a nízkymi emisiami v určené v súlade s bodom 2.1.

$V_{out}$  je celkový počet ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami z kategórií uvedených v článku 2 ods. 1 druhom pododseku vynásobený dvomi a pri maximálne 1,5 % hodnoty  $V_{conv}$ .

#### 2.4. Výpočet podielu vozidiel výrobcu v podskupine

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

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

kde

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

$V$  je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu s výnimkou všetkých profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 písm. a);

#### 2.5. Výpočet hodnôt priemerného užitočného zaťaženia všetkých vozidiel v podskupine

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

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

kde

$\sum_{mp}$  je súčet hodnôt za všetky profily využitia  $mp$

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

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

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

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

<sup>1</sup> pozri definície profilov využitia v tabuľke 2 bodu 2.1

## 2.6. Výpočet váhového koeficientu najjazdených kilometrov a užitočného zaťaženia

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

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

kde

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

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

$PL_{sg}$  sa vypočíta podľa bodu 2.5

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



**Tabuľka 4 – Počet ročne najazdených kilometrov**

<b>Vozidlo podskupina <math>sg</math></b>	<b>Počet ročne najazdených kilometrov <math>AM_{sg}</math> (v km)</b>
<b>4-UD</b>	60 000
<b>4-RD</b>	78 000
<b>4-LH</b>	98 000
<b>5-RD</b>	78 000
<b>5-LH</b>	116 000
<b>9-RD</b>	73 000
<b>9-LH</b>	108 000
<b>10-RD</b>	68 000
<b>10-LH</b>	107 000

**2.7. Výpočet priemerných špecifických emisií  $CO_2$  výrobcu v g/tkm v zmysle článku 4**

Priemerné špecifické emisie  $CO_2$  v g/tkm ( $CO_2$ ) za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie sa vypočítajú takto:

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

kde

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

$ZLEV$  sa vypočíta podľa bodu 2.3

$share_{,sg}$  sa vypočíta podľa bodu 2.4

$MPW_{sg}$  sa vypočíta podľa bodu 2.6

$avgCO_{2,sg}$  sa vypočíta podľa bodu 2.2

**3. VÝPOČET REFERENČNÝCH EMISÍ  $CO_2$  V ZMYSLE ČLÁNKU 1**

Referenčné emisie  $CO_2$  ( $rCO_{2,sg}$ ) sa vypočítajú za každú podskupinu  $sg$  na základe všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel všetkých výrobcov za nahlasovacie obdobie podľa tohto vzorca:

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

kde

$\sum_v$  je súčet hodnôt za všetky nové ťažké úžitkové vozidlá evidované v nahlasovacom období z podskupiny  $sg$  s výnimkou všetkých profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 1 druhým pododsekom;

$CO2_v$	sú špecifické emisie CO2 vozidla $v$ určené v súlade s bodom 2.1, prípadne upravené podľa prílohy II;
$rV_{sg}$	je počet všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v <u>nahlasovacom období</u> z podskupiny $sg$ s výnimkou všetkých profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 1 druhým pododsekom;
$PL_{sg}$	je priemerné užitočné zaťaženie vozidiel v podskupine $sg$ určené v bode 2.5.

#### 4. VÝPOČET CIELOVEJ HODNOTY ŠPECIFICKÝCH EMISÍ VÝROBCU V ZMYSLE ČLÁNKU 6

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

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

kde

$\sum_{sg}$	je súčet hodnôt za všetky podskupiny;
$share_{sg}$	sa vypočíta podľa bodu 4 oddielu 2;
$MPW_{sg}$	sa vypočíta podľa bodu 6 oddielu 2;
$rf$	je cieľové zníženie emisií CO <sub>2</sub> (v %) <u>platné v konkrétnom nahlasovacom období</u> ;
$rCO2_{sg}$	sa vypočíta podľa oddielu 3;

#### 5. EMISNÉ KREDITY A DLHY V ZMYSLE ČLÁNKU 7

##### 5.1. Výpočet trajektórie znižovania emisií CO<sub>2</sub> pre emisné kredity

Trajektória emisií CO<sub>2</sub> ( $ET_y$ ) za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie roku Y v rokoch 2019 až 2030 je daná takto:

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

kde

$\sum_{sg} (...)$	je súčet hodnôt za všetky podskupiny;
$share_{sg}$	sa vypočíta podľa bodu 4 oddielu 2;
$MPW_{sg}$	sa vypočíta podľa bodu 6 oddielu 2;
$rCO2_{sg}$	sa vypočíta podľa oddielu 3;

kde

za nahlasovacie obdobia rokov Y v rokoch 2019 až 2025:

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

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

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

$rf_{2025}$  a  $rf_{2030}$  sú cieľové zníženia emisií CO<sub>2</sub> (v %) platné pre nahlasovacie obdobia rokov 2025 resp. 2030 [...].

## 5.2. Výpočet emisných kreditov a dlhov v každom nahlasovacom období

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

Ak  $CO_{2Y} < ET_Y$ :

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

$$dCO_{2Y} = 0$$

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

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

$$cCO_{2Y} = 0$$

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

Kde

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

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

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

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

### 5.3. Strop emisných dlhov

Strop emisných dlhov ( $limCO_2$ ) za každého výrobcu sa definuje takto:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

kde

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

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

### 5.4. Emisné kredity získané pred rokom 2025

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

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_2Y)$$

kde

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

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

$dCO_{2025}$  sú emisné dlhy v nahlasovacom období roku 2025 určené v súlade s bodom 5.2.;

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

## 6. URČENIE NADMERNÝCH EMISÍ VÝROBCU V ZMYSLE ČLÁNKU 8 ODS. 2

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

za nahlasovacie obdobie roku 2025

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_2Y - limCO_2$$

za nahlasovacie obdobie roku Y v rokoch 2026 až 2028:

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2_J - redCO2 - limCO2$$

za nahlasovacie obdobie roku 2029

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

za nahlasovacie obdobie **roku Y od roku 2030 vrátane**

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

kde

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

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

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

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

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

$dCO2_Y$  sú emisné dlhy v nahlasovacom období roku Y určené v súlade s bodom 5.2.;

$cCO2_Y$  sú emisné kredity v nahlasovacom období roku Y určené v súlade s bodom 5.2.;

$limCO2$  je strop emisných dlhov určený v súlade s bodom 5.3;

$redCO2$  je zníženie emisných dlhov za nahlasovacie obdobie roku 2025 určené v súlade s bodom 5.4.

Vo všetkých ostatných prípadoch sa hodnota nadmerných emisií  $exeCO2_Y$  rovná 0.

## PRÍLOHA II

### Postupy úprav

#### 1. KOREKČNÉ FAKTORY UŽITOČNÉHO ZAŤAŽENIA V ZMYSLE ČLÁNKU 12 ODS. 1 PÍSM. C)

V súlade s ustanoveniami článku 10 ods. 2 písm. a) sa na účely výpočtu referenčných emisií CO<sub>2</sub> v zmysle článku 1 použijú váhy profilov využitia a hodnoty užitočného zaťaženia platné v nahlasovacom období, keď nadobudli účinnosť zmeny uvedené v článku 12 ods. 1 písm. c) platné pre všetky nové ťažké úžitkové vozidlá, a emisie CO<sub>2</sub> v g/km ťažkého úžitkového vozidla v určené pre profil využitia *mp* uvedený v tabuľke 2 bodu 2.1 prílohy I sa upravia takto:

$$CO2_{v,mp} = CO2(\underline{RP})_{v,mp} \times (1 + PLa_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(\underline{RP})_{sg,mp}))$$

kde

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

$CO2(\underline{RP})_{v,mp}$  sú špecifické emisie CO<sub>2</sub> vozidla *v* v g/km určené podľa profilu využitia *mp* a na základe údajov monitorovania za nahlasovacie obdobie [...] nahlásených v súlade s nariadením (EÚ) 2018/956;

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

$PL_{sg, mp}$  je hodnota užitočného zaťaženia priradená vozidlám v podskupine *sg* s profilom využitia *mp* v nahlasovacom období, keď nadobudli účinnosť zmeny uvedené v článku 12 ods. 1 písm. c) platné pre všetky nové ťažké úžitkové vozidlá, v súlade s tabuľkou 3 bodu 2.5 prílohy I;

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

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

$PLa_{sg,mp}$ (v tonách-1)		Profily využitia $mp^1$				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Vozidlo podskupina sg	4-UD	0 026	–	0 015	–	0 026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0 022	0 022	0 017	0 017	0 022
	5-LH					
	9-RD	0 026	0 025	0 015	0 015	0 026
	9-LH					
	10-RD	0 022	0 021	0 016	0 016	0 022
	10-LH					

<sup>1</sup> pozri definície profilov využitia v bode 1 oddielu 2 prílohy I.

## 2. KOREKČNÉ FAKTORY V ZMYSLE ČLÁNKU 10 ODS. 2 PÍSM. B)

V súlade s ustanoveniami článku 10 ods. 2 písm. b) sa na účely výpočtu referenčných emisií CO<sub>2</sub> v zmysle článku 1 použijú váhy profilov využitia a hodnoty užitočného zaťaženia platné v nahlasovacom období, keď nadobudli účinnosť zmeny uvedené v článku 12 ods. 1 písm. c) platné pre všetky nové ťažké úžitkové vozidlá, a emisie CO<sub>2</sub> v g/km ťažkého úžitkového vozidla v určené pre profil využitia mp uvedený v bode 2.1 prílohy I sa upravajú takto:

$$CO2_{v,mp} = CO2(\underline{RP})_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO2[... ]_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO2(\underline{RP})_{r,mp})$$

kde

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

$sg$  je podskupina, do ktorej patrí vozidlo  $v$ ;

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

$CO2(\underline{RP})_{v,mp}$  sú špecifické emisie CO<sub>2</sub> vozidla  $v$  v g/km určené podľa profilu využitia  $mp$  a na základe údajov monitorovania za nahlasovacie obdobie [...] nahlásených v súlade s nariadením (EÚ) 2018/956;

$CO_2(RP)_{r,mp}$  sú špecifické emisie CO<sub>2</sub> reprezentatívneho vozidla  $r$  v g/km určené podľa profilu využitia  $mp$  v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a s jeho vykonávacími opatreniami v nahlasovacom období, keď sa určili  $CO_2(RP)_{v,mp}$ ;

$CO_{2r,mp}$  sú špecifické emisie CO<sub>2</sub> reprezentatívneho vozidla  $r$  určené podľa profilu využitia  $mp$  v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a s jeho vykonávacími opatreniami, keď nadobudli účinnosť zmeny uvedené v článku 12 ods. 2 pre všetky nové ťažké úžitkové vozidlá.

Reprezentatívne vozidlo sa určí v súlade s metodikou uvedenou v článku 12 ods. 3.

---