



EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

**V Bruseli 14. mája 2024
(OR. en)**

**2023/0042(COD)
LEX 2351**

**PE-CONS 29/1/24
REV 1**

**CLIMA 66
ENV 166
TRANS 65
MI 162
CODEC 461**

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, KTORÝM SA MENÍ NARIADENIE (EÚ) 2019/1242, POKIAL' IDE O SPRÍSNIENIE EMISNÝCH NORIEM CO₂ PRE NOVÉ ŤAŽKÉ ÚŽITKOVÉ VOZIDLÁ A ZAVEDENIE POVINNOSTÍ NAHLASOVANIA, KTORÝM SA MENÍ NARIADENIE (EÚ) 2018/858 A KTORÝM SA ZRUŠUJE NARIADENIE (EÚ) 2018/956

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2024/...

zo 14. mája 2024,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom²,

¹ Ú. v. EÚ C 349, 29.9.2023, s. 134.

² Pozícia Európskeho parlamentu z 10. apríla 2024 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady zo 7. mája 2024.

keďže:

- (1) Riešenie výziev súvisiacich s klímou a so životným prostredím a dosiahnutie cieľov Parížskej dohody³ prijatej 12. decembra 2015 v rámci Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (ďalej len „UNFCCC“) sú ťažiskom oznámenia Komisie z 11. decembra 2019 o Európskej zelenej dohode. Potreba a význam Európskej zelenej dohody vzhľadom na veľmi vážny vplyv pandémie ochorenia COVID-19 na zdravie a hospodársku prosperitu občanov Únie a útočnej vojny Ruska voči Ukrajine ešte vzrástli.
- (2) V Európskej zelenej dohode sa kombinuje komplexný súbor vzájomne sa posilňujúcich opatrení a iniciatív, ktorých cieľom je dosiahnuť klimatickú neutralitu v Únii do roku 2050, a vytyčuje sa v nej nová stratégia rastu, ktorej cieľom je transformovať Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom efektívne využívajúcim zdroje, kde hospodársky rast nezávisí od využívania zdrojov. Jej cieľom je takisto ochraňovať, šetriť a zveľaďovať prírodný kapitál Únie a chrániť zdravie a blaho občanov pred environmentálnymi rizikami a vplyvmi. Zároveň uvedená transformácia vplýva inak na ženy ako na mužov a má osobitný dosah na niektoré znevýhodnené a zraniteľné skupiny, napríklad na domácnosti a osoby s nízkymi príjmami, starších ľudí, osoby so zdravotným postihnutím či osoby s menšinovým rasovým alebo etnickým pôvodom. Preto sa musí zabezpečiť, aby bola táto transformácia spravodlivá a inkluzívna a aby sa pri nej na nikoho nezabudlo.

³ Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (3) Po tom, ako Európsky parlament a Rada prijali základné prvky legislatívneho balíka Fit for 55, ktorý navrhla Komisia v júli 2021, Únia v októbri 2023 predložila aktualizovaný vnútroštátne stanovený príspevok (NDC) Únie a svojich členských štátov k dohovoru UNFCCC, v ktorom potvrdila, že Únia do roku 2030 zníži svoje čisté emisie skleníkových plynov aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.
- (4) Prijatím nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119⁴ Únia zakotvila do legislatívneho aktu Únie cieľ týkajúci sa dosiahnutia klimatickej neutrality v celom hospodárstve Únie najneskôr do roku 2050 a cieľ následného dosiahnutia záporných emisií. V uvedenom nariadení sa okrem toho stanovuje záväzný cieľ Únie dosiahnuť do roku 2030 zníženie domácich čistých emisií skleníkových plynov (emisie po odpočítaní odstránených emisií) najmenej o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Stanovuje sa v ňom aj rámec na stanovenie strednodobých cieľov Únie v oblasti klímy a na uverejnenie predpokladaného orientačného rozpočtu Únie na emisie skleníkových plynov na obdobie 2030 – 2050.

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (5) Očakáva sa, že k dosiahnutiu tohto zníženia emisií prispejú všetky odvetvia hospodárstva vrátane odvetvia cestnej dopravy. Komisia vo svojom oznámení z 9. decembra 2020 s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti stanovuje plán udržateľnej a inteligentnej budúcnosti európskej dopravy s akčným plánom zameraným na dosiahnutie 90 % zníženia emisií z odvetvia dopravy do roku 2050. Ťažké úžitkové vozidlá sú v súčasnosti zodpovedné za viac ako štvrtinu emisií skleníkových plynov z cestnej dopravy v Únii a za viac ako 6 % celkových emisií skleníkových plynov v Únii.
- (6) Cieľom legislatívneho balíka Fit for 55 je dosiahnuť cieľ zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030. Zahŕňa celý rad politických oblastí. Revízia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242⁵ je neoddeliteľnou súčasťou tohto legislatívneho balíka.
- (7) Komisia vo svojom oznámení z 18. mája 2022 o Pláne REPowerEU načrtla plán na ukončenie závislosti Únie od ruských fosílnych palív ešte pred koncom tohto desaťročia. V uvedenom oznámení sa okrem iného zdôrazňuje význam ďalšieho zvyšovania efektívnosti a znižovania spotreby fosílnych palív v odvetví dopravy, kde sa elektrifikácia môže kombinovať s využívaním bezfosílného vodíka na nahradenie fosílnych palív.

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202).

- (8) S cieľom prispieť k zníženiu čistých emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 a v súlade so zásadou prvoradosti energetickej efektívnosti je potrebné sprísniť požiadavky na zníženie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel stanovené v nariadení (EÚ) 2019/1242. Takisto sa musí stanoviť jasné smerovanie k ďalšiemu znižovaniu emisií po roku 2030, aby odvetvie ťažkých úžitkových vozidiel prispelo k dosiahnutiu cieľa klimateckej neutrality do roku 2050.
- (9) Prísnejšie požiadavky na znižovanie emisií CO₂ by mali podnietiť zvýšenie podielu ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami uvádzanými na trh Únie a zároveň by mali poskytnúť prínos používateľom a občanom v podobe kvality ovzdušia a úspor energie, ako aj zabezpečiť, že bude možné zachovať inovácie v hodnotovom reťazci automobilového priemyslu a s nimi súvisiace vysokokvalitné pracovné miesta. Medzi ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami v súčasnosti patria batéριοvé elektrické vozidlá, vozidlá s palivovým článkom a iné vozidlá na vodíkový pohon, pričom stále dochádza k novým technologickým inováciám.

- (10) Mali by sa stanoviť nové prísnejšie ciele zníženia emisií CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá na obdobie od roku 2030. Tieto ciele by sa mali stanoviť na úrovni, ktorá bude predstavovať jasný signál na zrýchlenie uvádzania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami na trh Únie, na stimuláciu nákladovo efektívnych inovácií v oblasti technológií s nulovými emisiami, na poskytnutie nevyhnutného signálu na urýchlenie rozvoja infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc v celej Únii, na zabezpečenie dlhodobej konkurencieschopnosti priemyslu Únie na svetovom trhu a na príspevanie k zníženiu prevádzkových nákladov dopravných spoločností, pričom sa zabezpečí, aby Únia splnila svoje ciele v oblasti klímy a svoj cieľ zmierniť znečistenie ovzdušia.
- (11) Znečistenie ovzdušia je obzvlášť akútnym problémom v mestách, ktorý má vplyv na zdravie miliónov európskych občanov. Doprava je jedným z hlavných zdrojov znečistenia ovzdušia v mestách. Zrýchlené zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami prostredníctvom sprísnených požiadaviek na zníženie emisií CO₂ prispieje k zmierneniu problému znečistenia ovzdušia v mestách.

- (12) Oznámenie Komisie z 5. mája 2021 o Aktualizácii novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy má za cieľ dosiahnutie spoločnej tvorby zelených a digitálnych spôsobov transformácie v spolupráci s priemyslom, subjektmi verejného sektora, so sociálnymi partnermi a s ďalšími zainteresovanými stranami. V uvedenej súvislosti sa vytvára spôsob transformácie pre ekosystém mobility, ktorý bude sprevádzať transformáciu hodnotového reťazca automobilového priemyslu. V rámci tohto spôsobu transformácie sa osobitne prihliada na malé a stredné podniky v automobilovom dodávateľskom reťazci a na konzultácie, a to aj zo strany členských štátov, so sociálnymi partnermi. Takisto sa vychádza z programu v oblasti zručností pre Európu s jeho iniciatívami, ako je Pakt o zručnostiach na mobilizáciu súkromného sektora a ostatných zainteresovaných strán s cieľom zvyšovať úroveň zručností európskej pracovnej sily a rekvalifikovať ju s ohľadom na zelenú a digitálnu transformáciu, ako aj z mechanizmu na podporu talentov v rámci iniciatívy Využívanie talentov v regiónoch EÚ. Zároveň sa v rámci uvedeného spôsobu transformácie riešia náležité opatrenia a stimuly na európskej a vnútroštátnej úrovni na podporu cenovej dostupnosti vozidiel s nulovými emisiami. Mohlo by to napríklad zahŕňať možnosť pre členské štáty využiť Sociálno-klimatický fond zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/955⁶ (ďalej len „Sociálno-klimatický fond“) na pomoc mikropodnikom pri nákupe ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami. Osobitná pozornosť by sa mala venovať vplyvu uvedenej transformácie na mikropodniky a malé a stredné podniky (ďalej len „MSP“) v celom dodávateľskom reťazci. Oznámenie Komisie z 1. februára 2023 o Priemyselnom pláne v kontexte Zelenej dohody určenom pre vek emisnej neutrálnosti má za cieľ posilniť konkurencieschopnosť európskeho emisne neutrálneho priemyslu a podporiť rýchly prechod ku klimatickej neutralite.

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/955 z 10. mája 2023, ktorým sa zriaďuje Sociálno-klimatický fond a mení nariadenie (EÚ) 2021/1060 (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 1).

Cieľom uvedeného plánu je vytvoriť priaznivejšie prostredie pre rozširovanie výrobných kapacít Únie v oblasti emisne neutrálnych technológií a výrobkov v záujme plnenia ambiciózných cieľov Únie v oblasti klímy. Pre sociálne spravodlivú a účinnú transformáciu je kľúčový prístup k odbornej príprave a rekvalifikácii v mnohých odvetviach, v prípade ktorých je potrebné, aby prešli zásadnými zmenami, vrátane odvetví ťažkých úžitkových vozidiel a nabíjacích a čerpacích staníc. Investície do zručností potrebných na účinnú transformáciu sú kolektívnou zodpovednosťou. Zamestnanci a uchádzači o zamestnanie by mali mať prístup k príležitostiam na rekvalifikáciu a zvyšovanie úrovne zručností a mala by sa podporovať ich účasť na týchto vzdelávacích činnostiach. Členské štáty sa vyzývajú, aby zvýšili investície do rekvalifikácie a zvyšovania úrovne zručností a zmapovali a analyzovali predpokladané zmeny na trhu práce.

- (13) Spolu s iniciatívami na urýchlenie prechodu na udržateľnejšie druhy dopravy bude pri znižovaní emisií CO₂ v odvetví ťažkých úžitkových vozidiel zohrávať kľúčovú úlohu sprísnenie požiadaviek na zníženie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel a zavedenie potrebnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry. Cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ pre celý vozový park Únie stanovené v tomto nariadení sú doplnené o požiadavky na infraštruktúru nabíjania a dopĺňania paliva stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804⁷. Financovanie Únie zohráva dôležitú úlohu pri zavádzaní infraštruktúry na vnútroštátnej úrovni. Zavádzanie nabíjacej infraštruktúry pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá je rovnako dôležité aj na súkromných miestach, ktoré nie sú verejne prístupné, ako napríklad v súkromných depách a logistických centrách, ktoré poskytujú nočné nabíjanie a nabíjanie na mieste určenia. Členské štáty by mali v kontexte prípravy svojich revidovaných národných politických rámcov zvážiť prijatie opatrení na zaistenie toho, aby sa pre nočné nabíjanie a nabíjanie na mieste určenia zabezpečila vhodná infraštruktúra pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá. Vzhľadom na možné obmedzenia infraštruktúry v tretích krajinách je tiež vhodné zvážiť, ako toho nariadenie ovplyvní možnosť používať mimo Únie nové ťažké úžitkové vozidlá evidované v členskom štáte.

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 z 13. septembra 2023 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 1).

- (14) Komisia v roku 2015 po prijatí smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ⁸ zriadila fórum pre udržateľnú dopravu (ďalej len „fórum“). Fórum pomáha Komisii pri vykonávaní činností a programov Únie zameraných na podporu zavádzania infraštruktúry pre udržateľné alternatívne palivá. Po prijatí tohto nariadenia Komisia zabezpečí, aby fórum podporovalo účinné a nákladovo efektívne zavádzanie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc potrebnej na splnenie prísnejších požiadaviek na znižovanie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel a aby poskytlo podklady pre preskúmanie uvedené v článku 24 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2023/1804, aby ciele stanovené v uvedenom nariadení boli v súlade s ambíciami tohto nariadenia.
- (15) Prechod ku klimatickej neutralite si vyžaduje značné investície do elektrickej siete vrátane zvýšenia kapacity, odolnosti a skladovania, ako aj ďalších pripojení. Vzhľadom na cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel na rok 2030 stanovené podľa tohto nariadenia podiel ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami v rámci celkového vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel na cestách a spotreba elektrickej energie v tomto odvetví zostanú obmedzené. Preto zostane obmedzený aj súvisiaci vplyv na elektrickú sieť.

⁸ 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).

- (16) Hoci posilnené ciele znižovania emisií CO₂ urýchlia nárast využívania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami, značnú časť vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel na cestách budú aj naďalej tvoriť vozidlá so spaľovacím motorom. Na to, aby uvedená časť vozového parku prispela k dosiahnutiu cieľov Únie v oblasti klímy, sú nevyhnutné ďalšie inovácie a zrýchlené zavádzanie udržateľných palív z obnoviteľných zdrojov. Existujúce únievé politiky a právne nástroje, najmä smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001⁹ a systém EÚ na obchodovanie s emisiami zriadený smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES¹⁰, podporia dekarbonizáciu palív v doprave s cieľom postupne vyradiť fosílna palivá. Komisia by mala ďalej rozvíjať súdržný rámec stimulov pre moderné biopalivá, bioplyn a palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu. Uvedený rámec by mal v kontexte celkového úsilia o dosiahnutie cieľov Únie v oblasti klímy komplexne riešiť prekážky zavádzania a ponuky, pričom by sa mal zohľadniť dopyt vo všetkých hospodárskych odvetviach. Na základe cieľov týkajúcich sa biometánu v pláne REPowerEU by sa Komisia mala zaoberať aj tým, ako môže rozšírenie výroby biometánu v Únii prispieť k dekarbonizácii hospodárstva vrátane odvetvia dopravy.
- (17) Po konzultácii so zainteresovanými stranami Komisia do jedného roka odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia posúdi úlohu metodiky evidencie ťažkých úžitkových vozidiel poháňaných výlučne palivami s nulovými emisiami CO₂ v súlade s právom Únie a s cieľom Únie dosiahnuť klimatickú neutralitu.

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

¹⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

- (18) Výrobcom by sa mala naďalej poskytovať dostatočná flexibilita pri postupnom prispôbovaní ich vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel s cieľom nákladovo efektívne riadiť prechod na ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami. Preto je vhodné zachovať prístup posilňovania cieľových úrovní v päťročných úsekoch.
- (19) Vzhľadom na heterogénnu štruktúru celého vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel nie je možné úplne predpovedať, či bude technologický vývoj dostatočne rýchly na to, aby sa zabezpečilo, že technológia s nulovými výfukovými emisiami bude životaschopnou voľbou vo všetkých okrajových oblastiach použitia. To by mohlo zahŕňať ťažké úžitkové vozidlá na kritické bezpečnostné a ochranné účely, na ktoré nepostačujú technológie s nulovými výfukovými emisiami. Takéto vozidlá by mali tvoriť obmedzený podiel celého vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel. Komisia by mala vo svojom preskúmaní nariadenia (EÚ) 2019/1242 posúdiť možnosť uplatnenia opatrení na zníženie emisií CO₂ z takýchto vozidiel.
- (20) Verejní obstarávatelia a obstarávatelia sa dôrazne vyzývajú, aby v prípade svojich postupov verejného obstarávania, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, používali kritérium na vyhodnotenie ponúk alebo technickú špecifikáciu, ktoré sa týkajú podielu výrobkov v rámci ponúk pochádzajúcich z krajín, ktoré nie sú zmluvnými stranami Dohody Svetovej obchodnej organizácie o vládnom obstarávaní (ďalej len „GPA“) a ktoré s Úniou neuzavreli dohodu o voľnom obchode obsahujúcu pravidlá verejného obstarávania. Takéto kritériá budú zohrávať dôležitú úlohu pri podpore dodávok mestských autobusov s nulovými emisiami v európskom priemysle, zabezpečovaní udržateľných a odolných dodávateľských reťazcov mestských autobusov a pri posilňovaní bezpečnosti dodávok v rámci Únie.

- (21) Verejní obstarávatelia a obstarávatelia sa vyzývajú, aby vo svojich postupoch verejného obstarávania, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, používali kritérium environmentálnej udržateľnosti ako kritérium na vyhodnotenie ponúk alebo ako technickú špecifikáciu. Bez toho, aby boli dotknuté legislatívne akty Únie uplatniteľné na konkrétnu technológiu, vrátane nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1542¹¹ a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/...¹²⁺, verejní obstarávatelia a obstarávatelia by mali mať pri hodnotení environmentálnej udržateľnosti mestských autobusov obstaraných na základe tohto nariadenia možnosť zohľadniť rôzne prvky s vplyvom na klímu a životné prostredie. Medzi uvedené prvky môže patriť napríklad trvanlivosť a spoľahlivosť riešenia, jednoduchosť opravy a údržby, jednoduchosť a kvalita recyklácie, používanie látok, spotreba energie, vody a ďalších zdrojov v jednom alebo vo viacerých fázach životného cyklu výrobku, začlenenie použitých komponentov, environmentálna stopa výrobku a vplyv jeho životného cyklu na životné prostredie, a množstvo vytvoreného odpadu.
- (22) Vzhľadom na prísnejšie cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ pre celý vozový park Únie od roku 2030 majú výrobcovia uviesť na trh Únie podstatne viac ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami. V tejto súvislosti už mechanizmus stimulov pre ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami neplní svoj pôvodný účel a hrozí, že oslabí účinnosť nariadenia (EÚ) 2019/1242. Uvedený mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami sa preto od roku 2030 zruší.

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1542 z 12. júla 2023 o batériách a odpadových batériách, ktorým sa mení smernica 2008/98/ES a nariadenie (EÚ) 2019/1020 a zrušuje smernica 2006/66/ES (Ú. v. EÚ L 191, 28.7.2023, s. 1).

¹² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/... z (Ú. v EÚ L, ..., ELI: ...).

⁺ Ú. v.: vložte, prosím, do textu číslo, názov a dátum.

- (23) Možnosť previesť príjmy z poplatkov za nadmerné emisie CO₂ do osobitného fondu alebo príslušného programu bola predmetom hodnotenia podľa článku 15 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/1242 a dospelo sa k záveru, že by sa tým výrazne zvýšilo administratívne zaťaženie bez toho, aby to viedlo k priamemu prínosu pre transformáciu automobilového priemyslu. Príjmy z poplatkov za nadmerné emisie CO₂ by sa teda mali naďalej považovať za príjem do všeobecného rozpočtu Európskej únie v súlade s článkom 8 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/1242.
- (24) Predmet úpravy nariadenia (EÚ) 2019/1242 by sa mal rozšíriť tak, aby zahŕňal aj povinnosti monitorovania a nahlasovania, ktoré sú prostredníctvom tohto nariadenia začlenené do nariadenia (EÚ) 2019/1242.
- (25) Nariadenie (EÚ) 2019/1242 by sa malo zmeniť tak, aby malo rovnaký rozsah pôsobnosti ako nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956¹³.
- (26) Emisie CO₂ v prípade ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti právnych predpisov Únie v oblasti typového schválenia vozidiel, ako sú poľnohospodárske a lesné traktory, vozidlá navrhnuté a vyrobené na použitie na účely národnej obrany, a to aj ozbrojenými silami, a pásové vozidlá, sa neurčujú. Uvedené ťažké úžitkové vozidlá preto nemusia spĺňať cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ stanovené v tomto nariadení.

¹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 z 28. júna 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (27) S cieľom neodradiť od dobrovoľného typového schvaľovania ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré sú navrhnuté a vyrobené alebo prispôsobené na použitie službami civilnej ochrany, požiarnymi službami a útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku alebo záchrannými zdravotnými službami, ktoré by mali negatívny vplyv na bezpečnosť a životné prostredie, takéto vozidlá, ktoré sú dobrovoľne typovo schválené, by takisto mali byť oslobodené od povinnosti splňať cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ stanovené v tomto nariadení, pokiaľ výrobca nepožiadá inak. Členské štáty by mali byť takisto oprávnené oslobodiť od povinnosti splňať cieľové hodnoty CO₂ stanovené v tomto nariadení ťažké úžitkové vozidlá, ktoré síce nie sú osobitne navrhnuté, ale sú zaevidované na používanie službami civilnej ochrany, požiarnymi službami, útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku alebo záchrannými zdravotnými službami, ako sú bežné autokary používané na prepravu policajných alebo ozbrojených zložiek, a to potvrdením, že takáto výnimka by bola vo verejnom záujme. Členské štáty by tiež mali byť oprávnené vyňať vozidlá zaevidované pre ozbrojené zložky z pôsobnosti tohto nariadenia v plnom rozsahu.

- (28) Pokiaľ ide o určité podskupiny ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré sú typovo schválené, ale pre ktoré ešte neboli z technických dôvodov stanovené ciele zníženia emisií CO₂, tieto ťažké úžitkové vozidlá nemusia spĺňať cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ stanovené v tomto nariadení. Príkladmi takýchto vozidiel sú vozidlá na špeciálne účely, ako sú samohybné žeriavy, nosiče hydraulických viacúčelových zariadení alebo vozidlá na prepravu nadlimitného nákladu, terénne vozidlá, ako napríklad niektoré ťažké úžitkové vozidlá používané na banské, lesnícke a poľnohospodárske účely, ako aj iné ťažké úžitkové vozidlá s neštandardnou konfiguráciou nápravy, ako sú ťažké úžitkové vozidlá s viac ako štyrmi nápravami alebo viac ako dvomi hnacími nápravami, malé autobusy s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou (ďalej len „TPMLM“) nižšou alebo rovnajúcou sa 7,5 tony a malé nákladné vozidlá s TPMLM nižšou alebo rovnajúcou sa 5 ton. Komisia by mala preskúmať vhodnosť určenia emisií CO₂ malých nákladných vozidiel s TPMLM nižšou alebo rovnajúcou sa 5 ton v súlade s nariadením Komisie (EÚ) 2017/2400¹⁴ (simulácie nástroja na výpočet spotreby energie vozidla alebo simulácie VECTO), a to aj so zreteľom na nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151¹⁵.

¹⁴ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 z 12. decembra 2017, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o určovanie emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L 349, 29.12.2017, s. 1).

¹⁵ 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).

- (29) Mali by sa zaviesť určité vymedzenia pojmov s cieľom zosúladiť terminológiu nariadenia (EÚ) 2019/1242 s terminológiou právnych predpisov Únie v oblasti typového schválenia vozidiel, najmä s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858¹⁶ a nariadením (EÚ) 2017/2400.
- (30) Na účely presunu ťažkých úžitkových vozidiel medzi výrobcami zavedeného týmto nariadením a stanovenia výnimky pre výrobcov malého objemu ťažkých úžitkových vozidiel by sa do nariadenia (EÚ) 2019/1242 malo doplniť vymedzenie pojmu „skupina prepojených výrobcov“. Uvedené vymedzenie by v podstate nadväzovalo na terminológiu použitú v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631¹⁷ pre ľahké vozidlá.
- (31) Pokiaľ ide o stanovenie povinností jednotlivých výrobcov, ciele Únie v oblasti znižovania emisií CO₂ pre celý vozový park nových ťažkých úžitkových vozidiel by sa mali premietnuť do cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ pre podskupiny vozidiel určené na základe technických charakteristík zahrnutých ťažkých úžitkových vozidiel.

¹⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

¹⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (32) Keďže emisie CO₂ súvisiace s prípojnými vozidlami majú veľký vplyv na celkové emisie CO₂ a spotrebu energie ťažkých úžitkových motorových vozidiel, mali by sa stanoviť aj ciele zníženia emisií CO₂ pre prípojnú vozidlá.
- (33) Emisie CO₂ z profesionálnych vozidiel, ako sú vozidlá na zber odpadu, sklápacie vozidlá alebo automiešačky betónu, sa už certifikujú podľa nástroja VECTO a výrobcovia vozidiel a členské štáty ich už sledujú a nahlasujú. Emisie CO₂ z profesionálnych vozidiel predstavujú približne 2 % emisií ťažkých úžitkových vozidiel a tieto vozidlá tvoria približne 4 % predaja. Keďže tieto vozidlá sa prevádzkujú väčšinou v mestách, majú vplyv aj na mestskú kvalitu ovzdušia. Profesionálne vozidlá by sa preto mali do roku 2029 vyňať z výpočtu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcov. V období 2030 až 2034 by sa do uvedeného výpočtu mali započítavať len profesionálne vozidlá s nulovými emisiami. Od roku 2035 by sa do uvedeného výpočtu mali započítavať všetky profesionálne vozidlá.
- (34) S cieľom uľahčiť vývoj a umožniť široké používanie prípojných vozidiel vybavených technológiou znižovania emisií CO₂ je nevyhnutné urýchlene aktualizovať a rozšíriť rámec schvaľovania takejto technológie, najmä pre elektrifikované prípojnú vozidlá, a to zmenou nariadenia (EÚ) 2018/858.
- (35) V roku 2022 predstavovali mestské autobusy s nulovými emisiami už približne štvrtinu všetkých mestských autobusov predaných v Únii, pričom niektoré členské štáty dosiahli oveľa vyšší podiel. Vzhľadom na technickú pripravenosť mestských autobusov a potrebu zlepšiť kvalitu ovzdušia v mestách by sa mal stanoviť povinný minimálny podiel nových mestských autobusov s nulovými emisiami.

- (36) Povinný minimálny podiel mestských autobusov s nulovými emisiami by mal odrážať spoločenskú potrebu cenovo dostupnej verejnej dopravy, a to aj vo vidieckych oblastiach. Zvýšená ponuka mestských autobusov s nulovými emisiami, ktorá je výsledkom zavedenia takéhoto povinného minimálneho podielu, by mala mať pozitívny vplyv na obstarávacie náklady, a to tak z hľadiska počiatočnej kúpnej ceny, ako aj celkových nákladov na vlastníctvo mestských autobusov s nulovými emisiami, ktoré odrážajú úspory fosílnych palív vyplývajúce z prevádzky takýchto mestských autobusov. Spoločným obstarávaním mestských autobusov založeným na európskej platforme čistých autobusov sa môžu ešte viac znížiť náklady na nákup takýchto autobusov a Sociálno-klimatický fond by členské štáty mohli využiť na podporu zraniteľných občanov prostredníctvom zľavnených alebo bezplatných lístkov alebo predplatného na verejnú dopravu. Napokon, na regionálne a diaľkové autobusy a autokary vrátane autobusov na prepravu vo vidieckych oblastiach sa naďalej vzťahujú ciele zníženia emisií CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá. Podpora zo Sociálno-klimatického fondu by mohla riešiť špecifické potreby vidieckych oblastí a zabrániť dopravnej chudobe v zmysle vymedzenia v článku 2 bodu 2 nariadenia (EÚ) 2023/955 zabezpečením prístupu k cenovo dostupnej verejnej doprave. Komisia by mala zvážiť aj ďalšie vhodné opatrenia na zvýšenie dopytu verejných orgánov po ťažkých úžitkových vozidlách s nulovými emisiami s cieľom podporiť dosiahnutie cieľa Únie v oblasti klimateckej neutrality.
- (37) Keďže na účely dodržiavania predpisov by sa mali posudzovať skôr obchodné než právnické osoby, ekonomicky prepojení výrobcovia by mali mať v rámci určitých obmedzení možnosť presúvať medzi sebou ťažké úžitkové vozidlá na účely zohľadňovania týchto ťažkých úžitkových vozidiel podľa nariadenia (EÚ) 2019/1242.

- (38) Okrem toho by v záujme posilnenia vývoja nových technológií s nulovými emisiami v špecializovaných malých a stredných podnikoch malo byť možné presúvať ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami aj medzi neprepojenými subjektmi.
- (39) Dodatočná modernizácia na vozidlá s nulovými emisiami spočíva v premene spaľovacieho motora alebo vozidla na motor alebo vozidlo s nulovými emisiami. Má pozitívny vplyv na životné prostredie, pretože sa nevyrábajú nové diely a nedochádza k spotrebe materiálov, ktoré sú s tým spojené. Prináša aj ekonomické výhody súvisiace s dostupnejšími cenami vozidiel a potenciálom tvorby pracovných miest. Zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel na trh, ktoré sa dodatočne modernizujú na ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami, však brzdí nedostatok harmonizovaných technických a administratívnych pravidiel na ich schvaľovanie. Komisia by preto mala zvážiť potrebu možných iniciatív na podporu rozvoja takýchto harmonizovaných pravidiel.
- (40) Opatrenia na zvýšenie podielu ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami, ktoré vlastnia alebo si prenajímajú prevádzkovatelia veľkých vozových parkov, by pomohli zvýšiť predaj ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami a urýchliť prechod na cestnú dopravu s nulovými emisiami. Komisia by preto mala analyzovať potenciálnu potrebu a vplyv iniciatív na zvýšenie podielu ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami, ktoré vlastnia alebo si prenajímajú veľkí prevádzkovatelia veľkých vozových parkov.

- (41) S cieľom predísť neprimerane vysokým nákladom na dodržiavanie predpisov a znížiť administratívne zaťaženie by výrobcovia malého počtu ťažkých úžitkových vozidiel mali byť za predpokladu splnenia určitých právnych požiadaviek oslobodení od povinnosti dodržiavať ciele zníženia emisií CO₂. Keďže sú stále povinní plniť povinnosti nahlasovania podľa nariadenia (EÚ) 2019/1242, v prípade týchto výrobcov existuje vhodný kontrolný mechanizmus.
- (42) Existujúci systém viacročných emisných kreditov a emisných dlhov by sa mal predĺžiť do roku 2039, keďže po roku 2030 sa ciele znižovania emisií CO₂ stále zvyšujú až do roku 2040 a počas tohto obdobia je potrebný výhľadový technický vývoj výrobcov. Výrobcovia by však mali vyrovnať všetky zostávajúce emisné dlhy v rokoch 2029, 2034 a 2039. Platnosť emisných kreditov by sa mala automaticky skončiť, ak sa nepoužijú do 7 rokov od ich nadobudnutia.
- (43) V nariadení (EÚ) 2019/1242 by sa mala pre každú kategóriu vozidiel jasne stanoviť totožnosť výrobcu, ktorému by sa malo ťažké úžitkové vozidlo priradiť, čím sa osobitne zohľadnia rôzne sústavy pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie M.
- (44) Pravidlá overenia nahlásených údajov z monitorovania by sa mali týkať aj možných opráv chýb *ex post* v takých údajoch a toho, ako by Komisia mala postupovať pri takýchto opravách na účely plnenia cieľov v oblasti znižovania emisií CO₂ celého vozového parku Únie.

- (45) Posudzovanie referenčných emisií CO₂ by sa malo zmeniť tak, aby sa vzťahovalo aj na podskupiny vozidiel, ktoré boli po novom zahrnuté do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/1242.
- (46) Monitorovanie a nahlasovanie výrobcami a členskými štátmi je základným predpokladom vykonávania nariadenia (EÚ) 2019/1242. Zlúčenie nariadenia (EÚ) 2018/956 s nariadením (EÚ) 2019/1242 by malo priniesť synergie a umožniť výklad ustanovení, ktoré prihliadajú na ciele oboch nariadení.
- (47) Pri začleňovaní ustanovení nariadenia (EÚ) 2018/956 o monitorovaní a nahlasovaní do nariadenia (EÚ) 2019/1242 by sa mala využiť príležitosť na miernu zmenu týchto ustanovení vzhľadom na skúsenosti získané z prvých dvoch cyklov nahlasovania podľa nariadenia (EÚ) 2018/956.
- (48) Vzhľadom na skutočnosť, že určovať emisie CO₂ už nebudú len výrobcovia, povinnosť nahlasovať emisie CO₂ a iné technické údaje ťažkých úžitkových vozidiel by sa mala rozšíriť okrem výrobcov aj na subjekty, ktoré vykonávajú uvedené určovanie podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400 a vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/1362¹⁸. Údaje, ktoré sa majú nahlasovať, by mali obsahovať dokumentáciu výrobcu.

¹⁸ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 z 1. augusta 2022, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o vlastnosti ťažkých úžitkových prípojných vozidiel z hľadiska ich vplyvu na emisie CO₂, spotrebu paliva, spotrebu energie a dojazd s nulovými emisiami motorových vozidiel, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2020/683 (Ú. v. EÚ L 205, 5.8.2022, s. 145).

- (49) Komisia by mala mať možnosť zohľadniť technický pokrok, vývoj logistiky nákladnej dopravy, ako sú mimoriadne ťažké jazdné súpravy používané v niektorých členských štátoch, potrebné úpravy na základe uplatňovania tohto nariadenia a zmeny základných právnych aktov o typovom schválení s cieľom zabezpečiť, aby požiadavky týkajúce sa údajov a postup monitorovania a nahlasovania zostali v priebehu času relevantné na posudzovanie prispievania vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel k plneniu cieľov znižovania emisií CO₂, zabezpečiť dostupnosť údajov o nových a pokročilých technológiách na znižovanie emisií CO₂ a o výsledkoch overovacích kontrol na ceste a zabezpečiť, aby rozpätia týkajúce sa hodnoty odporu vzduchu boli aj naďalej relevantné na informačné účely a účely porovnania, ako aj doplniť ustanovenia o správnych pokutách.

- (50) Z uvedených dôvodov by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu kritérií, ktorými sa vymedzujú podskupiny vozidiel, vrátane doplnenia podskupín pre nákladné vozidlá pre osobitne ťažké jazdné súpravy (Extra Heavy Combination – EHC), a ktorými sa vymedzujú profesionálne vozidlá a kritériá pre prevádzkové rozsahy rôznych technológií hnacej sústavy, zoznam a váhu profilov využitia, užitočné zaťaženie, počet cestujúcich, hmotnosť cestujúcich, najväčšie technicky prípustné užitočné zaťaženie, najvyšší technicky prípustný počet cestujúcich a objem nákladného priestoru podskupín vozidiel a hodnoty počtu najjazdených kilometrov za rok, o zmenu požiadaviek týkajúcich sa údajov a postupu monitorovania a nahlasovania stanoveného v prílohách, pokiaľ ide o upresnenie údajov, ktoré majú nahlasovať členské štáty v súvislosti s monitorovaním výsledkov overovacích kontrol na ceste, o zmenu rozpätí týkajúcich sa hodnoty odporu vzduchu a vymedzenie kritérií, výpočet a metódu výberu správnych pokút uložených výrobcom. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

- (51) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania nariadenia (EÚ) 2019/1242 by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o postupy typového schvaľovania a pokiaľ ide o spoločné technické špecifikácie týkajúce sa technickej a otvorenej interoperability medzi infraštruktúrou nabíjacích a čerpacích staníc a mestskými autobusmi, pokiaľ ide o fyzické pripojenia a komunikáciu. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹⁹.
- (52) Nariadenie (EÚ) 2018/956 by sa malo zrušiť s tým, že sa v prechodných ustanoveniach umožní ukončiť nahlasovacie obdobie prebiehajúce v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia v súlade s pravidlami platnými na začiatku tohto nahlasovacieho obdobia vrátane všetkých spracúvaní získaných údajov. Toto nariadenie by sa preto malo uplatňovať od začiatku nasledujúceho nahlasovacieho obdobia.

¹⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (53) Keďže ciele tohto nariadenia, konkrétne podporovať znižovanie emisií CO₂ nákladovo efektívnym a ekonomicky účinným spôsobom v súlade s cieľom celohospodárskeho zníženia čistých emisií skleníkových plynov do roku 2030 prostredníctvom zmenených cieľov zníženia emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel pre celý vozový park Únie, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (54) Nariadenia (EÚ) 2018/858 a (EÚ) 2019/1242 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1
Zmeny nariadenia (EÚ) 2019/1242

Nariadenie (EÚ) 2019/1242 sa mení takto:

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Predmet úpravy a ciele

1. Týmto nariadením sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá. Uvedené normy prispievajú k dosiahnutiu cieľa Únie dosiahnuť klimatickú neutralitu a strednodobých cieľov Únie v oblasti klímy stanovených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119*, a cieľov členských štátov v oblasti znižovania ich emisií skleníkových plynov stanovených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/857**, a cieľov Parížskej dohody ako aj k zabezpečeniu riadneho fungovania vnútorného trhu.

2. V tomto nariadení sa tiež stanovujú požiadavky na nahlasovanie emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii.

-
- * Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1).
- ** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/857 z 19. apríla 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2018/842 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 nariadenie (EÚ) 2018/1999 (Ú. v. EÚ L 111, 26.4.2023, s. 1).“

2. Článok 2 sa mení takto:

- a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje na nové vozidlá, ktoré boli buď typovo schválené alebo schválené jednotlivo podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, alebo na ktoré sa odkazuje v článku 2 ods. 3 uvedeného nariadenia a ktoré patria do ktorejkoľvek z týchto kategórií vozidiel:

- a) M₂ a M₃;

- b) N₁, N₂ a N₃, ak sa na dané vozidlá nevzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/631;
- c) O₃ a O₄.

Na účely tohto nariadenia sa vozidlá uvedené v písmenách a), b) a c) prvého pododseku označujú ako ťažké úžitkové vozidlá. Vozidlá, na ktoré sa vzťahuje písmeno a) alebo b) prvého pododseku, sa označujú ako ťažké úžitkové motorové vozidlá.

Kategórie vozidiel uvedené v tomto nariadení odkazujú na kategórie vozidiel vymedzené v článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/858 a v prílohe I k nemu.“;

- b) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Na účely tohto nariadenia sa ťažké úžitkové vozidlá považujú za nové ťažké úžitkové vozidlá v danom nahlasovacom období, ak sú v danom nahlasovacom období prvýkrát evidované v Únii a neboli predtým zaevidované mimo Únie.

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

Toto nariadenie sa neuplatňuje na ťažké úžitkové vozidlá, ktoré sú zaevidované prvýkrát na obdobie nepresahujúce jeden mesiac a ktoré sú zaevidované výlučne na účely presunu do krajiny mimo Únie.“

3. Článok 3 sa mení takto:

a) bod 1 sa nahrádza takto:

„1. „referenčné emisie CO₂“ sú priemerné špecifické emisie CO₂ všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel v referenčnom období za každú podskupinu vozidiel, určené v súlade s bodom 3 prílohy I;“;

b) vkladajú sa tieto body:

„3a. „nahlasovacie obdobie“ je obdobie od 1. júla daného roka do 30. júna nasledujúceho roka;

3b. „referenčné obdobie“ je nahlasovacie obdobie daného roka, v súvislosti s ktorým sú podľa tohto nariadenia špecifikované regulačné povinnosti týkajúce sa zníženia emisií CO₂ pre určitú podskupinu vozidiel;“;

c) odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. „cieľová hodnota špecifických emisií CO₂“ je cieľová hodnota emisií CO₂ každého výrobcu a stanoví sa každoročne za predchádzajúce nahlasovacie obdobie v súlade s bodom 4 prílohy I;“;

d) bod 9 sa nahrádza takto:

„9. „profesionálne vozidlo“ je ťažké úžitkové vozidlo určené na používanie pri plnení osobitných úloh, ktoré podľa informácií uvedených v jeho osvedčení o zhode, ako ich nahlásili členské štáty, spĺňa kritériá stanovené v bode 1.2 prílohy I;“;

e) bod 10 sa nahrádza takto:

„10. „výrobca“ je osoba alebo orgán, ktorej alebo ktorému sa v súlade s článkom 7a priradili vozidlá zaevidované v danom období;“;

f) vkladá sa tento bod:

„10a. „nahlasovateľ“ je subjekt, ktorý je zodpovedný za nahlasovanie údajov Komisii;“;

g) bod 11 sa nahrádza takto:

„11. „ťažké úžitkové vozidlo s nulovými emisiami“ je ktorékoľvek z týchto vozidiel:

- a) ťažké úžitkové motorové vozidlo bez spaľovacieho motora alebo so spaľovacím motorom, ktoré emituje menej ako 3 g CO₂ /tkm alebo 1 g CO₂ /oskm, ako sa určuje v súlade s článkom 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400;
- b) ťažké úžitkové motorové vozidlo bez spaľovacieho motora alebo so spaľovacím motorom, ktoré produkuje najviac 1 g CO₂/kWh, ako sa určuje v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami, alebo ktoré produkuje najviac 1 g CO₂/km, ako sa určuje v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007* a jeho vykonávacími opatreniami, ak neboli určené žiadne emisie CO₂ podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400;

- c) prípojné vozidlo vybavené zariadením, ktoré aktívne podporuje jeho pohon a ktoré nemá spaľovací motor alebo má spaľovací motor, ktorý emituje menej ako 1 g CO₂/kWh, ako sa určuje v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami alebo v súlade s predpisom EHK OSN (ES) č. 49.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).“;

- h) bod 12 sa nahrádza takto:

„12. „ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami“ je ťažké úžitkové vozidlo, ktoré nemá nulové emisie, ale má špecifické emisie CO₂ nižšie ako polovica referenčných emisií CO₂ všetkých vozidiel v podskupine vozidiel, do ktorej toto ťažké úžitkové vozidlo patrí, ako sa určuje v súlade s bodom 2.3.4 prílohy I;“;

- i) dopĺňajú sa tieto body:

„16. „primárne vozidlo“ je primárne vozidlo v zmysle vymedzenia v článku 3 bodu 22 nariadenia (EÚ) 2017/2400;

17. „primárne vozidlo ťažkého úžitkového vozidla“ je primárne vozidlo, pre ktorého simuláciu je pridelená všeobecná karoséria, ktorá zodpovedá skutočnej karosérii ťažkého úžitkového vozidla, pokiaľ ide o konfiguráciu podlahy (nízka/vysoká) paluby (jednoduchá/dvojitá) a všetky ostatné prípadné parametre;
18. „dokončované vozidlo“ je dokončované vozidlo v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 26 nariadenia (EÚ) 2018/858;
19. „dokončené vozidlo“ je dokončené vozidlo v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 27 nariadenia (EÚ) 2018/858;
20. „terénne vozidlo“ je terénne vozidlo v zmysle vymedzenia v časti A bode 2.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858;
21. „vozidlo na špeciálne účely“ je vozidlo na špeciálne účely v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 31 nariadenia (EÚ) 2018/858;
22. „terénne vozidlo na špeciálne účely“ je terénne vozidlo na špeciálne účely v zmysle vymedzenia v časti A bode 2.3.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858;
23. „osvedčenie o zhode“ je osvedčenie o zhode v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 5 nariadenia (EÚ) 2018/858;

24. „verejná zákazka“ v kontexte postupov verejného obstarávania, a pokiaľ nie je uvedené inak, je verejná zákazka v zmysle vymedzenia v článku 2 ods. 1 bode 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ*, „zákazky na dodanie tovaru, uskutočnenie stavebných prác a poskytnutie služieb“ v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ** a „koncesie“ v zmysle vymedzenia v článku 5 bod 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ***;
25. „nákladné vozidlo pre osobitne ťažkú jazdnú súpravu (EHC)“ je ťažké úžitkové vozidlo kategórie N₃ vhodné na použitie v jazdnej súprave, ktoré spĺňa všetky tieto projektové a konštrukčné kritériá:
- a) má tri alebo viac náprav;
 - b) jeho menovitý výkon motora je najmenej 400 kW;

- c) je konštruované s technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou jazdnej súpravy (ďalej len „TPMLM“) viac ako 60 ton;

-
- * Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65).
- ** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243).
- *** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udeľovaní koncesíí (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 1).“;

- j) dopĺňajú sa tieto odseky:

„Na účely tohto nariadenia je „skupina prepojených výrobcov“ výrobca a s ním prepojené podniky.

„Prepojené podniky“ sú vzhľadom na výrobcu:

- a) podniky, v ktorých má výrobca priamo alebo nepriamo:
- i) právomoc uplatňovať viac ako polovicu hlasovacích práv;

- ii) právomoc vymenovať viac ako polovicu členov dozornej rady, predstavenstva alebo orgánov právne zastupujúcich podnik; alebo
 - iii) má právo riadiť záležitosti podniku;
- b) podniky, ktoré majú priamo alebo nepriamo nad výrobcom právo alebo právomoci uvedené v písmene a);
- c) podniky, v ktorých má podnik uvedený v písmene b) priamo alebo nepriamo právo alebo právomoci uvedené v písmene a);
- d) podniky, v ktorých má výrobca spolu s jedným alebo viacerými podnikmi uvedenými v písmene a), b) alebo c) alebo v ktorých majú dva alebo viaceré podniky uvedené v písmene a), b) alebo c) spolu právo alebo právomoci uvedené v písmene a);
- e) podniky, v ktorých sú právo 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.“

4. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 3a

Cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂

1. Priemerné emisie CO₂ vozového parku nových ťažkých motorových vozidiel v Únii, iných ako vozidiel na špeciálne účely, terénnych vozidiel a terénnych vozidiel na špeciálne účely, sa v porovnaní s priemernými emisiami CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2019 musia znížiť o tieto percentá:
 - a) 15 % pre podskupiny vozidiel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH za nahlasovacie obdobia rokov 2025 až 2029;
 - b) 45 % pre všetky podskupiny vozidiel iných ako profesionálnych vozidiel za nahlasovacie obdobia rokov 2030 až 2034;
 - c) 65 % pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia rokov 2035 až 2039;
 - d) 90 % pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia od roku 2040.
2. K cieľovým hodnotám zníženia emisií CO₂ musia v súlade s bodom 4.3 prílohy I prispieť podskupiny vozidiel uvedené v odseku 1.

3. Emisie CO₂ súvisiace s vozovým parkom nových prípojných vozidiel v Únii sa musia znížiť v súlade s bodom 4.3 prílohy I.
4. Bez ohľadu na článok 2 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2017/2400 schválené ťažké úžitkové vozidlá, na ktoré sa vzťahuje článok 2 ods. 3 prvý pododsek písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/858, nepodliehajú cieľovým hodnotám zníženia emisií CO₂ stanoveným v odsekoch 1 až 3 tohto článku, pokiaľ sa výrobca nerozhodne zahrnúť tieto ťažké úžitkové vozidlá do výpočtu svojich špecifických emisií CO₂ a ich cieľových hodnôt pri nahlasovaní uvedených ťažkých úžitkových vozidiel v súlade s časťou B prílohy IV k tomuto nariadeniu.
5. Ťažké úžitkové vozidlá iné ako tie, ktoré sú uvedené v odseku 4, ktoré sú evidované na použitie službami civilnej ochrany, požiarnymi službami, útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku alebo záchrannými zdravotnými službami, nepodliehajú cieľovým hodnotám zníženia emisií CO₂ stanoveným v odsekoch 1 až 3 za predpokladu, že členský štát uvedie takéto použitie v procese evidencie a nahlasovania, čím v údajoch nahlásených v súlade s časťou A prílohy IV potvrdí, že účel daného ťažkého úžitkového vozidla nemôže rovnocenne plniť ťažké úžitkové vozidlo s nulovými emisiami, a preto je vo verejnom záujme zaevidovať ťažké úžitkové vozidlo so spaľovacím motorom na splnenie tohto účelu.

Na ťažké úžitkové vozidlá evidované na použitie ozbrojenými zložkami sa nevzťahujú požiadavky tohto nariadenia, ak sa členský štát rozhodne, že ich nenahlási v súlade s časťou A prílohy IV.

Článok 3b

Dodatočné opatrenia na podporu prechodu na ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami na trhu Únie

Komisia do 30. júna 2025 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej zváži potrebu uľahčiť uvádzanie ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré sú dodatočne modernizované na ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami, na trh Únie, a to aj prostredníctvom harmonizovaných pravidiel. Uvedená správa obsahuje analýzu možností a vplyvu uvedených možností. Vo vhodných prípadoch sa k analýze pripojí legislatívna iniciatíva alebo iné opatrenie.

Článok 3c

Dodatočné opatrenia na podporu dopytu po ťažkých úžitkových vozidlách s nulovými emisiami na trhu Únie

Komisia do 30. júna 2027 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, ktorá obsahuje analýzu potenciálnej potreby a vplyvu iniciatív na zvýšenie podielu ťažkých úžitkových motorových vozidiel s nulovými emisiami, ktoré vlastní alebo si prenajímajú prevádzkovatelia veľkých vozových parkov. Komisia v uvedenej správe zváži možnosti zvýšenia zavádzania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami, ktoré vlastní alebo prenajímajú prevádzkovatelia veľkých vozových parkov.

Článok 3d

Cieľová hodnota ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami pre mestské autobusy

1. V prípade ťažkých úžitkových vozidiel uvedených vo štvrtom stĺpci tabuľky v bode 4.2 prílohy I (ďalej len „mestské autobusy“) musia výrobcovia dodržiavať minimálne podiely ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami vo svojom vozovom parku nových ťažkých úžitkových vozidiel vo výške 90 % a 100 %, v súlade s bodom 4.3.2 prílohy I.
2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov spresní spoločné technické špecifikácie, vrátane noriem, týkajúce sa technickej a otvorenej interoperability medzi infraštruktúrou nabíjacích a čerpacích staníc a mestskými autobusmi, pokiaľ ide o fyzické pripojenia a komunikáciu.

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

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením spoločných technických špecifikácií vrátane noriem, pokiaľ ide o bezpečnú a chránenú výmenu a používanie údajov vytvorených v súvislosti s používaním mestských autobusov.

Článok 3e

Zabezpečenie udržateľných a odolných dodávateľských reťazcov pre mestské autobusy prostredníctvom postupov verejného obstarávania

1. Verejní obstarávatelia a obstarávatelia pri zadávaní verejných zákaziek na dodanie tovaru, ktorých predmetom je nákup, lízing, prenájom alebo nákup na splátky nových mestských autobusov s nulovými emisiami, ako aj verejných zákaziek na služby, ktorých hlavným predmetom je používanie takých mestských autobusov, vychádzajú z ekonomicky najvýhodnejšej ponuky, ktorá medzi kritériami kvality obsahuje najlepší pomer ceny a kvality.
2. Verejní obstarávatelia a obstarávatelia použijú ako technické špecifikácie alebo ako kritérium na vyhodnotenie ponúk aspoň dve z nasledujúcich kritérií, z ktorých aspoň jedno sa týka príspevku ponuky k bezpečnosti dodávok, ako je uvedené v písmenách a) až d), v závislosti od situácie na trhu a v súlade so smernicami 2014/23/EÚ, 2014/24/EÚ alebo 2014/25/EÚ a príslušnými odvetvovými právnymi predpismi, ako aj s medzinárodnými záväzkami Únie vrátane Dohody Svetovej obchodnej organizácie o vládnom obstarávaní (ďalej len „GPA“) a iných medzinárodných dohôd, ktorými je Únia viazaná:
 - a) podiel výrobkov alebo ponúk s pôvodom v tretích krajinách určeného v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013*; uvedené kritérium sa uplatňuje len na výrobky ponúk s pôvodom v krajinách, ktoré nie sú zmluvnými stranami dohody GPA a ktoré s Úniou neuzavreli dohodu o voľnom obchode vrátane pravidiel verejného obstarávania;

- b) súčasná a odhadovaná dostupnosť nevyhnutných náhradných dielov na fungovanie zariadenia, ktoré je predmetom ponuky;
- c) záväzok uchádzača, že prípadné zmeny v jeho dodávateľskom reťazci počas plnenia zákazky nebudú mať nepriaznivý vplyv na jej plnenie;
- d) osvedčenie alebo dokumentácia, ktorými sa preukazuje, že organizácia dodávateľského reťazca uchádzača mu umožňuje splniť požiadavku na bezpečnosť dodávok;
- e) environmentálna udržateľnosť presahujúca minimálne požiadavky stanovené v príslušných právnych aktoch Únie.

Prvý pododsek nebráni verejným obstarávateľom a obstarávateľom uplatňovať dodatočné kritériá.

- 3. Ak sa ako kritérium na vyhodnotenie ponúk používa príspevok ponuky k bezpečnosti dodávok, v rámci kritéria na vyhodnotenie ponúk sa mu priradí váha 15 až 40 %.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013 z 9. októbra 2013, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Únie (Ú. v. EÚ L 269, 10.10.2013, s. 1).“

5. V článku 4 sa prvý odsek nahrádza takto:

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

- a) údaje nahlásené za nové ťažké úžitkové vozidlá výrobcu zaevidované v predchádzajúcom nahlasovacom období;
- b) koeficient nulových a nízkych emisií určený v súlade s článkom 5 a
- c) v nahlasovacích obdobiach rokov 2030 až 2034 nové profesionálne vozidlá s nulovými emisiami, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti bodu 1.1.1 prílohy I.“

6. Článok 5 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Komisia od 1. júla 2020 a potom pre každé nasledujúce nahlasovacie obdobie až do nahlasovacieho obdobia roku 2029 určí pre každého výrobcu koeficient nulových a nízkych emisií za predchádzajúce nahlasovacie obdobie.

Koeficient nulových a nízkych emisií zohľadňuje počet a emisie CO₂ všetkých ťažkých úžitkových vozidiel kategórie N s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku výrobcu.“;

b) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Pre nahlasovacie obdobia od roku 2025 do roku 2029 sa koeficient nulových a nízkych emisií určí na základe referenčnej hodnoty 2 % v súlade s bodom 2.3.2 prílohy I.“;

c) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Koeficientom nulových a nízkych emisií sa znížia priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu najviac o 3 %. Príspevok ťažkých úžitkových vozidiel kategórie N s nulovými emisiami, okrem vozidiel podskupín 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD alebo 10-LH, k uvedenému koeficientu zníži priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu maximálne o 1,5 %.“

7. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ výrobcu

Na nahlasovacie obdobie roku 2025 a na každé nasledujúce nahlasovacie obdobie Komisia určí pre každého výrobcu cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ za predchádzajúce nahlasovacie obdobie. Táto cieľová hodnota sa určí v súlade s bodom 4.1 prílohy I.“

8. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 6a

Presun ťažkých úžitkových vozidiel medzi výrobcami

1. Na účely výpočtu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcov v súlade s článkom 4 a bodom 2.2 prílohy I sa jednotlivé ťažké úžitkové vozidlá môžu presúvať medzi výrobcami za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:
 - a) v prípade všetkých presunov: žiadosť podáva spoločne prevádzajúci a prijímajúci výrobca;
 - b) v prípade presunu ťažkých úžitkových vozidiel iných ako ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami: prevádzajúci a prijímajúci výrobca patria do skupiny prepojených výrobcov;
 - c) v prípade presunu ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami medzi výrobcami, ktorí nepatria do skupiny prepojených výrobcov: počet ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami presunutých výrobcovi neprekročí 5 % všetkých jeho nových ťažkých úžitkových vozidiel za evidovaných v danom nahlasovacom období.

Výrobcovia predložia žiadosti o presun Komisii pomocou elektronických nástrojov poskytnutých Komisiou.

2. Ak sa Komisia domnieva, že podmienky presunu sú splnené, pri výpočte príslušných hodnôt nezohľadní presunuté ťažké úžitkové vozidlo pre prevádzajúceho výrobcu, ale zohľadní ho pri výpočte príslušných hodnôt pre prijímajúceho výrobcu.

Článok 6b

Výnimka pre výrobcov vyrábajúcich malý objem ťažkých úžitkových vozidiel

1. Ak výrobca zaeviduje v danom nahlasovacom období menej ako 100 nových ťažkých úžitkových vozidiel, priemerné špecifické emisie CO₂ uvedené v článku 4 a v bode 2.7 prílohy I a cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ uvedené v článku 6 a v bode 4.1 prílohy I sa v danom nahlasovacom období stanovia na „0“.
2. Ak sa uplatňuje odsek 1 tohto článku, hodnoty priemerných špecifických emisií CO₂ a cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ sa pre príslušných výrobcov a príslušné nahlasovacie obdobia nezahŕňajú do uverejňovania údajov podľa článku 11.
3. Výnimka stanovená v odseku 1 sa neuplatňuje v danom nahlasovacom období v žiadnom z týchto prípadov:
 - a) ak to výrobca požaduje;
 - b) ak výrobca požaduje presun ťažkých úžitkových vozidiel v súlade s článkom 6a;

- c) ak je výrobca súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ktorí v danom nahlasovacom období spoločne zaevidovali viac ako 100 ťažkých úžitkových vozidiel, alebo je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ktorá zahŕňa výrobcu, na ktorého sa vzťahuje bod a) alebo b).
 - 4. Výrobcovia, ktorí nie sú súčasťou skupiny v zmysle odseku 3 písm. c), informujú Komisiu, ak v danom nahlasovacom období zaevidovali menej ako 100 ťažkých úžitkových vozidiel.
 - 5. Výrobcovia, na ktorých sa nevzťahuje výnimka stanovená v odseku 1, informujú Komisiu v každom nahlasovacom období o všetkých svojich prepojených podnikoch, na ktoré sa vzťahuje výnimka.
 - 6. Výrobcovia informujú Komisiu na účely odsekov 4 a 5 pomocou elektronických nástrojov poskytnutých Komisiou.“
9. Článok 7 sa mení takto:
- a) v odseku 1 prvom pododseku sa úvodná časť nahrádza takto:

„Pri určovaní toho, či výrobca splňa cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ v nahlasovacích obdobiach rokov 2025 až 2039, sa zohľadnia jeho emisné kredity alebo emisné dlhy určené v súlade s bodom 5 prílohy I, ktoré zodpovedajú počtu nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v nahlasovacom období vynásobenému:“;

- b) v odseku 1 druhom pododseku sa rok „2029“ nahrádza rokom „2039“;
- c) v odseku 1 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Emisné dlhy vznikajú v nahlasovacích obdobiach rokov 2025 až 2039. Celkový emisný dlh výrobcu však nesmie prekročiť 5 % cieľovej hodnoty špecifických emisií CO₂ výrobcu vynásobenej počtom ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v danom období (ďalej len „strop emisného dlhu“).“;

- d) v odseku 1 sa štvrtý pododsek nahrádza takto:

„Emisné kredity a dlhy za nahlasovacie obdobia rokov 2025 až 2039 sa v náležitých prípadoch prenášajú z jedného nahlasovacieho obdobia do ďalšieho nahlasovacieho obdobia. Avšak všetky zostávajúce emisné dlhy sa zúčtujú v nahlasovacích obdobiach rokov 2029, 2034 a 2039. Emisné kredity sa zohľadňujú na účely určenia toho, či výrobca spĺňa cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ len v ktoromkoľvek nahlasovacom období siedmich rokov, ktoré nasledujú po nahlasovacom období, v ktorom boli získané.“;

e) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Trajektórie znižovania emisií CO₂ sa pre každého výrobcu stanovujú v súlade s bodom 5.1.2 prílohy I na základe týchto lineárnych trajektórií:

- a) medzi referenčnými emisiami CO₂ a cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlásovacie obdobie roku 2025 alebo 2030, ako sa uvádza v článku 3a ods. 1 písm. a) a b);
- b) medzi cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlásovacie obdobie roku 2025 a cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlásovacie obdobie roku 2030, ako sa uvádza v článku 3a ods. 1 písm. b);
- c) medzi cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlásovacie obdobie roku 2030 a cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlásovacie obdobie roku 2035, ako sa uvádza v článku 3a ods. 1 písm. c), a
- d) medzi cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlásovacie obdobie roku 2035 a cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlásovacie obdobie roku 2040, ako sa uvádza v článku 3a ods. 1 písm. d).“

10. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 7a

Priradenie ťažkých úžitkových vozidiel výrobcovi

Pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂ uvedených v článku 4 a cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ uvedených v článku 6 sa ťažké úžitkové vozidlá zaevidované v danom nahlasovacom období priradujú týmto výrobcom:

- a) v prípade ťažkých úžitkových vozidiel kategórie N výrobcovi vozidla v zmysle vymedzenia v článku 3 bodu 4a nariadenia (EÚ) 2017/2400;
- b) v prípade ťažkých úžitkových vozidiel kategórie M výrobcovi primárneho vozidla v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 29 nariadenia (EÚ) 2017/2400;
- c) v prípade ťažkých úžitkových vozidiel kategórie O výrobcovi vozidla v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/1362*.

Článok 7b

Výpočet priemerných špecifických emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel kategórie M

V prípade ťažkých úžitkových vozidiel kategórie M sa uplatňuje toto:

- a) na výpočet priemerných špecifických emisií CO₂ v podskupine vozidiel výrobcu sa nové ťažké úžitkové vozidlo kategórie M považuje so svojimi špecifickými emisiami CO₂ za dokončené alebo dokončované vozidlo podľa bodu 2.2.2 prílohy I a nezohľadňuje sa v bode 2.2.3 uvedenej prílohy;
- b) odchylne od písmena a) tohto článku, na žiadosť, ktorú výrobca primárneho vozidla uvedený v článku 7a písm. b) adresuje Komisii a za podmienky stanovenej v písm. c) tohto článku sa však nové ťažké nákladné vozidlo kategórie M posudzuje podľa špecifických emisií CO₂ svojho primárneho vozidla v bode 2.2.3 prílohy I a neposudzuje sa podľa bodu 2.2.2 uvedenej prílohy;
- c) žiadosť podľa písmena b) tohto článku pre nové ťažké úžitkové vozidlo kategórie M nie je prípustná, ak výrobca a výrobca primárneho vozidla alebo výrobca vozidla v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 4a nariadenia (EÚ) 2017/2400 sú prepojenými podnikmi alebo časťami toho istého právneho subjektu; predložením takejto žiadosti výrobca primárneho vozidla vyhlasuje, že nie sú prepojenými podnikmi alebo časťami toho istého právneho subjektu; na žiadosť poskytne Komisii podporné informácie;

- d) Komisia s podporou Európskej environmentálnej agentúry bezodkladne sprístupní v elektronickom formáte nástroje a procesné usmernenia, ktoré výrobcovia potrebujú na podanie žiadostí uvedených v písmene b) Komisii.

* Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 z 1. augusta 2022, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o vlastnosti ťažkých úžitkových prípojných vozidiel z hľadiska ich vplyvu na emisie CO₂, spotrebu paliva, spotrebu energie a dojazd s nulovými emisiami motorových vozidiel, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2020/683 (Ú. v. EÚ L 205, 5.8.2022, s. 145).“

11. Článok 8 sa mení takto:

- a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Ak sa zistí, že výrobca má podľa odseku 2 nadmerné emisie CO₂ v danom nahlasovacom období od roku 2025, Komisia uloží poplatok za nadmerné emisie CO₂ vypočítaný podľa tohto vzorca: (poplatok za nadmerné emisie CO₂) = (nadmerné emisie CO₂ × 4 250 EUR/g CO₂/tkm).“;

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Za nadmerné emisie CO₂ výrobcu sa považuje ktorákoľvek z týchto situácií:

- a) ak v ktoromkoľvek z nahlasovacích období rokov 2025 až 2028, 2030 až 2033 alebo 2035 až 2038 súčet emisných dlhov znížený o súčet emisných kreditov prekročí strop emisných dlhov uvedený v článku 7 ods. 1 tretom pododseku;
- b) ak v nahlasovacích obdobiach rokov 2029, 2034, 2039 a 2040 súčet emisných dlhov znížený o súčet emisných kreditov je kladný;
- c) ak v nahlasovacom období od roku 2041 priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií CO₂.

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

12. Článok 9 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Typové schvaľovacie orgány a výrobcovia bezodkladne oznámia Komisii každú z týchto odchýlok z nahlásených údajov:

- a) ak sa hodnoty emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke v dôsledku overení vykonaných v súlade s postupom uvedeným v článku 13 tohto nariadenia odchyľujú od hodnôt uvedených v osvedčeniach o zhode alebo v informačnej dokumentácii pre zákazníka uvedenej v článku 9 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2017/2400;
- b) ak sa zistili chyby spôsobené nesprávnymi vstupnými údajmi alebo inými príčinami pri určovaní emisií CO₂;
- c) ak sa zistili chyby pri vykonávaní monitorovania emisií CO₂ a jeho nahlasovania;
- d) akékoľvek iné odchýlky než tie, ktoré sú uvedené v písmenách a), b) alebo c).“;

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Komisia zohľadní odchýlky uvedené v odseku 1 na účely výpočtu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu a referenčných emisií CO₂. Komisia vo vhodných prípadoch zmení zoznam uvedený v článku 11 ods. 1. Komisia nie je povinná zohľadniť odchýlky, ak prepočítanie priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu alebo referenčných emisií CO₂ vedie k odchýlke menšej ako 0,1 %.“

13. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Posudzovanie referenčných emisií CO₂

1. S cieľom zabezpečiť spoľahlivosť a reprezentatívnosť referenčných emisií CO₂ podskupín vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nahlasovacie obdobie roku 2024 alebo ďalšieho roku ako referenčné obdobie podľa bodu 3.2 prílohy I, Komisia posúdi uplatňovanie podmienok, za ktorých sa stanovili referenčné emisie CO₂, a rozhodne, či sa tieto emisie neprimerane zvýšili, a ak áno, ako sa majú opraviť.

2. Ak Komisia dospeje k záveru, že všetky alebo niektoré referenčné emisie CO₂ sa majú opraviť, prijme vykonávací akt na vykonanie uvedených opráv v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.“

14. Článok 11 sa mení takto:

- a) v odseku 1 prvom pododseku sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) od 1. júla 2020 do 30. júna 2041 trajektóriu znižovania emisií CO₂ každého výrobcu, ich emisné kredity a od 1. júla 2026 do 30. júna 2041 ich emisné dlhy za predchádzajúce nahlasovacie obdobie, ako sa uvádza v článku 7;“;

- b) v odseku 1 prvom pododseku sa písmeno e) nahrádza takto:

„e) od 1. júla 2026 nadmerné emisie CO₂ každého výrobcu za predchádzajúce nahlasovacie obdobie, ako sa uvádza v článku 8 ods. 2;“;

- c) v odseku 1 sa druhý pododsek nahrádza takto:

„Zoznam, ktorý sa má uverejniť do 30. apríla roka nasledujúceho po roku, v ktorom sa skončilo referenčné obdobie, musí obsahovať referenčné emisie CO₂ určené za dané referenčné obdobie.“;

d) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými zmení zoznam stanovený v odseku 1, ak:

- a) a zmenia postupy typového schvaľovania uvedené v nariadení (ES) č. 595/2009, okrem zmien týkajúcich sa hodnôt užitočného zaťaženia a počtu cestujúcich používaných na určenie emisií CO₂, a to takým spôsobom, že úroveň emisií CO₂ reprezentatívnych ťažkých úžitkových vozidiel podľa odseku 3 tohto článku sa zvýši alebo zníži o viac ako 5 g CO₂/km; v takýchto prípadoch sa upravené referenčné emisie vypočítajú v súlade s bodom 1 prílohy II a nové hodnoty sa uverejnia ako doplnok k predchádzajúcim hodnotám s uvedením nahlasovacieho obdobia, v ktorom sa uplatňujú prvýkrát;
- b) boli prílohy zmenené v súlade s článkom 14 ods. 1 písm. a) až f); v takýchto prípadoch sa predtým uverejnené referenčné emisie CO₂ prepočítajú v súlade s prílohou I, pričom sa zohľadnia parametre zmenené v súlade s článkom 14 ods. 1 písm. a) až f) a prepočítaný súbor referenčných emisií CO₂ sa uverejní a nahradí predchádzajúce referenčné emisie od obdobia nahlasovania, v ktorom sa po prvýkrát uplatňujú parametre zmenené v súlade s článkom 14 ods. 1 písm. a) až f).“;

e) dopĺňa sa tento odsek:

„3. Ak sa postupy typového schvaľovania uvedené v nariadení (ES) č. 595/2009 zmenia, ako sa uvádza v odseku 2 písm. a) tohto článku, vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 2 tohto článku sa buď špecifikuje alebo stanoví metodika na vymedzenie jedného alebo viacerých reprezentatívnych vozidiel podskupiny vozidiel vrátane ich štatistických váh a hodnôt užitočného zaťaženia a počtu cestujúcich, ktoré sa majú použiť na určenie emisií CO₂. Uvedená metodika bude základom na výpočet úpravy uvedenej v odseku 2 písm. a) bode i) tohto článku, pričom sa zohľadnia údaje z monitorovania nahlásené podľa tohto nariadenia a technické charakteristiky uvedené v článku 12 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2017/2400. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2 tohto nariadenia.“

15. V článku 13 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Ak sa na základe overovania vykonaného podľa odseku 2 zistí nedostatočný súlad hodnôt emisií CO₂ a spotreby paliva, ktorý nie je možné zdôvodniť nesprávnym fungovaním simulačného systému, alebo prítomnosť stratégií na umelé vylepšenie výkonu vozidla, zodpovedný typový schvaľovací orgán okrem prijatia potrebných opatrení stanovených v kapitole XI nariadenia (EÚ) 2018/858 zabezpečí, aby sa informačná dokumentácia pre zákazníkov, prípadne osvedčenia o schválení a individuálne osvedčenia o schválení opravy. Ak údaje v informačnej dokumentácii pre zákazníkov, osvedčení o zhode a individuálnom osvedčení o schválení nie je možné opraviť podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, príslušný typový schvaľovací úrad vystaví vyhlásenie o oprave, v ktorom uvedie opravené údaje. Toto vyhlásenie zašle Komisii a dotknutým stranám.“

16. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 13a

Monitorovanie a nahlasovanie členskými štátmi

1. Počínajúc nahlasovacím obdobím roku ... [ak toto pozmeňujúce nariadenie nadobudne účinnosť pred 1. júlom, vložiť rok jeho nadobudnutia účinnosti mínus 1 rok; ak toto pozmeňujúce nariadenie nadobudne účinnosť po 30. júni, vložiť rok nadobudnutia účinnosti] členské štáty monitorujú údaje uvedené v časti A prílohy IV týkajúce sa nových ťažkých úžitkových vozidiel prvýkrát zaevidovaných 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 V.

2. Príslušnými orgánmi zodpovednými za monitorovanie a nahlasovanie údajov v súlade s týmto nariadením sú orgány určené členskými štátmi v súlade s článkom 7 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2019/631.
3. Ťažké úžitkové vozidlá navrhnuté a skonštruované alebo prispôbované na použitie službami civilnej ochrany, požiarnymi službami alebo útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku podliehajú tomuto článku.
4. Ťažké úžitkové vozidlá zaevidované na použitie službami civilnej ochrany, službami protipožiarnej ochrany, útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku alebo záchrannými zdravotnými službami podliehajú tomuto článku bez ohľadu na to, či sú vyňaté z pôsobnosti článku 3a.

Článok 13b

Nahlasovanie výrobcami alebo inými subjektami zodpovednými za určenie emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel

1. Výrobcovia alebo iné subjekty, ktoré sú zodpovedné za určenie emisií CO₂ ťažkého úžitkového vozidla a vzťahuje sa na nich článok 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400 alebo článok 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362, nahlasujú údaje o nových ťažkých úžitkových vozidlách v súlade s časťou B prílohy IV k tomuto nariadeniu.

Do 30. septembra každého roka nahlásia Komisii tieto údaje za každé nové ťažké úžitkové vozidlo, ktorého dátum určenia alebo posúdenia spadá do nahlasovacieho obdobia končiaceho sa 30. júna, v súlade s postupom nahlasovania stanoveným v prílohe V.

Tento odsek sa nevzťahuje na ťažké úžitkové vozidlá, ktoré sú vyňaté podľa článku 6b.

2. Každý výrobca alebo iný subjekt v zmysle odseku 1 určí kontaktné miesto na účely nahlasovania údajov v súlade s týmto nariadením.
3. Nahlasovacie povinnosti podľa článku 13a ods. 3 a 4 sa vzťahuje na výrobcov a iné subjekty v zmysle odseku 1 tohto článku.

Článok 13c

Centrálny register údajov o ťažkých úžitkových vozidlách

1. Komisia vedie centrálny register údajov o ťažkých úžitkových vozidlách (ďalej len „centrálny register“) nahlásených podľa článkov 13a a 13b.

Centrálny register je verejne dostupný s výnimkou údajových záznamov uvedených v bode 3.2 prílohy V.

Hodnota odporu vzduchu sa zverejní v podobe rozpätia, ktoré sa stanovuje v časti C prílohy IV.

2. Európska environmentálna agentúra spravuje centrálny register v mene Komisie.

Článok 13d

Monitorovanie výsledkov overovacích kontrol na ceste

1. Pokiaľ je to možné, Komisia monitoruje výsledky kontrol na ceste vykonávaných v rámci nariadenia (ES) č. 595/2009 s cieľom overiť emisie CO₂ a spotrebu paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel.

2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie spresnením údajov, ktoré majú príslušné orgány členských štátov nahlasovať na účely odseku 1 tohto článku.

Článok 13e

Kvalita údajov

1. Príslušné orgány a výrobcovia zodpovedajú za správnosť a kvalitu údajov, ktoré nahlasujú podľa článkov 13a a 13b. Komisiu bezodkladne informujú o všetkých zistených chybách v nahlásených údajoch.
2. Komisia vykonáva vlastné overenie kvality údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b.
3. Ak je Komisia informovaná o chybách v údajoch nahlásených podľa odseku 1 alebo ak na základe vlastného overenia podľa odseku 2 odhalí nezrovnalosti v súboroch údajov, vo vhodných prípadoch prijme opatrenia potrebné na opravu údajov zverejnených v centrálnom registri.
4. Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov stanoviť opatrenia na overenie a opravu podľa odsekov 2 a 3 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16.

Článok 13f

Správne pokuty

1. Komisia môže ukladať správnu pokutu v každom z nasledujúcich prípadov:
 - a) ak zistí, že údaje nahlásené výrobcom podľa článku 13b tohto nariadenia sa odchyľujú od údajov vyplývajúcich z dokumentácie výrobcu alebo osvedčenia o typovom schválení motora vydaného podľa rámca nariadenia (ES) č. 595/2009 a odchýlka je úmyselná alebo je výsledkom hrubej nedbanlivosti;
 - b) ak sa údaje nepredložili v lehote uvedenej v článku 13b ods. 1 druhom pododseku a meškanie nemožno náležite zdôvodniť.

Komisia na účely overenia údajov uvedených v písmene a) konzultuje s príslušnými typovými schvaľovacími orgánmi.

Správne pokuty musia byť účinné, primerané a odrádzajúce a nesmú prekročiť 30 000 EUR za každé ťažké úžitkové vozidlo, ktorého sa týka odchýlka alebo neskoré predloženie údajov, ako sa uvádza v písmenách a) a b).

2. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením postupu a metód výpočtu a výberu správnych pokút podľa odseku 1 tohto článku.

Uvedené delegované akty musia rešpektovať tieto zásady:

- a) postup rešpektuje právo na dobrú správu vecí verejných, a to najmä právo na vypočutie a právo na prístup k spisu a zároveň rešpektuje legitímne záujmy dôvernosti a obchodného tajomstva;
 - b) Komisia sa pri výpočte primeraných správnych pokút riadi zásadami účinnosti, proporcionality a odrádzania a v príslušných prípadoch berie do úvahy závažnosť a následky odchýlky alebo oneskorenia, počet ťažkých úžitkových vozidiel, ktorých sa týkajú odlišné alebo oneskorené údaje, konanie výrobcu v dobrej viere, stupeň starostlivosti a spolupráce výrobcu, opakovanie, frekvenciu a trvanie odchýlky alebo oneskorenia, ako aj akékoľvek predchádzajúce sankcie, ktoré boli tomu istému výrobcovi uložené;
 - c) správne pokuty sa vyberajú bez zbytočného odkladu prostredníctvom stanovenia lehôt pre platby a prípadne vrátane možnosti rozdelenia uvedených pokút na viaceré splátky a fázy.
3. Sumy správnych pokút sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Európskej únie.“

17. Článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14

Zmeny príloh I, IV a V

1. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 tohto nariadenia s cieľom zmeniť tieto prvky v prílohe I k tomuto nariadeniu, aby sa zohľadnil technický pokrok, vývoj logistiky nákladnej dopravy, potrebné úpravy založené na uplatňovaní tohto nariadenia a zmeny príslušných právnych aktov o typovom schvaľovaní, najmä nariadení (EÚ) 2018/858 a (ES) č. 595/2009:
 - a) kritériá vymedzujúce podskupiny vozidiel stanovené v bode 1.1 vrátane doplnenia samostatných podskupín vozidiel pre nákladné vozidlá pre osobitne ťažké jazdné súpravy (EHC);
 - b) kritériá vymedzujúce profesionálne vozidlá stanovené v bode 1.2;
 - c) kritériá pre prevádzkový dojazd rôznych technológií hnacích sústav stanovené v bode 1.3;
 - d) zoznam profilov využitia stanovený v bode 1.4;
 - e) váha profilov využitia stanovená v bodoch 2.1.1, 2.1.2 a 2.1.3;

- f) užitočné zaťaženia, počet cestujúcich, hmotnosť cestujúcich, technicky prípustné maximálne užitočné zaťaženia, technicky prípustný maximálny počet cestujúcich a objem nákladu podskupín vozidiel stanovených v bode 2.5;
 - g) hodnoty počtu najazdených kilometrov za rok stanovené v bodoch 2.6.1, 2.6.2 a 2.6.3.
2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť tieto prvky prílohy IV:
- a) požiadavky na údaje uvedené v častiach A a B s cieľom zohľadniť technický pokrok, potrebné úpravy založené na uplatňovaní tohto nariadenia a zmeny príslušných právnych aktov o typovom schvaľovaní, najmä nariadení (EÚ) 2018/858 a (ES) č. 595/2009;
 - b) aktualizácie alebo úpravy rozpätí týkajúcich sa hodnoty odporu vzduchu stanovených v časti C, aby sa zohľadnili zmeny v dizajne ťažkých úžitkových vozidiel a zabezpečilo sa, že tieto rozpätia budú aj naďalej relevantné na informačné účely a na účely porovnávania.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť tieto prvky prílohy V:
- a) postup nahlasovania, ktorý je v nej stanovený, s cieľom zohľadniť skúsenosti získané pri uplatňovaní tohto nariadenia a prispôsobiť postup nahlasovania technickému pokroku;

- b) bod 3.2 doplnením akýchkoľvek údajových záznamov, ktoré boli pridané do centrálneho registra.“

18. Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

Preskúmanie

1. Komisia do 31. decembra 2027 preskúma účinnosť a vplyv tohto nariadenia, najmä v súvislosti s cieľom klimateckej neutrality najneskôr do roku 2050, a predloží správu s výsledkami tohto preskúmania Európskemu parlamentu a Rade.

Komisia v uvedenej správe vyhodnotí najmä:

- a) počet evidencií ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami v členských štátoch;
- b) pokrok pri zavádzaní verejnej a súkromnej infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc pre alternatívne palivá pre ťažké úžitkové vozidlá, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ako aj existenciu infraštruktúrnych obmedzení v tretích krajinách pri prevádzke nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v EÚ mimo Únie;

- c) vplyv na zamestnanosť, najmä na mikropodniky a na malé a stredné podniky (MSP), účinnosť opatrení na podporu rekvalifikácie a zvyšovanie úrovne zručností pracovnej sily a význam hospodársky životaschopného a sociálne spravodlivého prechodu na cestnú mobilitu s nulovými emisiami; osobitný dôraz sa kladie na vplyv na okrajové členské štáty a na vplyv na prepravu tovaru podliehajúceho skaze;
- d) či je pokračovanie výnimky stanovenej v článku 6b pre výrobcov vyrábajúcich malý počet vozidiel stále odôvodnené;
- e) vplyv stanovenia minimálnych prahových hodnôt energetickej účinnosti pre nové ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami uvádzané na trh Únie;
- f) úroveň poplatku za nadmerné emisie CO₂, aby sa zabezpečilo, že presahuje priemerné hraničné náklady na technológie potrebné na splnenie cieľov znižovania emisií CO₂;
- g) začlenenie týchto ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré v súčasnosti nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2017/2400, do cieľov znižovania emisií CO₂:
 - i) malé nákladné vozidlá s TPMLM nižšou alebo rovnajúcou sa 5 ton po preskúmaní vhodnosti určenia emisií CO₂ pre takéto ťažké úžitkové vozidlá v súlade s nariadením (EÚ) 2017/2400 (simulácie VECTO), so zreteľom na nariadenie (EÚ) 2017/1151, a

- ii) vozidlá na špeciálne účely, terénne vozidlá a terénne vozidlá na špeciálne účely;
- h) akékoľvek osobitné obmedzenia na dosiahnutie súladu s článkom 3d ods. 1 z dôvodu sociálno-ekonomických nákladov a prínosov vzhľadom na špecifickú morfológiu územia alebo meteorologické okolnosti, ako aj nedávne investície do biometánu, ktoré už uskutočnili verejné orgány;
- i) úloha uhlíkového korekčného faktora pri prechode na mobilitu s nulovými emisiami v odvetví ťažkých úžitkových vozidiel;
- j) úloha metodiky evidencie ťažkých úžitkových vozidiel výlučne na uhlíkovo neutrálnu palivá v súlade s právom Únie a s cieľom Únie dosiahnuť klimatickú neutralitu;
- k) či vytvorenie nových podskupín vozidiel pre nákladné vozidlá pre osobitne ťažké jazdné súpravy (EHC) viedlo k neprimeranému zvýšeniu menovitého výkonu motora;
- l) možnosť vypracovať spoločnú metodiku Únie na hodnotenie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO₂ počas celého životného cyklu nových ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré sú umiestnené na trh Únie;

- m) možnosti zohľadnenia ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami, ktoré boli dodatočne modernizované z konvenčných ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré boli zaevidované, na účely posúdenia súladu podľa tohto nariadenia.

K tejto správe sa vo vhodných prípadoch pripojí legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia.

2. Komisia posúdi úlohu udržateľných palív z obnoviteľných zdrojov pri prechode na klimatickú neutralitu, a to aj v odvetví ťažkých úžitkových vozidiel. Nezávisle od preskúmania uvedeného v odseku 1 a v rámci širšej stratégie zavádzania takýchto palív Komisia do 31. decembra 2025 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu s komplexnou analýzou potreby ďalej stimulovať zavádzanie moderných biopalív, bioplynu a palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu v odvetví ťažkých úžitkových vozidiel, ako aj vhodný rámec opatrení vrátane finančných stimulov na dosiahnutie uvedeného zavádzania. Na základe tejto analýzy Komisia vo vhodných prípadoch predloží ďalšie legislatívne návrhy alebo predloží členským štátom odporúčania.“

19. Článok 17 sa mení takto:

a) v odseku 2 sa prvá veta nahrádza takto:

„Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 3d ods. 3, článku 13 ods. 4 druhý pododsek, článku 13d ods. 2, článku 13f ods. 2 a článku 14 ods. 1, 2 a 3 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia].“;

b) v odseku 3 sa prvá veta nahrádza takto:

„Delegovanie právomoci uvedené v článku 3d ods. 3, článku 13 ods. 4 druhom pododseku, článku 13d ods. 2, článku 13f ods. 2 a článku 14 ods. 1, 2 a 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať.“;

c) v odseku 6 sa prvá veta nahrádza takto:

„Delegovaný akt prijatý podľa článku 3d ods. 3, článku 13 ods. 4 druhého pododseku, článku 13d ods. 2, článku 13f ods. 2 a článku 14 ods. 1, 2 a 3 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku.“

20. Prílohy I a II k nariadeniu (EÚ) 2019/1242 sa nahrádzajú znením uvedeným v prílohe I k tomuto nariadeniu.
21. Text stanovený v prílohe II k tomuto nariadeniu sa dopĺňa ako prílohy III, IV, V a VI k nariadeniu (EÚ) 2019/1242.

Článok 2

Zmeny nariadenia (EÚ) 2018/858

Nariadenie (EÚ) 2018/858 sa mení takto:

1. Článok 3 sa mení takto:

- a) bod 33 sa nahrádza takto:

„33. „náves“ je prípojné vozidlo, ktorého náprava alebo nápravy sú umiestnené za ťažiskom vozidla (keď je rovnomerne naložené) a ktoré je vybavené spojovacím zariadením umožňujúcim prenos horizontálnych a vertikálnych síl na ťažné vozidlo;“;

- b) dopĺňa sa tento bod:

„59. „elektrické prípojné vozidlo“ je akýkoľvek druh prípojného vozidla, ktoré môže prispieť k pohonu jazdnej súpravy prostredníctvom vlastnej elektrickej hnacej sústavy a ktoré sa nedá používať na verejných komunikáciách bez toho, aby bolo aktívne ťahané motorovým vozidlom;“

2. V prílohe I časti B bode 6.1.1 písm. d) sa dopĺňa tento bod:

„iii) konštrukciu a výrobu hlavných častí hnacieho systému a zásobníka energie v prípade elektrických prípojných vozidiel;“

Článok 3

Zrušenie nariadenia (EÚ) 2018/956

Nariadenie (EÚ) 2018/956 sa zrušuje s účinnosťou od ... [deň začatia uplatňovania tohto pozmeňujúceho nariadenia].

Odkazy na nariadenie (EÚ) 2018/956 sa považujú za odkazy na nariadenie (EÚ) 2019/1242 a vykladajú sa v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe VI k nariadeniu (EÚ) 2019/1242, ktorá je včlenená do prílohy II k tomuto nariadeniu.

Článok 4

Prechodné ustanovenia

Bez ohľadu na článok 3, pokiaľ ide o nahlasovacie obdobia pred ... [deň začatia uplatňovania tohto pozmeňujúceho nariadenia], naďalej sa uplatňuje nariadenie (EÚ) 2019/1242 v znení platnom k 30. júnu ... [rok prvého 1. júla nasledujúceho po nadobudnutí účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] a nariadenie (EÚ) 2018/956 v znení platnom k 30. júnu ... [rok prvého 1. júla nasledujúceho po nadobudnutí účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia].

Článok 5
Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od 1. júla ... [rok prvého 1. júla nasledujúceho po nadobudnutí účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia].

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

V Bruseli

Za Európsky parlament
predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka

PRÍLOHA I

Prílohy I a II k nariadeniu (EÚ) 2019/1242 sa menia takto:

1. Príloha I sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA I

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

1. Podskupiny vozidiel

- 1.1. Na účely tohto nariadenia sa pre každé nové ťažké úžitkové vozidlo vymedzuje podskupina vozidiel *sg*.

- 1.1.1. V prípade ťažkých úžitkových vozidiel kategórie N sa podskupina vozidiel *sg* vymedzuje takto:

Skupina vozidiel podľa prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2017/2400	Typ kabíny	Výkon motora	Prevádzkový dojazd (OR)	Podskupina vozidiel (sg) priradená na účely tohto nariadenia*	
				Iné ako profesionálne vozidlá	Profesionálne vozidlá
53 a ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami v 51	Všetky			53	53v
54 a ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami v 52	Všetky			54	-

Skupina vozidiel podľa prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2017/2400	Typ kabíny	Výkon motora	Prevádzkový dojazd (OR)	Podskupina vozidiel (sg) priradená na účely tohto nariadenia*	
				Iné ako profesionálne vozidlá	Profesionálne vozidlá
1s	Všetky			1s	1sv
1	Všetky			1	1v
2	Všetky			2	2v
3	Všetky			3	3v
4	Všetky	< 170 kW	Všetky	4-UD	4v
	denná kabína	≥ 170 kW	Všetky	4-RD	
	spacia kabína	≥ 170 kW a < 265 kW			
	spacia kabína	≥ 265 kW	< 350 km		
	spacia kabína	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH	
9	denná kabína	Všetky	Všetky	9-RD	9v
	spacia kabína	Všetky	< 350 km		
	spacia kabína	Všetky	≥ 350 km	9-LH	
5	denná kabína	Všetky	Všetky	5-RD	5v
	spacia kabína	< 265 kW			
	spacia kabína	≥ 265 kW	< 350 km		
	spacia kabína	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH	

Skupina vozidiel podľa prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2017/2400	Typ kabíny	Výkon motora	Prevádzkový dojazd (OR)	Podskupina vozidiel (sg) priradená na účely tohto nariadenia*	
				Iné ako profesionálne vozidlá	Profesionálne vozidlá
10	denná kabína	Všetky	Všetky	10-RD	10v
	spacia kabína	Všetky	< 350 km		
	spacia kabína	Všetky	≥ 350 km	10-LH	
11	Všetky			11	11v
12	Všetky			12	12v
16	Všetky			16	16v

* Na výpočet podielov vozidiel a priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcov za nahlasovacie obdobia rokov 2030 až 2034 v súlade s bodmi 2.4 a 2.7 sa profesionálne vozidlá kategórie N s nulovými emisiami priradia takto:

Profesionálne vozidlo s nulovými emisiami v podskupine vozidiel	Priradené do podskupiny vozidiel
53v	53
1sv	1s
1v	1
2v	2
3v	3
4v	4-UD
5v	5-RD
9v	9-RD
10v	10-RD
11v	11
12v	12
16v	16

„Spacia kabína“ je typ kabíny s priestorom za sedadlom vodiča určeným na nocľah, nahlásený podľa článkov 13a a 13b.

„Denná kabína“ je akýkoľvek iný typ kabíny.

Ak sa nové ťažké úžitkové vozidlo zaradí do podskupiny vozidiel 4-UD, ale pre profily využitia UDL alebo UDR nie sú k dispozícii údaje o emisiách CO₂ v g/km v zmysle vymedzenia v bode 1.4, zaradí sa do podskupiny vozidiel 4-RD.

„Prevádzkový dojazd“ je vzdialenosť, ktorú ťažké úžitkové vozidlo dokáže prejsť v podmienkach diaľkovej prepravy bez dobitia energie alebo doplnenia pohonných látok, ako sa stanovuje v bode 1.3.

1.1.2. V prípade ťažkých úžitkových vozidiel kategórie M sa podskupina vozidiel *sg* vymedzuje takto:

Skupina vozidiel podľa prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2017/2400	Podskupina vozidiel (<i>sg</i>) priradená na účely tohto nariadenia
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33a, 33e, 37a, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

1.1.3. V prípade ťažkých úžitkových vozidiel kategórie O sa podskupina vozidiel *sg* vymedzuje takto:

Skupiny vozidiel vymedzené v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2022/1362	Podskupina vozidiel (<i>sg</i>) priradená na účely tohto nariadenia
Všetky skupiny s jednou, dvomi alebo tromi nápravami uvedené v tabuľke 1	Rovnaké ako v stĺpci „skupina vozidiel“ v tabuľkách v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2022/1362.
Všetky skupiny s dvomi alebo tromi nápravami uvedené v tabuľke 4	
Všetky skupiny uvedené v tabuľke 6	

1.2. Profesionálne vozidlá sú vymedzené týmito kritériami:

Kategória vozidla	Konfigurácia podvozku	Kritériá pre profesionálne vozidlá
N	Nákladné vozidlo s nadstavbou	Na doplnenie kódu karosérie uvedeného v položke 38 osvedčenia o zhode sa používa jedna z týchto číslíc uvedených v dodatku 2 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 alebo 31;
	Ťahač	Maximálna rýchlosť nepresahujúca 79 km/h

1.3. Prevádzkový dojazd sa na účely tohto nariadenia stanovuje takto:

Technológia hnacej sústavy	Prevádzkový dojazd (OR)
Ťažké úžitkové vozidlá, ktoré energiu na účely mechanického pohonu čerpajú len zo zásobníka elektrickej energie alebo zásobníka inej energie	OR = skutočný dojazd v režime vybíjania batérie uvedený podľa bodu 2.4.1 v časti I prílohy IV k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 pre profil využitia LHR
Iné technológie	OR > 350 km

1.4. Vymedzenia profilov využitia

RDL	Regionálna preprava pri nízkom užitočnom zaťažení
RDR	Regionálna preprava pri reprezentatívnom užitočnom zaťažení
LHL	Diaľková preprava pri nízkom užitočnom zaťažení
LHR	Diaľková preprava pri reprezentatívnom užitočnom zaťažení
UDL	Mestská preprava pri nízkom užitočnom zaťažení
UDR	Mestská preprava pri reprezentatívnom užitočnom zaťažení
REL	Regionálna preprava (EMS) pri nízkom užitočnom zaťažení
RER	Regionálna preprava (EMS) pri reprezentatívnom užitočnom zaťažení
LEL	Diaľková preprava (EMS) pri nízkom užitočnom zaťažení
LER	Diaľková preprava (EMS) pri reprezentatívnom užitočnom zaťažení
MUL	Mestská preprava pri nízkom užitočnom zaťažení
MUR	Mestská preprava pri reprezentatívnom užitočnom zaťažení
COL	Vozidlá v stavebníctve pri nízkom užitočnom zaťažení
COR	Vozidlá v stavebníctve pri reprezentatívnom užitočnom zaťažení
HPL	Ťažká mestská preprava, osobná preprava, nízke zaťaženie

HPR	Ťažká mestská preprava, osobná preprava, reprezentatívne zaťaženie
UPL	Mestská preprava, osobná preprava, nízke zaťaženie
UPR	Mestská preprava, osobná preprava, reprezentatívne zaťaženie
SPL	Prímestská preprava, osobná preprava, nízke zaťaženie
SPR	Prímestská preprava, osobná preprava, reprezentatívne zaťaženie
IPL	Prímestská preprava, osobná preprava, nízke zaťaženie
IPR	Medzimestská preprava, osobná preprava, reprezentatívne zaťaženie
CPL	Autokarová preprava, osobná preprava, nízke zaťaženie
CPR	Autokarová preprava, osobná preprava, reprezentatívne zaťaženie

2. Výpočet priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu

2.1. Výpočet špecifických emisií CO₂ nového ťažkého úžitkového vozidla

Špecifické emisie CO₂ (v g/km) nového ťažkého úžitkového vozidla v zaradeného do podskupiny vozidiel *sg*, alebo jeho primárneho vozidla, sa vypočítajú takto:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

kde:

Σ_{mp} je súčet hodnôt za všetky profily využitia mp uvedené v bode 1.4;

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

$W_{sg,mp}$ je váha profilu využitia uvedená v bodoch 2.1.1 až 2.1.3;

$CO_{2v,mp}$ sú emisie CO_2 v g/km nového ťažkého úžitkového vozidla v určené pre profil využitia mp , nahlásené podľa článkov 13a a 13b a normalizované podľa prílohy III;

$CO_{2p,mp}$ sú emisie CO_2 v g/km primárneho vozidla nového ťažkého úžitkového vozidla v určené pre profil využitia mp a pre konfiguráciu podvozku (nízka/vysoká podlaha, počet palúb) uplatniteľnú pre podskupinu sg , nahlásené podľa článkov 13a a 13b a normalizované podľa prílohy III;

V prípade ťažkých úžitkových motorových vozidiel s nulovými emisiami sa hodnoty $CO_{2v,mp}$ a $CO_{2p,mp}$ stanovia na 0.

2.1.1. Váhy profilov využitia ($W_{sg,mp}$) pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie N

Podskupina vozidiel (sg)*	Profil využitia (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53, 53v	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s, 1sv	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1, 1v	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2, 2v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3, 3v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11v	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,23	0,3	0,37
12	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7
16, 16v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

* Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.1.

** Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.4.

2.1.2. Váhy profilov využitia ($W_{sg,mp}$) pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie M

Podsku pina vozidiel (<i>sg</i>) [*]	Profil využitia (<i>mp</i>) ^{**}									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

* Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.1.

** Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.4.

2.1.3. Váhy profilov využitia($W_{sg,mp}$) pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie O

Podskupina vozidiel (sg)*	Profil využitia (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

* Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.1.

** Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.4.

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

Priemerné špecifické emisie CO₂ $avgCO2_{sg}$ všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine vozidiel sg alebo prípadne ich primárnych vozidiel sa za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie vypočítajú takto:

2.2.1. Pre ťažké úžitkové vozidlá kategórií N a O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \quad (\text{v g/tkm})$$

2.2.2. Pre dokončené alebo dokončované vozidlá kategórie M:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - V_{pv_{sg}}) \times PN_{sg}} \quad (\text{v g/pkm})$$

2.2.3. Pre primárne vozidlá ťažkých úžitkových vozidiel kategórie M:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{V_{pv_{sg}} \times PN_{sg}} \quad (\text{v g/pkm})$$

kde:

- Σ_v je súčet hodnôt za všetky nové ťažké úžitkové vozidlá výrobcu v podskupine vozidiel *sg*, s výhradou článku 7b;
- CO_{2v} sú špecifické emisie CO_2 nového ťažkého úžitkového vozidla *v* určené v súlade s bodom 2.1;
- CO_{2pv} sú špecifické emisie CO_2 primárneho vozidla nového ťažkého úžitkového vozidla *v* určené v súlade s bodom 2.1;
- V_{sg} je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v podskupine vozidiel *sg*;
- V_{pvsg} počet nových ťažkých úžitkových vozidiel v rámci podskupiny vozidiel *sg*, ktorý sa podľa článku 7b započítava do emisií CO_2 ich primárnych vozidiel pri výpočte priemerných špecifických emisií CO_2 podľa bodu 2.2.3;
- PL_{sg} je priemerné užitočné zaťaženie ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine vozidiel *sg* určené v bode 2.5;
- PN_{sg} je priemerný počet cestujúcich vo vozidlách v podskupine *sg* určený v bode 2.5.

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

2.3.1 Nahlasovacie obdobia 2019 až 2024

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

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

kde:

V_{all} je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v podskupinách vozidiel $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$;

V_{conv} je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v podskupinách vozidiel $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$ s výnimkou ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami;

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

kde:

$$V_{in} \text{ je } \sum v (1 + (1 - CO_{2v}/LET_{sg}))$$

pričom $\sum v$ je súčet hodnôt za všetky nové ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami v podskupinách vozidiel $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$;

- $CO2_v$ sú špecifické emisie CO₂ v g/km ťažkého úžitkového vozidla v s nulovými alebo nízkymi emisiami určené v súlade s bodom 2.1;
- LET_{sg} je prahová hodnota nízkych emisií podskupiny vozidiel sg , do ktorej ťažké úžitkové vozidlo patrí, ako sa vymedzuje v bode 2.3.4;
- V_{out} je celkový počet ťažkých úžitkových vozidiel kategórie N s nulovými emisiami, ktoré nie sú v podskupinách vozidiel, na ktoré sa vzťahuje vymedzenie V_{in} , a s maximálnou hodnotou 1,5 % hodnoty V_{conv} .

2.3.2 Nahlasovacie obdobia 2025 až 2029

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

$$ZLEV = 1 - (y - x) \quad \text{ak je však výsledok vyšší ako 1 alebo nižší ako 0,97,}$$

koeficient ZLEV sa stanoví na 1 alebo na 0,97,

kde:

x je 0,02;

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

V_{in} je celkový počet novo evidovaných ťažkých úžitkových vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami v podskupinách vozidiel $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$, pričom každé z nich sa ráta ako $ZLEV_{specific}$ v súlade s týmto vzorcom:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

kde:

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

LET_{sg} je prahová hodnota nízkych emisií podskupiny vozidiel sg , do ktorej ťažké úžitkové vozidlo v patrí, ako sa vymedzuje v bode 2.3.4;

V_{out} je celkový počet novo evidovaných ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami kategórie N, ktoré nie sú v podskupinách vozidiel, na ktoré sa vzťahuje vymedzenie V_{in} , a s maximálnou hodnotou 0,035 násobku hodnoty V_{total} ;

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

Ak V_{in}/V_{total} je nižší ako 0,0075, faktor $ZLEV$ sa stanoví na 1.

2.3.3 Nahlasovacie obdobia od roku 2030

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Výpočet prahovej hodnoty nízkych emisií

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

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

kde:

$rCO2_{sg}$ sú referenčné emisie CO_2 podskupiny vozidiel sg , ako sa určuje v bode 3;

PL_{sg} je priemerné užitočné zaťaženie ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine vozidiel sg určené v bode 2.5.

2.4. Výpočet podielov ťažkých úžitkových vozidiel

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

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

Podiel nových ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami v podskupine vozidiel (zev_{sg}) za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie sa vypočíta takto:

$$zev_{sg} = \frac{V_{zev_{sg}}}{V_{sg}}$$

Podiel nových ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine vozidiel sg , ktorý sa podľa článku 7b započítava do emisií CO_2 ich primárnych vozidiel pri výpočte priemerných špecifických emisií CO_2 podľa bodu 2.2, sa za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie vypočíta takto:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

kde:

$V_{zev_{sg}}$ je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami výrobcu v podskupine vozidiel sg ;

Vpv_{sg} počet nových ťažkých úžitkových vozidiel v rámci podskupiny vozidiel sg , ktorý sa podľa článku 7b započítava do emisií CO_2 ich primárnych vozidiel pri výpočte priemerných špecifických emisií CO_2 podľa bodu 2.2.;

V_{sg} je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v podskupine vozidiel sg ;

V je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu.

2.5. Hodnoty užitočného zaťaženia, počet cestujúcich a objemy nákladného priestoru

Hodnota priemerného užitočného zaťaženia PL_{sg} ťažkého úžitkového vozidla kategórie N alebo O v podskupine vozidiel sg sa vypočíta takto:

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

Priemerný počet cestujúcich PN_{sg} ťažkého úžitkového vozidla kategórie M v podskupine vozidiel sg sa vypočíta takto:

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

kde:

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

$W_{sg,mp}$ je váha profilu využitia uvedená v bodoch 2.1.1 až 2.1.3;

$PL_{sg,mp}$ je hodnota užitočného zaťaženia priradená ťažkým úžitkovým vozidlám kategórií N a O v podskupine vozidiel sg pre profil využitia mp , ako je uvedené v bodoch 2.5.1 a 2.5.3.

$PN_{sg,mp}$ je počet cestujúcich priradený ťažkým úžitkovým vozidlám kategórie M v podskupine vozidiel sg pre profil využitia mp , ako je uvedené v bode 2.5.2.

2.5.1. Ťažké úžitkové vozidlá kategórie N

Hodnoty užitočného zaťaženia $PL_{sg, mp}$ (v tonách) sa určujú takto:

Podskupi na vozidiel <i>sg</i> [*]	Profil využitia <i>mp</i> ^{**}													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	ako sa určuje v bode 3.1.1		neuplatňuje sa		ako sa určuje v bode 3.1.1		neuplatňuje sa							
53v														
54														
1s														
1sv														
1														
1v														
2			ako sa určuje v bode 3.1.1											
2v														
3														
3v			neuplatňuje sa											
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD														
4-LH														
4v														
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	neupl atňuje sa	neupl atňuje sa	2,6	12,9
5-LH														
5v														

Podskupi na vozidiel sg [*]	Profil využitia <i>mp</i> ^{**}													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	neupl atňuje sa	neupl atňuje sa	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
11v														
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	neupl atňuje sa	neupl atňuje sa	2,6	12,9
12v														
16	neuplatňuje sa												2,6	12,9
16v														

* Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.1.

** Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.4.

Hodnoty technicky prípustného maximálneho užitočného zaťaženia $maxPL_{sg}$ a objemov nákladného priestoru CV_{sg} sa určujú v súlade s bodom 3.1.1.

2.5.2. Ťažké úžitkové vozidlá kategórie M

Počty cestujúcich $PN_{sg,mp}$, hmotnosti cestujúcich $PM_{sg,mp}$ a technicky prípustné maximálne počty cestujúcich $maxPN_{sg}$ pre podskupinu vozidiel sg a profil využitia mp sa určujú v súlade s bodom 3.1.1.

2.5.3. Ťažké úžitkové vozidlá kategórie O

Hodnoty užitočného zaťaženia $PL_{sg, mp}$ (v tonách) sa určujú takto:

Podskupina vozidiel (sg)*	Profil využitia (mp)**						
	RDL	RD R	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa
611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa

* Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.1.

** Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.4.

Hodnoty technicky prípustného maximálneho užitočného zaťaženia $maxPL_{sg}$ a objemov nákladného priestoru CV_{sg} sa určujú v súlade s bodom 3.1.1.

2.6. Výpočet váhového koeficientu počtu najjazdených kilometrov a užitočného zaťaženia alebo počtu cestujúcich

Váhový koeficient najjazdených kilometrov a užitočného zaťaženia (počtu cestujúcich) (MPW_{sg}) podskupiny vozidiel sg sa vymedzuje ako súčin hodnoty ročne najjazdených kilometrov stanovenej v bode 2.6.1 a hodnoty užitočného zaťaženia a počtu cestujúcich za podskupinu vozidiel stanovenej v bodoch 2.5.1, 2.5.2 a 2.5.3 pre vozidlá kategórie N, M a O, normalizovaný na príslušnú hodnotu pre podskupinu vozidiel 5-LH a vypočíta sa takto:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{pre ťažké úžitkové vozidlá kategórií N a O})$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie M})$$

kde:

AM_{sg} je počet ročne najjazdených kilometrov stanovený v bodoch 2.6.1, 2.6.2 a 2.6.3 pre ťažké úžitkové vozidlá v príslušnej podskupine vozidiel;

AM_{5-LH} je počet ročne najjazdených kilometrov stanovený pre podskupinu vozidiel 5-LH v bode 2.6.1;

PL_{sg} sa určuje v zmysle bodov 2.5.1 a 2.5.3;

PN_{sg} sa určuje v zmysle bodu 2.5.2;

PL_{5-LH} je hodnota priemerného užitočného zaťaženia v podskupine vozidiel 5-LH v zmysle bodu 2.5.1.

2.6.1. Počet ročne najazdených kilometrov ťažkých úžitkových vozidiel kategórie N

Podskupina vozidiel (sg)*	Počet ročne najazdených kilometrov AM_{sg} (v km)
53, 53v	58 000
54	58 000
1s, 1sv	58 000
1, 1v	58 000
2, 2v	60 000
3, 3v	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
11v	60 000

Podskupina vozidiel (sg)*	Počet ročne najazdených kilometrov AM _{sg} (v km)
12	67 000
12v	60 000
16, 16v	60 000

* Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.1.

2.6.2. Počet ročne najazdených kilometrov ťažkých úžitkových vozidiel kategórie M

Podskupina vozidiel (sg)*	Počet ročne najazdených kilometrov AM _{sg} (v km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

* Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.1.

2.6.3. Počet ročne najazdených kilometrov ťažkých úžitkových vozidiel kategórie O

Podskupina vozidiel (<i>sg</i>)*	Počet ročne najazdených kilometrov AM_{sg} (v km)
111, 111V, 112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

* Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.1.

2.7. Priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcov, ako sa uvádza v článku 4

Za každého výrobcu sa vypočítajú tieto priemerné špecifické emisie CO₂:

2.7.1. V nahlasovacích obdobiach rokov 2019 až 2029:

$$CO_2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

2.7.2. V nahlasovacích obdobiach od roku 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kde:

$\sum_{sg}$ je súčet hodnôt za tie podskupiny vozidiel, ktoré sú zahrnuté do výpočtu konkrétnych priemerných špecifických emisií CO₂ v súlade s bodom 4.2;

$ZLEV$ sa určuje podľa bodu 2.3;

$share_{sg}$ sa určuje podľa bodu 2.4;

zev_{sg} sa určuje podľa bodu 2.4;

pv_{sg} sa určuje podľa bodu 2.4;

MPW_{sg} sa určuje podľa bodu 2.6;

$avgCO2_{sg}$ sa určuje podľa bodu 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ sa určuje podľa bodu 2.2;

$rCO2_{sg}$ sa určuje podľa bodu 3.1.2.

3. Výpočet referenčných hodnôt

3.1. Referenčné hodnoty

Nasledujúce referenčné hodnoty sa vypočítajú na základe všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel všetkých výrobcov za referenčné obdobie, ktoré sa v súlade s bodom 3.2 vzťahuje na podskupinu vozidiel sg .

3.1.1 Hodnoty užitočného zaťaženia $PL_{sg,mp}$, počtu cestujúcich $PN_{sg,mp}$, hmotnosti cestujúcich $PM_{sg,mp}$, technicky prípustného maximálneho užitočného zaťaženia $maxPL_{sg}$, technicky prípustného maximálneho počtu cestujúcich $maxPN_{sg}$ a objemu nákladného priestoru CV_{sg} sa pre každú podskupinu vozidiel sg vypočítajú takto:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \quad (\text{pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie N})^*$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} (\text{pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie M})^*$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} (\text{pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie M})^*$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} (\text{pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie N})$$

$$\max PN_{sg} = \frac{\sum_v \max PN_v}{rV_{sg}} \quad (\text{pre ťažké ťžitkové vozidlá kategórie M})$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \quad (\text{pre ťažké ťžitkové vozidlá kategórie O})$$

(*len v prípade podskupín vozidiel, pre ktoré sa v bode 2.5 neuvádzajú pre $PL_{sg,mp}$ alebo $PN_{sg,mp}$ žiadne explicitné hodnoty)

3.1.2. Referenčné emisie CO_2 $rCO2_{sg}$ uvedené v článku 3 sa vypočítajú takto:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{pre ťažké ťžitkové vozidlá kategórií N a O})$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{pre ťažké ťžitkové vozidlá kategórie M})$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \quad (\text{pre ťažké ťžitkové vozidlá kategórie M})$$

kde:

$\sum_v$ je súčet hodnôt za všetky nové ťažké ťžitkové vozidlá v podskupine vozidiel sg zaevidované v referenčnom období, ktoré sa v súlade s bodom 3.2 vzťahuje na podskupinu sg ;

$CO2_v$ sú špecifické emisie CO_2 nového ťažkého ťžitkového vozidla v určené v súlade s bodom 2.1, prípadne upravené podľa prílohy II;

$CO2p_v$	sú špecifické emisie CO ₂ primárneho vozidla nového ťažkého úžitkového vozidla v určené v súlade s bodom 2.1, prípadne upravené podľa prílohy II;
rV_{sg}	je počet všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine vozidiel <i>sg</i> zaevidovaných v referenčnom období, ktoré sa v súlade s bodom 3.2 vzťahuje na podskupinu <i>sg</i> ;
PL_{sg}	je priemerné užitočné zaťaženie ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine vozidiel <i>sg</i> určené v bode 2.5;
PN_{sg}	je priemerný počet cestujúcich v ťažkých úžitkových vozidlách v podskupine vozidiel <i>sg</i> určený v bode 2.5;
$PL_{v,mp}$	je užitočné zaťaženie ťažkého úžitkového vozidla <i>v</i> v profile využitia <i>mp</i> určené na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;
$PN_{v,mp}$	je počet cestujúcich v ťažkom úžitkovom vozidle <i>v</i> v profile využitia <i>mp</i> určený na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;
$PM_{v,mp}$	je hmotnosť cestujúcich v ťažkom úžitkovom vozidle <i>v</i> v profile využitia <i>mp</i> určená na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;
$maxPL_v$	je technicky prípustné maximálne užitočné zaťaženie ťažkého úžitkového vozidla <i>v</i> určené na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;

$maxPN_v$ je technicky prípustný maximálny počet cestujúcich v ťažkom úžitkovom vozidle v určený na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;

CV_v je objem nákladného priestoru ťažkého úžitkového vozidla v určený na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b.

3.2. Referenčné obdobia uplatniteľné na podskupiny vozidiel

Na podskupiny vozidiel sa ako referenčné obdobia uplatňujú tieto nahlasovacie obdobia:

Podskupina vozidiel sg	Nahlasovacie obdobie roka uplatniteľné ako referenčné obdobie
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
1, 2, 3, 11, 12, 16	2021
Všetky ostatné	2025

3.2.1. Ak je v referenčnom období uvedenom v bode 3.2 v podskupine vozidiel *sg* počet nových ťažkých úžitkových vozidiel všetkých výrobcov nižší ako 50, uplatňujú sa tieto pravidlá:

Priemerné špecifické emisie CO₂ $avgCO2_{sg}$ a $avgCO2p_{sg}$ uvedené v bode 2.2 a referenčné emisie CO₂ $rCO2_{sg}$ a $rCO2p_{sg}$ uvedené v bode 3.1.2 sa stanovujú na hodnotu „0“ v prípade všetkých výrobcov v podskupine vozidiel *sg* na účely výpočtu priemerných špecifických emisií CO₂ v súlade s bodom 2.7 a cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ v súlade s bodom 4.1, pokiaľ ide o nahlasovacie obdobia týkajúce sa rokov $< Y + 5$. V tomto prípade *Y* je rok prvého nahlasovacieho obdobia, v ktorom je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel všetkých výrobcov v podskupine vozidiel *sg* aspoň 50.

Na zistenie referenčných emisií CO₂ $rCO2_{sg}$ a $rCO2p_{sg}$ na účely výpočtu cieľovej hodnoty špecifických emisií CO₂ v súlade s bodom 4 sa najprv vypočítajú zodpovedajúce hodnoty uvedené v bode 3.1.2 za príslušné nahlasovacie obdobie roku *Y* a nie za referenčné obdobie, ktoré sa vzťahuje na podskupinu vozidiel *sg* v súlade s bodom 3.2.

Výsledné hodnoty sa potom vydedia:

- cieľovým koeficientom $RET_{sg,Y}$ vymedzeným v bode 5.1.1 na určenie referenčných emisií CO₂ $rCO2_{sg}$,

- cieľovým koeficientom $RET_{p_{sg},Y}$ vymedzeným v bode 5.1.1 na určenie referenčných emisií $CO_2 rCO2p_{sg}$,
4. Výpočet cieľovej hodnoty špecifických emisií CO_2 výrobcu v zmysle článku 6
- 4.1. Cieľové hodnoty špecifických emisií CO_2

V prípade každého výrobcu sa tieto cieľové hodnoty špecifických emisií CO_2 T vypočítajú takto:

4.1.1. Za nahlasovacie obdobia rokov 2025 až 2029:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. Za nahlasovacie obdobia rokov od roku 2030:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

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

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

kde:

- $\sum_{sg}$ je súčet hodnôt za tie podskupiny vozidiel, ktoré sú zahrnuté do výpočtu konkrétnej cieľovej hodnoty špecifických emisií CO₂ v súlade s bodom 4.2;
- $share_{sg}$ sa určuje podľa bodu 2.4;
- MPW_{sg} sa určuje podľa bodu 2.6;
- rf_{sg} je cieľ zníženia emisií CO₂ uplatniteľný v konkrétnom nahlasovacom období na nové ťažké úžitkové vozidlá v podskupine vozidiel sg , uvedený v bode 4.3;
- rfp_{sg} je cieľ zníženia emisií CO₂ uplatniteľný v konkrétnom nahlasovacom období na primárne vozidlá nových ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine vozidiel sg , uvedený v bode 4.3;
- $zevM_{sg}$ je normatív pre ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami uplatniteľný v konkrétnom nahlasovacom období na ťažké úžitkové vozidlá v podskupine vozidiel sg , uvedený v bode 4.3;
- $rCO2_{sg}$ sa určuje podľa bodu 3.1.2;
- $rCO2p_{sg}$ sa určuje podľa bodu 3.1.2;
- p_{vsg} sa určuje podľa bodu 2.4.

4.2. Podskupiny vozidiel zahrnuté do výpočtu priemerných špecifických emisií CO₂ a cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ výrobcov

Do výpočtu špecifických emisií CO₂ $CO_2(X)$, cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ $T(X)$ a trajektórie emisií CO₂ $ET(X)_Y$ sa zahrnú tieto podskupiny vozidiel *sg*:

X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
Podskupiny vozidiel podliehajúce cieľovým hodnotám zníženia emisií CO ₂ v súlade s článkom 3a ods. 1 písm. a)	Podskupiny vozidiel na prepravu tovaru, na ktoré sa vzťahujú cieľové hodnoty zníženia emisií CO ₂ podľa článku 3a ods. 1 písm. b), c) a d) a článku 3a ods. 3	Podskupiny vozidiel na prepravu cestujúcich, na ktoré sa vzťahujú cieľové hodnoty zníženia emisií CO ₂ podľa článku 3a ods. 1 písm. b), c) a d) (autokary a nízkopodlažné autobusy triedy II)	Podskupiny vozidiel na prepravu cestujúcich, na ktoré sa vzťahujú cieľové hodnoty ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami podľa článku 3d (Mestské autobusy)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Všetky podskupiny vozidiel uvedené v bodoch 1.1.1 a 1.1.3. V nahlasovacích obdobiach rokov pred rokom 2035 však podskupiny pre profesionálne vozidlá nie sú zahrnuté.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. Ciele zníženia emisií CO₂ a normatívy pre ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami

4.3.1. Na ťažké úžitkové vozidlá v podskupine vozidiel *sg* sa v jednotlivých nahlasovacích obdobiach uplatňujú v zmysle článku 3a tieto ciele zníženia emisií CO₂ *rf_{sg}* a *rfp_{sg}*:

Ciele zníženia emisií CO ₂ <i>rf_{sg}</i> a <i>rfp_{sg}</i>					
Podskupiny vozidiel <i>sg</i>		Nahlasovacie obdobia rokov			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Stredne ťažké nákladné vozidlá	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Ťažké nákladné vozidlá > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Ťažké nákladné vozidlá > 16 t s konfiguráciou náprav 4 x 2 a 6 x 4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Ťažké nákladné vozidlá > 16 t so špeciálnou konfiguráciou náprav	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Profesionálne vozidlá	53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v	0	0	64 %	90 %
Autokary a medzimestské autobusy (<i>rf_{sg}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %

Ciele zníženia emisií CO ₂ rf_{sg} a rfp_{sg}					
Podskupiny vozidiel sg		Nahlasovacie obdobia rokov			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Primárne vozidlá autokarov a medzimestských autobusov (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Prípojný vozidlá	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131V, 132, 132V, 133	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Návesy	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611V, 612V, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	10 %	10 %	10 %

V prípade nahlasovacích období rokov predchádzajúcich roku 2025 musia všetky ciele zníženia emisií CO₂ rf_{sg} a rfp_{sg} byť 0.

4.3.2 Na ťažké úžitkové vozidlá v podskupine vozidiel sg sa v jednotlivých nahlasovacích obdobiach uplatňujú v zmysle článku 3d tieto cieľové hodnoty pre ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami $zevM_{sg}$:

Normatívy pre ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami $zevM_{sg}$					
Podskupiny vozidiel sg		Nahlasovacie obdobie rokov			
		pred rokom 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	od roku 2040
Mestské autobusy	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE,	0	90 %	100 %	100 %

5. Emisné kredity a dlhy v zmysle článku 7

5.1. Trajektórie znižovania emisií CO₂

5.1.1. Cieľové koeficienty

V prípade každej podskupiny vozidiel sg a nahlasovacieho obdobia za rok Y sa cieľové koeficienty vymedzujú takto:

$$RET_{sg,Y} = (1 - rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RETp_{sg,Y} = (1 - rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

kde:

lY, uY sú hodnoty prvého a posledného roku v súbore $\{rY, 2025, 2030, 2035, 2040\}$ pre podskupiny vozidiel uvedené v stĺpci $X = 2025$ v tabuľke v bode 4.2;

v množine $(rY, 2030, 2035, 2040)$ pre všetky ostatné podskupiny vozidiel sg , čím sa vymedzuje najmenší interval, pre ktorý platí podmienka $lY \leq Y < uY$;

rY je rok referenčného obdobia uplatniteľného na podskupinu vozidiel sg podľa bodu 3.2;

$rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$ sú ciele zníženia emisií CO_2 podskupiny vozidiel sg v prípade nových ťažkých úžitkových vozidiel v rokoch lY a uY podľa bodu 4.3;

$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$ sú ciele zníženia emisií CO_2 podskupiny vozidiel sg v prípade primárnych vozidiel nových ťažkých úžitkových vozidiel v rokoch lY a uY podľa bodu 4.3;

$zevM_{sg,lY}, zevM_{sg,uY}$ sú normatívy pre ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami v prípade nových ťažkých úžitkových vozidiel v rokoch lY a uY podľa bodu 4.3.

V prípade nahlasovacích rokov $Y < rY$ sa hodnoty $RET_{sg,Y}$, $RET_{psg,Y}$ a $ZET_{sg,Y}$ stanovia na 1, pokiaľ podkategória vozidiel sg neprispela k trajektórii zníženia emisií CO₂.

5.1.2. Trajektórie znižovania emisií CO₂

5.1.2.1. Pre každú podskupinu vozidiel sg a nahlasovacie obdobie za rok Y sa musia vymedziť tieto trajektórie znižovania emisií CO₂:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Pre každého výrobcu a nahlasovacie obdobia za rok Y v rokoch 2019 až 2024 sa musia vymedziť tieto trajektórie znižovania emisií CO₂:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Pre každého výrobcu a nahlasovacie obdobia za rok Y v rokoch 2025 až 2040 sa musia vymedziť tieto trajektórie znižovania emisií CO₂:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

kde:

$\sum_{sg}$ je súčet hodnôt za tie podskupiny vozidiel, ktoré sú zahrnuté do výpočtu konkrétnej trajektórie emisií CO₂ v súlade s bodom 4.2;

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

MPW_{sg} sa určuje podľa bodu 2.6;

$rCO2_{sg}$ sa určuje podľa bodu 3.1.2;

$rCO2p_{sg}$ sa určuje podľa bodu 3.1.2;

pv_{sg} je podiel nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v rámci podskupiny vozidiel sg , ktorý sa podľa článku 7b započítava do emisií CO₂ ich primárnych vozidiel pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂ podľa bodu 2.2.

5.2. Výpočet emisných kreditov a dlhov v každom nahlasovacom období

Pre každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie rokov Y od roku 2019 do roku 2040 majú emisné kredity $cCO_2(X)_Y$ a emisné dlhy $dCO_2(X)_Y$, ($X = NO, M$) tieto hodnoty alebo hodnotu 0 (t. j. emisné kredity a emisné dlhy nemôžu byť záporné), podľa toho, ktorá hodnota je vyššia:

	$2019 \leq Y < 2025$	$2025 \leq Y < 2030$	$2030 \leq Y < 2040$
$cCO_2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO_2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO_2(NO)_Y$	0	$[CO_2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO_2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_y$
$dCO_2(M)_Y$	0	0	$[CO_2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

kde:

$ET(X)_Y$ je trajektória emisií CO_2 výrobcu v nahlasovacom období roku Y určená v súlade s bodom 5.1 ($X = 2025, NO, M$);

$CO_2(X)_Y$ sú priemerné špecifické emisie CO_2 výrobcu v nahlasovacom období roku Y určené v súlade s bodom 2.7 ($X = 2025, NO, M$);

$T(X)_Y$ je cieľová hodnota špecifických emisií CO₂ výrobcu v nahlasovacom období roku Y určená v súlade s bodom 4 ($X = 2025, NO, M$);

V_Y je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v nahlasovacom období roku Y.

5.3. Strop emisných dlhov

V prípade každého výrobcu sa stropy emisných dlhov $limCO2(X)_Y$ v nahlasovacom období roku Y vymedzujú takto:

$$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y \quad \text{za nahlasovacie obdobie roku } Y < 2030;$$

$$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y \quad \text{za nahlasovacie obdobie roku } Y \geq 2030;$$

$$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y \quad \text{za nahlasovacie obdobie roku } Y \geq 2030;$$

kde:

$T(X)_Y$ je cieľová hodnota špecifických emisií výrobcu v nahlasovacom období roku Y určená v súlade s bodom 4 ($X = 2025, NO, M$);

$V(X)_Y$ je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v nahlasovacom období roku Y v podskupinách vozidiel, ktoré sú zahrnuté do výpočtu špecifických emisií CO₂ $CO2(X)$ v súlade s bodom 4.2 ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Skoré emisné kredity

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

$$redCO2 = \min(dCO2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

kde:

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

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

$dCO2(NO)_Y$ sú emisné dlhy v nahlasovacom období roku Y určené v súlade s bodom 5.2;

$cCO2(NO)_Y$ sú emisné kredity v nahlasovacom období roku Y určené v súlade s bodom 5.2.

6. Určenie nadmerných emisií CO₂ výrobcu v zmysle článku 8 ods. 2

Hodnota nadmerných emisií CO₂ špecifických pre kategóriu vozidla $exeCO2(X)_Y$ za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie roku Y od roku 2025 sa vypočíta takto, ak je hodnota kladná (X = NO, M).

Za nahlasovacie obdobie roku 2025:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

Za nahlasovacie obdobia rokov Y v rokoch 2026 až 2028, 2030 až 2033 a 2035 až 2038:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

Za nahlasovacie obdobia rokov Y od roku 2030 do roku 2033 a od roku 2035 do roku 2038:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Za nahlasovacie obdobie rokov Y = 2029, 2034 a 2039:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Za nahlasovacie obdobie rokov Y = 2034 a 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

Za nahlasovacie obdobia roku 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Za nahlasovacie obdobia rokov $Y > 2040$:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Ak je výsledkom predchádzajúcich výpočtov záporná hodnota $exeCO2(X)_Y$, stanoví sa hodnota $exeCO2(X)_Y$ na 0.

kde:

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ je súčet hodnôt za nahlasovacie obdobia rokov Y od roku 2019 do roku 2024;

$\sum_{I=2025}^Y$ 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);

$\sum_{I=2025}^{2039}$ je súčet hodnôt za nahlasovacie obdobia rokov I od roku 2025 do roku 2039;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ je súčet hodnôt za nahlasovacie obdobia rokov J od roku 2030 do roku (Y-1);

$dCO2(X)_Y$ sú emisné dlhy v nahlasovacom období roku Y určené v súlade s bodom 5.2 (X = NO, M);

$cCO2(X)_Y$ sú emisné kredity v nahlasovacom období roku Y určené v súlade s bodom 5.2 (X = NO, M);

$ccCO2(X)_{I,Y}$ sú emisné kredity v nahlasovacom období roku I opravené o časť, ktorej platnosť uplynula po 7 rokoch, ako sa určuje v súlade s bodom 6.1 (X = NO, M);

$limCO2(X)_Y$ je strop emisných dlhov určený v súlade s bodom 5.3 (X = NO, M);

$redCO2(X)$ je zníženie emisných dlhov za nahlasovacie obdobie roku 2025 určené v súlade s bodom 5.4 (X = NO, M).

Vo všetkých ostatných prípadoch sa hodnota nadmerných emisií $exeCO2(X)_Y$ stanoví na 0 (X = NO, M).

Nadmerné emisie CO₂ za nahlasovacie obdobie roku Y v zmysle článku 8 ods. 2 sú:

$$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$$

6.1. Určenie ccCO₂(X)_{Y,I}

$$ccCO2(X)_{I,Y} = cCO2(X)_I \quad \text{ak } Y \leq I + 7;$$

$$ccCO2(X)_{I,Y} = \min(cCO2(X)_I;$$

$$\sum_{K=2025}^{I+7} dCO2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO2(X)_{K,Y}) \quad \text{ak } Y > I + 7."$$

2. Príloha II sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA II

Postupy úprav v zmysle článku 11

1. Úprava referenčných emisií CO₂ po zmene postupov typového schvaľovania v zmysle článku 11 ods. 2

Po zmene postupov typového schvaľovania uvedených v článku 11 ods. 2 sa referenčné emisie CO₂ uvedené v bode 3.1.2 prílohy I prepočítajú.

Na uvedený účel sa emisie CO₂ (v g/km) nových ťažkých úžitkových vozidiel *v* v referenčnom období a ich primárnych vozidiel určené pre profil využitia *mp* v zmysle bodu 2.1 prílohy I upravujú takto:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2(RP)_{r,mp})$$

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

kde:

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

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

s_{r,sg} je štatistická váha reprezentatívneho ťažkého úžitkového vozidla *r* v podskupine vozidiel *sg*;

CO2(RP)_{v,mp} sú špecifické emisie CO₂ ťažkého úžitkového vozidla *v* (v g/km) určené podľa profilu využitia *mp* a na základe údajov monitorovania za referenčné obdobie;

CO2(RP)_{r,mp} sú špecifické emisie CO₂ reprezentatívneho ťažkého úžitkového vozidla *r* (v g/km) určené podľa profilu využitia *mp* v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami, ktoré sa uplatňovalo v referenčnom období;

$CO2_{r,mp}$ sú špecifické emisie CO₂ reprezentatívneho ťažkého úžitkového vozidla r určené podľa profilu využitia mp v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami podľa zmien uvedených v článku 11 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia;

$CO2p(RP)_{v,mp}$ sú špecifické emisie CO₂ primárneho vozidla ťažkého úžitkového vozidla v (v g/km) určené podľa profilu využitia mp a na základe údajov monitorovania za referenčné obdobie;

$CO2p(RP)_{r,mp}$ sú špecifické emisie CO₂ primárneho vozidla reprezentatívneho ťažkého úžitkového vozidla r (v g/km) určené v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami, ktoré sa uplatňovalo v referenčnom období;

$CO2p_{r,mp}$ sú špecifické emisie CO₂ primárneho vozidla reprezentatívneho ťažkého úžitkového vozidla r určené podľa profilu využitia mp v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami podľa zmien uvedených v článku 11 ods. 2 písm. a) tohto nariadenia.

Špecifické emisie CO₂ sa normalizujú podľa prílohy III pomocou hodnôt parametrov uvedených v článku 14 ods. 1 písm. f), ktoré sa uplatňujú v nahlasovacom období uvedenom v článku 11 ods. 2 písm. a).

Reprezentatívne ťažké úžitkové vozidlá sa určia v súlade s metodikou uvedenou v článku 11 ods. 3.

2. Uplatňovanie upravených referenčných emisií CO₂ podľa článku 11 ods. 2

Ak sa špecifické emisie CO₂ niektorých nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v nahlasovacom období roku Y určili so zmenami uvedenými v článku 11 ods. 2, referenčné emisie CO₂ rCO_{sg} podskupiny vozidiel sg použité v bodoch 4 a 5.1 prílohy I sa vypočítajú takto:

$$rCO_{2sg} = \sum_i V_{sg,i} / V_{sg} \times rCO_{2sg,i}$$

kde:

$\sum_i$ je súčet, ktorý zahŕňa:

- ak $i = 0$: nezmenený postup určenia emisií CO₂, v prípade ktorého platia počiatočné referenčné emisie CO₂ bez úprav, a
- ak $i \geq 1$: všetky neskoršie zmeny uvedené v článku 11 ods. 2.

V_{sg} je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v nahlasovacom období roku Y a podskupine vozidiel sg ;

$V_{sg,i}$ je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v nahlasovacom období roku Y a podskupine vozidiel sg , ktorých špecifické emisie CO_2 sa určili so zmenou i ;

$rCO_{2,sg,i}$ sú:

- ak $i = 0$: neupravené referenčné emisie CO_2
 - ak $i \geq 1$: referenčné emisie CO_2 , ktoré sa v prípade podskupiny vozidiel sg určili so zmenou i .“
-

PRÍLOHA II

PRÍLOHA III

Normalizácia špecifických emisií CO₂ nových ťažkých úžitkových vozidiel uvedených v článku 4

1. Normalizácia špecifických emisií CO₂

Na účely výpočtu podľa bodu 2.1 prílohy I sa hodnoty emisií CO₂ $CO_{2v,mp}$ ťažkých úžitkových vozidiel normalizujú takto:

$$CO_{2v,mp} = reportCO_{2v,mp} + \Delta CO_{2v,mp}(m) + \Delta CO_{2cv,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \text{ (pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie N a O)}$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad \text{(pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie M)}$$

Hodnoty emisií CO_{2v,mp} primárnych vozidiel sa normalizujú v súlade s rovnakou metodikou s použitím parametrov pre primárne vozidlá.

kde:

$CO_{2v,mp}$ sú normalizované emisie CO₂ vozidla v určené pre profil využitia mp , ktoré sa musia zohľadniť pri výpočte podľa bodu 2.1 prílohy I;

$reportCO2_{v,mp}$ sú emisie CO₂ (v g/km) nového ťažkého úžitkového vozidla v určené pre profil využitia mp a nahlásené podľa článkov 13a a 13b;

$\Delta CO2_{v,mp}(m)$ sa určí v súlade s bodom 3;

$\Delta CO2cv_{v,mp}$ sa určí v súlade s bodom 4;

$PL_{v,mp}$ je užitočné zaťaženie ťažkého úžitkového vozidla v v profile využitia mp určené na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;

$PL_{sg,mp}$ je užitočné zaťaženie pre podskupinu vozidiel sg a profil využitia mp , ako sa uvádza v bode 2.5 prílohy I;

$PM_{v,mp}$ je hmotnosť cestujúcich v ťažkom úžitkovom vozidle v v profile využitia mp určená na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;

$PM_{sg,mp}$ je hmotnosť cestujúcich pre podskupinu vozidiel sg a profil využitia mp , ako sa uvádza v bode 2.5 prílohy I;

cCW_v je korekcia pohotovostnej hmotnosti ťažkého úžitkového vozidla v v súlade s bodom 2.

2. Normalizácia pohotovostnej hmotnosti

Keďže prepravná užitočnosť ťažkého úžitkového vozidla sa s jeho technicky prípustným maximálnym užitočným zaťažením alebo počtom cestujúcich zvyšuje, ale z technických dôvodov vyššie hodnoty týchto parametrov korelujú s vyššou pohotovostnou hmotnosťou, a teda s vyššími emisiami CO₂, uplatňuje sa táto korekcia pohotovostnej hmotnosti ťažkého úžitkového vozidla *v* v podskupine vozidiel *sg* na účely normalizácie jeho špecifických emisií CO₂ v súlade s bodom 1:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \quad \text{pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie N;}$$

$$cCW_v = 0 \quad \text{pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie O;}$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \quad \text{pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie M;}$$

kde:

a_{sg} je lineárny koeficient určený v súlade s bodom 2.1 za obdobie nahlasovania týkajúce sa roka, v ktorom bolo ťažké úžitkové vozidlo *v* zapísané do evidencie;

$maxPL_v$ je technicky prípustné maximálne užitočné zaťaženie ťažkého úžitkového vozidla *v* určené na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;

$maxPN_v$ je technicky prípustný maximálny počet cestujúcich v ťažkom úžitkovom vozidle *v* určený na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;

$maxPL_{sg}$ je technicky prípustné maximálne užitočné zaťaženie podskupiny vozidiel sg určené v súlade s bodom 2.5 prílohy I;

$maxPN_{sg}$ je technicky prípustný maximálny počet cestujúcich v podskupine vozidiel sg určený v súlade s bodom 2.5 prílohy I.

2.1. Určenie normalizačných parametrov

Pre každé nahlasovacie obdobie sa určia parametre a_{sg} a b_{sg} pomocou lineárnej regresnej analýzy korelácie hodnôt CW_v s hodnotami $maxPL_v$ (ťažké úžitkové vozidlá kategórie N) a $maxPN_v$ (ťažké úžitkové vozidlá kategórie M), pričom sa zohľadnia všetky novo evidované ťažké úžitkové vozidlá v v podskupine vozidiel sg :

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \quad \text{pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie N;}$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \quad \text{pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie M.}$$

kde:

CW_v je pohotovostná hmotnosť ťažkého úžitkového vozidla v určená na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b; ak nie je k dispozícii žiadna presná hodnota, môže sa určiť približne na základe upravenej skutočnej hmotnosti ťažkého úžitkového vozidla v ;

$maxPL_v$ je technicky prípustné maximálne užitočné zaťaženie ťažkého úžitkového vozidla v určené na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;

$maxPN_v$ je technicky prípustný maximálny počet cestujúcich v ťažkom úžitkovom vozidle v určený na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b.

3. Zmena emisií CO₂ pomocou zmeny celkovej hmotnosti vozidla

Následná zmena emisií CO₂ ťažkého úžitkového vozidla v , ktorá sa má určiť pre profil využitia mp v dôsledku následnej zmeny celkovej hmotnosti, ktorá sa má priradiť ťažkému úžitkovému vozidlu na určenie emisií CO₂, sa určuje pomocou tejto lineárnej aproximácie:

$$\Delta CO_{2,v,mp}(m) = m (CO_{2,v,r} - CO_{2,v,l}) / (M_r - M_l)$$

kde:

m je zmena celkovej hmotnosti priradenej ťažkému úžitkovému vozidlu v na určenie jeho emisií CO₂;

$CO_{2,v,r}$ emisie CO₂ ťažkého úžitkového vozidla v (v g/km) bez zmeny hmotnosti, určené pre rovnaký profil využitia mp , podmienky reprezentatívneho zaťaženia;

$CO_{2v,l}$ emisie CO_2 ťažkého úžitkového vozidla v (v g/km) bez zmeny hmotnosti, určené pre rovnaký profil využitia mp , podmienky reprezentatívneho zaťaženia;

Mr je celková hmotnosť vozidla v simulácii bez zmeny hmotnosti, pre rovnaký profil využitia mp , podmienky reprezentatívneho zaťaženia;

Ml je celková hmotnosť vozidla v simulácii bez zmeny hmotnosti, pre rovnaký profil využitia mp , podmienky nízkeho zaťaženia.

4. Normalizácia v prípade rôznych objemov nákladného priestoru

Ťažké úžitkové vozidlá kategórie O v rámci tej istej podskupiny vozidiel majú rôzne objemy nákladného priestoru. Keďže prepravná užitočnosť ťažkého úžitkového vozidla sa s objemom nákladného priestoru zvyšuje, ale z technických dôvodov takéto zvýšenie koreluje aj s vyššími emisiami CO_2 , uplatňuje sa táto korekcia emisií CO_2 ťažkého úžitkového vozidla v v podskupine vozidiel sg :

$$\Delta CO_{2cv_{v,mp}} = a_{sg,mp} (CV_{sg} - CV_v)$$

kde:

$a_{sg,mp}$ je lineárny koeficient určený v súlade s bodom 4.1 za obdobie nahlasovania týkajúce sa roka, v ktorom bolo ťažké úžitkové vozidlo v zapísané do evidencie;

CV_v je objem nákladného priestoru ťažkého úžitkového vozidla v určený na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;

CV_{sg} je objem nákladného priestoru podskupiny vozidiel sg určený v súlade s bodom 2.5 prílohy I.

Korekcia emisií CO_2 ťažkých úžitkových vozidiel kategórií N a M $\Delta CO2_{cv_{v,mp}}$ je 0.

4.1. Určenie normalizačných parametrov

Pre každé nahlasovacie obdobie a profil využitia sa určia parametre $a_{sg,mp}$ a $b_{sg,mp}$ pomocou lineárnej regresnej analýzy korelácie hodnôt $[reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)]$ s hodnotami CV_v , pričom sa zohľadnia všetky novo evidované ťažké úžitkové vozidlá v v podskupine vozidiel sg :

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

kde:

CV_v je objem nákladného priestoru ťažkého úžitkového vozidla v určený na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;

$reportCO2_{v,mp}$, $\Delta CO2_{v,mp}(m)$ sa vymedzujú v bode 1.

PRÍLOHA IV

Pravidlá týkajúce sa údajov, ktoré sa majú monitorovať a nahlasovať podľa článkov 13a a 13b

ČASŤ A: ÚDAJE, KTORÉ MAJÚ MONITOROVAŤ A NAHLASOVAŤ ČLENSKÉ ŠTÁTY:

- a) identifikačné číslo vozidla všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel podľa článku 2, ktoré sú zaevidované na území členského štátu;
- b) názov výrobcu;
- c) značka (obchodný názov výrobcu);
- d) kód karosérie uvedený v položke 38 osvedčenia o zhode vrátane prípadných doplňujúcich číslíc uvedených v dodatku 2 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858;
- e) v prípade ťažkých úžitkových vozidiel uvedených v článku 2 ods. 1 prvom odseku písm. a) alebo b) informácie o pohonnej jednotke uvedené v položkách 23, 23.1 a 26 osvedčenia o zhode;
- f) maximálna rýchlosť ťažkého úžitkového vozidla, ako sa uvádza v položke 29 osvedčenia o zhode;

- g) stupeň dokončenia, ako sa uvádza vo zvolenom vzore osvedčenia o zhode v súlade s bodom 2 prílohy VIII k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2020/683¹;
- h) kategória vozidiel, ako sa uvádza v položke 0.4 osvedčenia o zhode;
- i) počet náprav, ako sa uvádza v položke 1 osvedčenia o zhode;
- j) TPMLM, ako sa uvádza v položke 16.1 osvedčenia o zhode;
- k) kópia zašifrovaného hašovaného súboru z dokumentácie výrobcu, ako sa uvádza v položke 49.1 osvedčenia o zhode, v prípade ťažkých úžitkových vozidiel zaevidovaných do 30. júna 2025 môžu členské štáty nahlásiť len prvých osem znakov zašifrovaného hašovaného súboru;
- l) špecifické emisie CO₂, ako sa uvádza v položke 49.5 osvedčenia o zhode;
- m) hodnota priemerného užitočného zaťaženia, ako sa uvádza v položke 49.6 osvedčenia o zhode;
- n) dátum zaevidovania;
- o) TPMLM jazdnej súpravy pre ťažké úžitkové vozidlo kategórie N₃ v osobitne ťažkej jazdnej súprave (EHC) uvedenej v článku 3 bode 25, ako sa uvádza v položke 16.4 osvedčenia o zhode alebo osvedčenia o schválení jednotlivého vozidla;

¹ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/683 z 15. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o správne požiadavky na schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a na dohľad nad trhom s nimi (Ú. v. EÚ L 163, 26.5.2020, s. 1).

- p) v prípade vozidiel na špeciálne účely ich určenie, ako sa uvádza v položke 51 osvedčenia o zhode;
- q) počet poháňaných náprav, ako sa uvádza v položke 3 osvedčenia o zhode;
- r) v prípade ťažkých úžitkových vozidiel schválených podľa článku 2 ods. 3 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/858 informácie o tom, že ťažké úžitkové vozidlo bolo navrhnuté a skonštruované alebo prispôsobené na používanie službami civilnej ochrany, požiarnymi službami a útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku;
- s) v prípade ťažkých úžitkových vozidiel zaevidovaných na používanie službami civilnej ochrany, požiarnymi službami alebo útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku potvrdenie, že vozidlo je zaevidované na používanie službami civilnej ochrany, požiarnymi službami alebo útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku a že spĺňa podmienky stanovené v článku 3a ods. 5 tohto nariadenia. V prípade všetkých ťažkých úžitkových vozidiel vrátane jednotlivito schválených vozidiel sú zodpovedajúcimi informáciami informácie, ktoré sa majú uviesť v osvedčení o zhode EÚ alebo v osvedčení o schválení EÚ jednotlivého vozidla alebo v osvedčení o vnútroštátnom schválení jednotlivého vozidla v súlade so vzormi stanovenými vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2020/683 bez ohľadu na akékoľvek vnútroštátne výnimky uplatniteľné podľa článku 45 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/858.

ČASŤ B: ÚDAJE, KTORÉ MAJÚ NAHLASOVAŤ VÝROBCOVIA A INÉ SUBJEKTY

V súlade s článkom 13b tohto nariadenia každý nahlasovateľ nahlasuje nasledujúce údaje o tých ťažkých úžitkových vozidlách, v prípade ktorých je povinný vypracovať dokumentáciu výrobcu (ďalej len „MRF“) alebo informačnú dokumentáciu vozidla (ďalej len „VIF“) v súlade s nariadením (EÚ) 2017/2400 a vykonávacím nariadením (EÚ) 2022/1362.

V prípade ťažkých úžitkových vozidiel uvedených v časti A písm. p) a q) prílohy IV výrobca uvedený v článku 7a takisto informuje Komisiu v súlade s článkom 2 ods. 4 a 5, ak ťažké úžitkové vozidlo, ktoré by inak bolo oslobodené od povinností stanovených v článku 3a, nie je od týchto povinností oslobodené.

Kategórie vozidiel/podskupiny vozidiel	Nahlasovatelia			
	Výrobca primárneho vozidla ⁽¹⁾	Výrobca rozpracovaného vozidla ⁽²⁾	Výrobca vozidla ⁽³⁾⁽⁶⁾	Určená technická služba ⁽⁸⁾
N/všetky	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	– MRF ⁽⁴⁾ – doplňujúce informácie*	neuplatňuje sa
M/všetky	– VIF ⁽⁵⁾ – MRF ⁽⁴⁾ – doplňujúce informácie* týkajúce sa primárneho vozidla	neuplatňuje sa	– VIF ⁽⁵⁾ – MRF ⁽⁴⁾ – doplňujúce informácie* týkajúce sa dokončeného alebo dokončovaného vozidla	neuplatňuje sa
O/všetky	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	– MRF ⁽⁷⁾ – doplňujúce informácie*	– MRF ⁽⁷⁾ – doplňujúce informácie*

- (1) Článok 3 bod 29 nariadenia (EÚ) 2017/2400.
 (2) Článok 3 bod 31 nariadenia (EÚ) 2017/2400.
 (3) Článok 3 bod 4a nariadenia (EÚ) 2017/2400.
 (4) Dokumentácia výrobcu (MRF), článok 3 bod 23 nariadenia (EÚ) 2017/2400.
 (5) Informačná dokumentácia vozidla (VIF), článok 3 bod 25 nariadenia (EÚ) 2017/2400.
 (6) Článok 2 bod 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362.
 (7) Dokumentácia výrobcu (MRF), článok 2 bod 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362.
 (8) Článok 8 ods. 6 a 7 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362.
 * Doplnujúce informácie:

Č.	Parameter monitorovania	Zdroj	Kategórie vozidiel, na ktoré sa uplatňuje parameter monitorovania
15	Značka (obchodný názov výrobcu)		Všetky
24	Názov a adresa výrobcu prevodovky	Bod 0.4 vzoru osvedčenia komponentu, samostatnej technickej jednotky alebo systému doplnku 1 k prílohe VI k nariadeniu (EÚ) 2017/2400	Kategória N; Kategória M: len primárne vozidlo;
25	Značka (obchodný názov výrobcu prevodovky)	Bod 0.1 vzoru osvedčenia komponentu, samostatnej technickej jednotky alebo systému doplnku 1 k prílohe VI k nariadeniu (EÚ) 2017/2400	Kategória N; Kategória M: len primárne vozidlo;
32	Názov a adresa výrobcu náprav	Bod 0.4 vzoru osvedčenia komponentu, samostatnej technickej jednotky alebo systému doplnku 1 k prílohe VII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400	Kategória N; Kategória M: len primárne vozidlo; Kategória O;

Č.	Parameter monitorovania	Zdroj	Kategórie vozidiel, na ktoré sa uplatňuje parameter monitorovania
33	Značka (obchodný názov výrobcu náprav)	Bod 0.1 vzoru osvedčenia komponentu, samostatnej technickej jednotky alebo systému doplnku 1 k prílohe VII k nariadeniu (EÚ) 2017/2400	Kategória N; Kategória M: len primárne vozidlo; Kategória O;
39	Názov a adresa výrobcu pneumatík	Bod 1 vzoru osvedčenia komponentu, samostatnej technickej jednotky alebo systému doplnku 1 k prílohe X k nariadeniu (EÚ) 2017/2400	Kategória N; Kategória M: len primárne vozidlo; Kategória O;
40	Značka (obchodný názov výrobcu pneumatík)	Bod 3 vzoru osvedčenia komponentu, samostatnej technickej jednotky alebo systému doplnku 1 k prílohe X k nariadeniu (EÚ) 2017/2400	Kategória N; Kategória M: len primárne vozidlo; Kategória O;
72	Číslo licencie na prevádzku simulačného nástroja		Všetky
75	Hmotnostné emisie CO ₂ motora počas skúšky WHTC (8) (g/kWh)	Bod 1.4.2 dodatku k doplnku 5 alebo bod 1.4.2 dodatku k doplnku 7 k prílohe I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 582/2011 ² , podľa toho, ktorý je uplatniteľný	Kategória N; Kategória M: len primárne vozidlo;

² Nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 z 25. mája 2011, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 vzhľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a ktorým sa menia a dopĺňajú prílohy I a III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 167, 25.6.2011, s. 1).

Č.	Parameter monitorovania	Zdroj	Kategórie vozidiel, na ktoré sa uplatňuje parameter monitorovania
76	Spotreba paliva motora počas skúšky WHTC (g/kWh)	Bod 1.4.2 dodatku k doplnku 5 alebo bod 1.4.2 dodatku k doplnku 7 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 582/2011, podľa toho, ktorý je uplatniteľný	Kategória N; Kategória M: len primárne vozidlo;
77	Hmotnostné emisie CO ₂ motora počas skúšky WHSC (9) (g/kWh)	Bod 1.4.1 dodatku k doplnku 5 alebo bod 1.4.1 dodatku k doplnku 7 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 582/2011, podľa toho, ktorý je uplatniteľný	Kategória N; Kategória M: len primárne vozidlo;
78	Spotreba paliva motora počas skúšky WHSC (g/kWh)	Bod 1.4.1 dodatku k doplnku 5 alebo bod 1.4.1 dodatku k doplnku 7 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 582/2011, podľa toho, ktorý je uplatniteľný	Kategória N; Kategória M: len primárne vozidlo;
101	V prípade ťažkých úžitkových vozidiel s dátumom simulácie od 1. júla 2020 číslo typového schválenia motora	Bod 1.2.1 dodatku k doplnku 5, 6 alebo 7 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 582/2011, podľa toho, ktorý je uplatniteľný	Kategória N; Kategória M: len primárne vozidlo;
102	V prípade ťažkých úžitkových vozidiel s dátumom simulácie od 1. júla 2021 súbor vo formáte CSV („hodnoty oddelené čiarkou“), ktorý má rovnaký názov ako príslušný pracovný súbor a s príponou .vsum, obsahujúci súhrnné výsledky za každý simulovaný profil využitia a stav užitočného zaťaženia	Súbor generovaný simulačným nástrojom uvedeným v článku 5 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2017/2400 vo verzii jeho grafického používateľského rozhrania (GUI)	všetky

ČASŤ C: ROZPÄTIA HODNOTY ODPORU VZDUCHU (CDXA) NA ÚČELY UVEREJNENIA
V SÚLADE S ČLÁNKOM 13c

Na účely zverejnenia hodnoty CdxA uvedenej v údajovom zázname 23 v súlade s článkom 13c
Komisia používa rozpätia vymedzené v nasledujúcej tabuľke, v ktorej sa uvádza zodpovedajúce
rozpätie pre každú hodnotu CdxA:

Rozpätie	Hodnota CdxA [m ²]	
	Min CdxA (CdxA $\geq$ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21

Rozpätie	Hodnota CdxA [m ²]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

PRÍLOHA V

Nahlasovanie a správa údajov uvedené v článkoch 13a až 13c

1. NAHLASOVANIE ČLENSKÝMI ŠTÁTMI

- 1.1. Údaje uvedené v časti A prílohy IV odošle v súlade s článkom 13a kontaktné miesto príslušného orgánu prostredníctvom elektronického prenosu údajov Európskej environmentálnej agentúre.

Kontaktné miesto oznámi Komisii a Európskej environmentálnej agentúre odoslanie údajov e-mailom na tieto adresy:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

a

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. NAHLASOVANIE VÝROBCAMI

2.1. Výrobcovia bezodkladne oznámia Komisii tieto informácie:

- a) názov výrobcu uvedený v osvedčení o zhode alebo v osvedčení o schválení jednotlivého vozidla,
- b) svetový kód výrobcu (kód WMI) v zmysle vymedzenia v nariadení Komisie (EÚ) č. 19/2011³, ktorý sa má použiť v identifikačnom čísle vozidla nových ťažkých úžitkových vozidiel uvádzaných na trh,
- c) kontaktné miesto zodpovedné za nahratie údajov pre Európsku environmentálnu agentúru.

Bezodkladne informujú Komisiu o akýchkoľvek zmenách týchto informácií.

Oznámenia sa odosielajú na adresy uvedené v bode 1.1.

2.2. Údaje uvedené v časti B bode 2 prílohy I odošle v súlade s článkom 13b kontaktné miesto výrobcu prostredníctvom elektronického prenosu údajov Európskej environmentálnej agentúre.

Kontaktné miesto oznámi Komisii a Európskej environmentálnej agentúre odoslanie údajov e-mailom na adresy uvedené v bode 1.1.

³ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 19/2011 z 11. januára 2011 týkajúce sa požiadaviek na typové schválenie povinného štítku výrobcu a identifikačného čísla motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 o požiadavkách na typové schválenie motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá z hľadiska všeobecnej bezpečnosti (Ú. v. EÚ L 8, 12.1.2011, s. 1).

3. SPRACÚVANIE ÚDAJOV

3.1. Európska environmentálna agentúra spracuje údaje odoslané v súlade s bodmi 1.1 a 2.2 a spracované údaje zaznamená v registri.

3.2. Údaje týkajúce sa ťažkých úžitkových vozidiel za evidovaných v predchádzajúcom nahlasovacom období a zaznamenaných v registri sa zverejnia každý rok do 30. apríla s výnimkou týchto údajových záznamov:

3.2.1. identifikačné číslo vozidla;

3.2.2. meno a adresa výrobcu prevodovky;

3.2.3. značka (obchodný názov výrobcu prevodovky);

3.2.4. názov a adresa výrobcu náprav;

3.2.5. značka (obchodný názov výrobcu náprav);

3.2.6. názov a adresa výrobcu pneumatík;

3.2.7. značka (obchodný názov výrobcu pneumatík);

3.2.8. model motora;

3.2.9. model prevodovky;

3.2.10. model odľahčovacej brzdy;

- 3.2.11. model meniča krútiaceho momentu;
 - 3.2.12. model uhlového prevodu;
 - 3.2.13. model nápravy;
 - 3.2.14. model odporu vzduchu;
 - 3.2.15. súbor vo formáte CSV („hodnoty oddelené čiarkou“), ktorý má rovnaký názov ako príslušný pracovný súbor a s príponou .vsum, obsahujúci súhrnné výsledky za každý simulovaný účel použitia a stav užitočného zaťaženia.
- 3.3. Ak príslušný orgán alebo výrobca zistí, že predložené údaje obsahujú chyby, oznámi ich bezodkladne Komisii a Európskej environmentálnej agentúre tak, že Európskej environmentálnej agentúre odošle správu s oznámením o chybe a prostredníctvom e-mailu na adresy uvedené v bode 1.1.
 - 3.4. Komisia s podporou Európskej environmentálnej agentúry oznámené chyby overí a v náležitých prípadoch údaje v registri opraví.
 - 3.5. Komisia s podporou Európskej environmentálnej agentúry v dostatočnom predstihu pred uplynutím lehôt na odoslanie údajov sprístupní dostupné elektronické formáty na odosielanie údajov podľa bodov 1.1 a 2.2.

PRÍLOHA VI

TABUĽKA ZHODY

Nariadenie (EÚ) 2018/956	Toto nariadenie
Článok 1	Článok 1 ods. 2
Článok 2	Článok 2
Článok 3	Článok 3
Článok 4	Článok 13a
Článok 5	Článok 13b
Článok 6	Článok 13c
Článok 7	Článok 13d
Článok 8	Článok 13e
Článok 9	Článok 13f
Článok 10	–
Článok 11	Článok 14
Článok 12	Článok 16
Článok 13	Článok 17
Článok 14	–
Príloha I	Príloha IV
Príloha II	Príloha V“