

V Bruseli 17. októbra 2023
(OR. en)

14284/23

Medziinštitucionálny spis:
2023/0042(COD)

CLIMA 482
ENV 1138
TRANS 423
MI 866
CODEC 1903

VÝSLEDOK ROKOVANIA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Delegácie
Č. predch. dok.:	13843/23
Č. dok. Kom.:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Predmet:	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO ₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956 – všeobecné smerovanie

Delegáciám v prílohe zasielame znenie všeobecného smerovania k uvedenému návrhu, ktoré Rada (životné prostredie) schválila na svojom 3 973. zasadnutí, ktoré sa konalo 16. októbra 2023.

Zmeny oproti predchádzajúcej verzii (ST 13843/23), ktoré sú výsledkom rokovaní Rady, sú vyznačené **tučným podčiarknutým písmom**. Predchádzajúce zmeny oproti návrhu Komisie sú vyznačené podčiarknutím. Vypustený text je vyznačený symbolom [...].

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

(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,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

¹ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

² Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

- (1) Riešenie výziev súvisiacich s klímou a so životným prostredím a dosiahnutie cieľov Parížskej dohody³ prijatej v decembri 2015 v rámci Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC) sú ťažiskom oznámenia Komisie o Európskej zelenej dohode⁴. Potreba a význam Európskej zelenej dohody vzhľadom na veľmi vážny vplyv pandémie COVID-19 na zdravie a hospodársku prosperitu občanov Únie ešte vzrástli.
- (2) V Európskej zelenej dohode sa kombinuje komplexný súbor vzájomne sa posilňujúcich opatrení a iniciatív zameraných na dosiahnutie klimatickej neutrality v Únii do roku 2050 a vytyčuje sa 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 [...] takáto transformácia vplýva inak na ženy ako na mužov a má osobitný dosah na niektoré znevýhodnené skupiny, napríklad na 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) Únia sa v aktualizovanom vnútroštátne stanovenom príspevku, ktorý bol predložený sekretariátu UNFCCC 17. decembra 2020, zaviazala, že do roku 2030 zníži čisté emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve Únie minimálne o 55 % [...] v porovnaní s úrovňami z roku 1990.

³ Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4.

⁴ [...]

- (4) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119⁵ Únia zakotvila cieľ dosiahnuť do roku 2050 celohospodársku klimatickú neutralitu do [...] legislatívneho aktu Únie. V[...] uvedenom nariadení sa okrem toho stanovuje záväzný cieľ Únie dosiahnuť do roku 2030 zníženie [...] čistých emisií skleníkových plynov (emisie po odpočítaní odstránených emisií) najmenej o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.
- (5) K dosiahnutiu tohto zníženia emisií by mali prispieť všetky odvetvia hospodárstva vrátane odvetvia cestnej dopravy.
- (6) Cieľom legislatívneho balíka Fit for 55, ktorý Komisia [...] navrhla v roku 2021, je dosiahnuť cieľ zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030. Tento balík zahŕňa celý rad politických oblastí. Revízia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242⁶ je neoddeliteľnou súčasťou tohto legislatívneho balíka.
- (7) Komisia vo svojom oznámení z 18. mája 2022 s názvom Plán REPowerEU⁷ [...] načrtla plán na ukončenie závislosti Únie od ruských fosílnych palív ešte pred koncom tohto desaťročia. V 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) 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).

⁶ 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).

⁷ [...]

- (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 s cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľa klimatickej 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. Medzi ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami v súčasnosti patria batériové 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 treba stanoviť na úroveň, ktorá bude predstavovať jasný signál na zrýchlenie uvádzania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami na trh Únie a na stimuláciu nákladovo efektívnych inovácií v oblasti technológií s nulovými emisiami.

- (11) V oznámení Komisie z 5. mája 2021 s názvom Aktualizácia novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy [...]⁸ sa navrhuje spoločná tvorba zelených a digitálnych spôsobov transformácie v spolupráci s priemyslom, subjektmi verejného sektora, so sociálnymi partnermi a s ďalšími zainteresovanými stranami. V tejto 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 so sociálnymi partnermi vrátane členských štátov. [...] 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) 2023/955⁹ (ďalej len „Sociálno-klimatický fond“) na pomoc mikropodnikom pri [...] nákupe [...] kamiónov a nákladných vozidiel s nulovými emisiami. Oznámenie Komisie z 1. februára 2023 s názvom Priemyselný plán v kontexte Zelenej dohody určený pre vek emisnej neutrálnosti [...]¹⁰ [...] má za cieľ posilniť konkurencieschopnosť emisne neutrálneho priemyslu EÚ a podporiť rýchly prechod ku klimatickej neutralite. [...] 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.

⁸ [...]

⁹ 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).

¹⁰ [...]

- (12) Cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ pre celý vozový park Únie treba doplniť nevyhnutným zavedením infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, ako sa stanovuje v [...] nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/... o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá¹¹. Vzhľadom na možné obmedzenia infraštruktúry v tretích krajinách je vhodné zvážiť, ako toho nariadenie ovplyvní možnosť používať nové ťažké úžitkové vozidlá evidované v EÚ mimo Únie.
- (13) Prechod ku klimatickej neutralite si vyžaduje značné investície [...] do elektrickej siete [...] vrátane zvýšenia kapacity, odolnosti a skladovania, ako aj ďalších pripojení. [...] S ohľadom na cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel na rok 2030 stanovené podľa tohto nariadenia [...] zostanú podiel ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami v rámci celkového vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel pohybujúcich sa po ceste [...] a spotreba elektrickej energie v tomto odvetví obmedzené. Obmedzený preto zostane aj súvisiaci vplyv na elektrickú sieť.
- (14) Výrobcom by sa mala poskytnúť dostatočná flexibilita pri postupnom prispôbovaní ich vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel s cieľom nákladovo efektívne riadiť prechod na ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami. [...] Z tohto dôvodu je vhodné zachovať prístup [...] posilňovania cieľových úrovní v päťročných etapách.

¹¹ [...] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/... o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ [...] (Ú. v. EÚ...).

- (15) Vzhľadom na heterogénnu štruktúru [...] celého vozového parku kamiónov 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 oblastiach použitia. [...] Mohlo by ísť [...] o použitie ťažkých úžitkových vozidiel na diaľkovú prepravu v špecifických územných morfológických a meteorologických podmienkach, autokarov a nákladných vozidiel 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. Vzhľadom na tieto skutočnosti by sa v súvislosti s cieľom zníženia emisií CO₂ do roku 2040 malo počítať s určitou rezervou, aby sa zohľadnil vývoj technológií, ktorý ešte len nastane.
- (15a) V záujme zníženia znečistenia ovzdušia v mestách, ako aj poskytovania efektívnych a udržateľnejších dopravných služieb je kľúčové venovať sa emisiám mestských autobusov. Keďže na splnenie týchto cieľov je potrebné mať k dispozícii mestské autobusy, dôležitá je bezpečnosť dodávok takýchto autobusov; pri zadávaní zákaziek by verejní obstarávatelia mali na stanovenie príspevku ponuky k bezpečnosti dodávok využívať ustanovenie o verejnom obstarávaní uvedené v článku 3c.
- (16) Pri zadávaní verejných zákaziek na nákup alebo používanie mestských autobusov a v súvislosti so zmluvami o službách vo verejnom záujme o používaní takýchto autobusov by mali verejní obstarávatelia zvážiť príspevok ponuky k bezpečnosti dodávok vo vzťahu k určitým kritériám, ktoré by mali okrem iného zahŕňať aspoň jedno z týchto kritérií: dostupnosť základných náhradných dielov, zmeny v dodávateľskom reťazci alebo osobitné požiadavky na certifikáciu alebo dokumentáciu. V prípade tretích krajín, s ktorými Únia neuzavrela mnohostrannú ani dvojstrannú dohodu zabezpečujúcu porovnateľný a účinný prístup podnikov Únie na trhy týchto tretích krajín (krajín, ktoré nie sú zmluvnými stranami Dohody o vládnom obstarávaní), je možné zvážiť podiel výrobkov z ponúk s pôvodom v tretích krajinách určený v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013.

- (16a) Uplatňovaním príspevku ponuky k bezpečnosti dodávok podľa článku 3c by nemalo byť dotknuté uplatňovanie článku 25 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ a článkov 43 a 85 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ a verejní obstarávatelia alebo obstarávatelia by mali zväžiť usmernenia uvedené v oznámení Komisie z 24. júla 2019 s názvom Usmernenie týkajúce sa účasti uchádzačov a tovaru z tretích krajín na trhu verejného obstarávania v EÚ [...].
- (17) Výrobcovia budú vzhľadom na prísnejšie cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ pre celý vozový park Únie od roku 2030 [...] musieť 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. Mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami by sa preto mal [...] od roku 2030 zrušiť.
- (18) 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, pričom by to [...] nemalo priamy prínos 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.

- (19) 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.
- (20) Nariadenie (EÚ) 2019/1242 by sa malo zmeniť tak, aby malo rovnaký rozsah pôsobnosti ako nariadenie Parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956¹².

¹² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 z 28. júna 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 9.7.2018, s. 1).

(21) V prípade ťažkých úžitkových vozidiel [...], ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti právnych predpisov Únie o typovom schválení v oblasti automobilového priemyslu, ako sú poľnohospodárske a lesné traktory, ťažké úžitkové vozidlá navrhnuté a vyrobené na použitie ozbrojenými silami a pásové vozidlá, sa emisie CO₂ neurčujú, a preto tieto [...] ťažké úžitkové vozidlá [...] nemusia spĺňať cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ stanovené v tomto nariadení. Ťažké úžitkové [...] vozidlá navrhnuté a vyrobené alebo prispôbené na použitie službami civilnej ochrany, službami protipožiarnej ochrany a útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku [...] alebo službami rýchlej zdravotnej pomoci, ktoré sú dobrovoľne typovo schválené, by takisto mali byť oslobodené od [...] povinnosti spĺňať cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ [...] stanovené v tomto nariadení, aby sa nevytvoril podnet na to, aby sa takéto ťažké úžitkové vozidlá už dobrovoľne typovo neschvaľovali, čo by malo negatívny vplyv na bezpečnosť a životné prostredie, pokiaľ výrobca nepožiadá o zahrnutie týchto ťažkých úžitkových vozidiel. Členské štáty by mali byť takisto oprávnené [...] oslobodiť od povinnosti spĺňať cieľové hodnoty CO₂ stanovené v tomto nariadení [...] ťažké úžitkové vozidlá, ktoré síce nie sú osobitne navrhnuté, ale sú zaevidované na používanie službami civilnej ochrany, službami protipožiarnej ochrany, útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku, ozbrojenými silami alebo službami rýchlej zdravotnej pomoci, ako sú bežné autokary používané na prepravu policajných alebo ozbrojených síl, a to potvrdením, že takéto výnimka [...] je vo verejnom záujme. Pokiaľ ide o určité skupiny ťažkých úžitkových vozidiel [...], ktoré sú typovo schválené, ale ktorých emisie CO₂ ešte nie sú z technických dôvodov určené, takéto ťažké úžitkové vozidlá [...] nemusia spĺňať cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ stanovené v tomto nariadení. [...] Ide napríklad o 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 maximálnou hmotnosťou nižšou ako 7,5 tony a malé nákladné vozidlá s maximálnou hmotnosťou nižšou ako 5 ton. Profesionálne vozidlá, ako sú smetiarske autá, sklápacie vozidlá alebo automiešačky betónu, by mali byť aj naďalej vylúčené z výpočtu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcov.

- (22) 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) 2018/858¹³ a nariadením Komisie (EÚ) 2017/2400¹⁴.
- (23) Na účely novozavedeného presunu ťažkých úžitkových vozidiel medzi výrobcami a stanovenia výnimky pre výrobcov malého objemu ťažkých úžitkových vozidiel by sa do nariadenia (EÚ) 2019/1242 malo doplniť vymedzenie pojmu „skupina prepojených subjektov“, ktoré by v podstate nadväzovalo na terminológiu použitú v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631¹⁵ pre ľahké vozidlá.
- (24) Na vymedzenie povinností jednotlivých výrobcov by sa ciele Únie v oblasti znižovania emisí CO₂ pre celý vozový park nových ťažkých úžitkových vozidiel mali premietnuť do konkrétnych cieľov znižovania emisí pre podskupiny vozidiel, ktoré by mali byť vymedzené technickými charakteristikami zahrnutých ťažkých úžitkových vozidiel.
- (25) 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 príslušné ciele zníženia emisí CO₂ pre prípojnú vozidlá [...].

¹³ 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.

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 emisí 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 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).

- (26) Vzhľadom na technickú pripravenosť tohto subsektora a potrebu zlepšiť kvalitu ovzdušia v mestách by sa mal stanoviť povinný minimálny podiel nových mestských autobusov s nulovými emisiami.
- (27) 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 počítačnej 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 platforme čistých autobusov sa môžu ešte viac znižovať 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 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2023/955¹⁶ zabezpečením prístupu k cenovo dostupnej verejnej doprave.
- (28) Faktor nulových a nízkych emisií by sa mal naposledy uplatňovať na nahlasovacie obdobie roku 2029, pretože po tomto období sa už nepovažuje za potrebný ako stimul na podporu vstupu ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami na trh.
- (29) 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.

¹⁶ [...]

- (30) 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.
- (31) S cieľom predísť neprímerane vysokým nákladom na dodržiavanie predpisov [...] a znížiť administratívne zaťaženie by výrobcovia malých objemov ťažkých úžitkových vozidiel spĺňajúci určité právne požiadavky, mali byť oslobodení [...] od povinnosti dodržiavať [...] ciele v oblasti znižovania emisií CO₂. Keďže sú povinní plniť povinnosti nahlasovania podľa nariadenia (EÚ) 2019/1242, v prípade týchto výrobcov existuje vhodný kontrolný mechanizmus.
- (32) Existujúci systém viacročných emisných kreditov a emisných dlhov by sa mal predĺžiť do roku 2039, keďže po roku 2030 sa ciele znižovania emisií [...] CO₂ zvyšujú až do roku 2040 a počas tohto obdobia je potrebný výhľadový technický vývoj výrobcov.
- (33) V nariadení (EÚ) 2019/1242 by sa malo pre každú kategóriu vozidiel [...] jasne stanoviť, kto je výrobcom, ktorému by sa malo ťažké úžitkové vozidlo priradiť, čím sa osobitne zohľadnia rôzne sústavy pre ťažké úžitkové vozidlá kategórie M.
- (34) Pravidlá overenia údajov z monitorovania by sa mali týkať aj možných [...] ex post [...] opráv chýb v nahlásených údajoch a toho, ako by Komisia mala postupovať pri takýchto opravách na účely plnenia cieľov v oblasti [...] znižovania emisií CO₂ celého vozového parku Únie.
- (35) 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 2019/1242.

- (36) 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 s prihliadnutím na ciele oboch nariadení.
- (37) [...] Pri začleňovaní ustanovení nariadenia (EÚ) 2018/956 o monitorovaní a nahlasovaní do nariadenia (EÚ) 2019/1242 by sa mala využiť príležitosť na miernu [...] úpravu týchto ustanovení vzhľadom na skúsenosti získané z prvých dvoch cyklov nahlasovania podľa nariadenia (EÚ) 2018/956.
- (38) 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 určujú emisie ťažkých úžitkových vozidiel podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400 a vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/1362¹⁷. Údaje, ktoré sa majú nahlasovať, by mali obsahovať dokumentáciu výrobcu.
- (39) 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 predpisov 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.

¹⁷ 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).

- (40) Z týchto 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 podskupiny pre nákladné vozidlá pre osobitne ťažké jazdné súpravy (Extra Heavy Combination – EHC) – a profesionálne vozidlá, kritérií 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 k tomuto nariadeniu, 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 odborníkov, 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 systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (41) 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 následných spracovaní zozbieraných údajov. Toto nariadenie by sa preto malo uplatňovať od začiatku nasledujúceho nahlasovacieho obdobia.

- (42) Kedže ciele tohto nariadenia, konkrétne podporovať znižovanie emisií skleníkových plynov 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 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.
- (43) Nariadenie (EÚ) 2019/1242 by sa preto malo 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 cieľ

1. V tomto nariadení [...] sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá. Tieto normy [...] prispievajú k dosiahnutiu cieľa Únie v oblasti znižovania jej emisií skleníkových plynov, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2023/857¹⁸, [...] ako aj cieľov Parížskej dohody¹⁹ a 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.“

¹⁸ [...] 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 – 14).

¹⁹ [...]

2. Článok 2 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

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

a) M₂ and 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 prvom 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 v zmysle článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/858 a jeho prílohy I.“;

b) odsek 2 sa mení takto:

i) prvý pododsek sa nahrádza takto:

„2[...] Na účely tohto nariadenia sa ťažké úžitkové vozidlá uvedené v odseku 1 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.“;

ii) dopĺňa sa tento pododsek:

„Odsek 1 sa neuplatňuje na ťažké ťžitkové vozidlá prvýkrát zaevidované na obdobie nepresahujúce jeden mesiac a zaevidované výlučne na účely prechodu 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 určitého roka, v súvislosti s ktorým sú podľa tohto nariadenia špecifikované regulačné povinnosti týkajúce sa zníženia emisí CO₂ pre určitú podskupinu vozidiel;“;

c) bod 5 sa nahrádza takto:

„5. „cieľová hodnota špecifických emisí CO₂“ je cieľová hodnota emisí 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 vypúšťa;

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“ sú tieto vozidlá:

- a) ťažké úžitkové motorové vozidlo s emisiami CO₂ najviac [...] 3 g/tkm alebo [...] 1 g/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 je určené v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami, alebo ktoré produkuje najviac 1 g CO₂/km, ako je určené 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 nemá spaľovací motor alebo má spaľovací motor emitujúci menej ako [...] 1 g CO₂/kWh, ako je stanovené v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 [...] a jeho vykonávacími opatreniami alebo podľa predpisu EHK OSN (ES) č. 49;

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 sú určené v súlade s bodom 2.3.4 prílohy I;“;

i) dopĺňajú sa [...] tieto body:

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

16. „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;

17. „dokončované vozidlo“ je dokončované vozidlo v zmysle článku 3 bodu 26 nariadenia (EÚ) 2018/858;

18. „dokončené vozidlo“ je dokončené vozidlo v zmysle článku 3 bodu 27 nariadenia (EÚ) 2018/858;

19. „terénne vozidlo“ je terénne vozidlo v zmysle časti A bodu 2.1 [...] prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858;
20. „vozidlo na špeciálne účely“ je vozidlo na špeciálne účely v zmysle článku 3 bodu 31 nariadenia (EÚ) 2018/858;
21. „terénne vozidlo na špeciálne účely“ je terénne vozidlo na špeciálne účely uvedené v časti A bode 2.3.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858;
22. „osvedčenie o zhode“ je osvedčenie o zhode v zmysle článku 3 bodu 5 nariadenia (EÚ) 2018/858;
23. „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 2014/24/EÚ, „zákazky“ vymedzené v článku 2 bode 1 smernice 2014/25/EÚ [...] a „koncesie“ vymedzené v článku 5 bod 1 smernice 2014/23/EÚ;“;
24. „nákladné vozidlo pre osobitne ťažkú jazdnú súpravu (EHC)“ je vozidlo kategórie N3 vhodné na použitie v jazdnej súprave s 3 alebo viac nápravami, s menovitým výkonom motora najmenej 400 kW a s technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou jazdnej súpravy viac ako 60 ton;

j) dopĺňa sa tento odsek:

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

„Prepojené podniky“ sú:

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, ktoré v súlade s právom zastupujú podnik alebo

iii) má právo riadiť záležitosti podniku;

b) podniky, ktoré [...] majú nad výrobcom priamo alebo nepriamo 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, terénnych vozidiel na špeciálne účely a profesionálnych vozidiel, sa v porovnaní s priemernými emisiami CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2019 musia znížiť o tieto percentá:

a) pre podskupiny vozidiel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH za nahlasovacie obdobia rokov 2025 až 2029 o 15 %;

b) pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia rokov 2030 až 2034 o 45 %;

c) pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia rokov 2035 až 2039 o 65 %;

d) pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia od roku 2040 o 90 %.

2. Podskupiny vozidiel musia k týmto cieľovým hodnotám zníženia emisií CO₂ uvedeným v odseku 1 prispieť v súlade s bodom 4.3 prílohy I.

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 ťažkého úžitkového vozidla v súlade s časťou B prílohy IV k tomuto nariadeniu.

5. Ťažké úžitkové [...] vozidlá iné ako tie, ktoré sú uvedené v odseku 4 tohto článku a ktoré sú evidované na použitie službami civilnej ochrany, požiarnymi službami, útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku, ozbrojenými zložkami alebo rýchlou zdravotnou pomocou, nepodliehajú cieľovým hodnotám zníženia emisií CO₂ [...] stanoveným v odsekoch 1 až 3 tohto článku, ak 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.“

Článok 3b

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 (mestské autobusy) musia výrobcovia dodržiavať minimálne podiely [...] ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami vo svojom vozovom parku nových ťažkých úžitkových vozidiel vo výške **85 % a** 100 %, v súlade s bodom 4.3.2 prílohy I [...].

[...]

3. [...] Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví [...] [...] spoločné technické špecifikácie (vrátane noriem) pre používanie ťažkých úžitkových vozidiel uvedených v tomto článku [...]:

- a) technickú a otvorenú interoperabilitu medzi infraštruktúrou nabíjacích a čerpacích staníc a ťažkými úžitkovými vozidlami, pokiaľ ide o fyzické pripojenia a komunikáciu;
- b) bezpečnú a chránenú výmenu a používanie vygenerovaných údajov.

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

Článok 3c

Postupy verejného obstarávania

1. Verejní obstarávatelia alebo obstarávatelia pri zadávaní verejných zákaziek na dodanie tovaru, ktorých predmetom je nákup [...] mestských autobusov uvedených v článku 3b, ako aj verejných zákaziek na služby, ktorých hlavným predmetom je používanie takýchto vozidiel [...], vychádzajú z ekonomicky najvýhodnejšej ponuky, ktorá medzi kritériami kvality obsahuje najlepší pomer ceny a kvality. Verejní obstarávatelia alebo obstarávatelia zohľadňujú príspevok ponuky k bezpečnosti dodávok, pričom využívajú technické špecifikácie alebo kritériá na vyhodnotenie ponúk, a to v závislosti od situácie na trhu a [...] v súlade so [...] smernicami 2014/23/EÚ, 2014/24/EÚ alebo 2014/25/EÚ a uplatniteľnými odvetvovými právnymi predpismi, ako aj s medzinárodnými záväzkami Únie vrátane dohody GPA a iných medzinárodných dohôd, ktorými je Únia viazaná.

2. Technické špecifikácie alebo kritériá na vyhodnotenie ponúk [...] týkajúce sa príspevku ponuky k bezpečnosti dodávok [...] zahŕňajú aspoň jedno z nasledujúcich [...] kritérií uplatňovaných objektívnym, transparentným a nediskriminačným spôsobom:

a) podiel výrobkov [...] z ponúk s pôvodom v tretích krajinách určený v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013. Toto kritérium sa uplatňuje len na výrobky z ponúk s pôvodom v krajinách, ktoré nie sú zmluvnými stranami GPA;

[...]

[...] b[...] 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 bezpečnosti dodávok.

Toto nebráni verejným obstarávateľom a obstarávateľom uplatňovať dodatočné [...] kritériá.

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

5. V článku 4 prvom odseku sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) údaje nahlásené za nové ťažké úžitkové vozidlá výrobcu zaevidované v predchádzajúcom nahlasovacom období a“.

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 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 maximálne 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, 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

Prevod 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 prevádzať medzi výrobcami za týchto podmienok:
 - a) v prípade všetkých prevodov [...] musia žiadosť podať spoločne prevádzajúci a prijímajúci výrobca;
 - b) v prípade prevodu ťažkých úžitkových vozidiel iných ako vozidiel s nulovými emisiami [...] musia prevádzajúci a prijímajúci výrobca patriť do skupiny prepojených výrobcov;
 - c) v prípade prevodu [...] ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami medzi výrobcami, ktorí nepatria do skupiny prepojených výrobcov [...]: počet [...] ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami prevedených na výrobcu [...] nesmie prekročiť 5 % všetkých jeho nových ťažkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v danom nahlasovacom období.

Výrobcovia oznámia žiadosti o prevod Komisii pomocou elektronických nástrojov poskytnutých Komisiou.

2. Ak sa Komisia domnieva, že podmienky [...] prevodu sú splnené, pri výpočte príslušných hodnôt nezohľadní prevedené 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 bolo v danom nahlasovacom období zaevidovaných menej ako 100 nových ťažkých úžitkových vozidiel určitého výrobcu, 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 stanovujú [...] na „0“.
2. Hodnoty priemerných špecifických emisií CO₂ a cieľových hodnôt 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) na žiadosť výrobcu;
 - b) ak výrobca požaduje prevod 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 zahŕňajúcej výrobcu, na ktorého [...] sa vzťahuje písmeno 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, ktoré spĺňajú podmienky [...] výnimky stanovenej v odseku 1.

6. [...] Výrobcovia [...] poskytujú Komisii informácie [...] v súlade s odsekmi 4 a 5 pomocou elektronických nástrojov poskytnutých Komisiou.“.

9. Článok 7 sa mení takto:

a) v odseku 1 prvom pododseku sa úvodná veta nahrádza takto:

„Pri určovaní toho, či výrobca spĺňa 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 v nahlasovacom období roku 2025 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. Všetky zostávajúce emisné dlhy sa však zúčtujú v nahlasovacích obdobiach rokov 2029, 2034 a 2039.“;

e) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Trajektórie znižovania emisií CO₂ sa pre každého výrobcu stanovujú v súlade s bodom 5.1 prílohy I na základe týchto lineárnych trajektórií:

a) medzi referenčnými emisiami CO₂ a cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie roku [...] 2025 alebo 2030, ako sa uvádza v článku 3a ods. 1 písm. a) a b);

b) medzi cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2025 a cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2030, ako sa uvádza v článku 3a ods. 1 písm. b);

c) medzi cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2030 a cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2035, ako sa uvádza v článku 3a ods. 1 písm. c), a

d) medzi cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2035 a cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie 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 článku 3 bodu 4a nariadenia (EÚ) 2017/2400;
- b) v prípade ťažkých úžitkových vozidiel kategórie M výrobcovi primárneho vozidla v zmysle článku 3 bode 29 nariadenia (EÚ) 2017/2400;
- c) v prípade ťažkých úžitkových vozidiel kategórie O výrobcovi vozidla v zmysle článku 2 bode 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/1362.

Článok 7b

Výpočet priemerných špecifických emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel kategórie

M

V prípade 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) [...] odchylné od písmena a) tohto článku, na žiadosť, ktorú výrobca uvedený v článku 7a písm. b) adresuje Komisii a za podmienky stanovenej [...] v písm. c) 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 uvedená v písmene b) pre nové ťažké úžitkové vozidlo kategórie M nie je prípustná, ak [...] daný výrobca [...] a výrobca vozidla [...] v zmysle vymedzenia v článku 3 ods. 4a nariadenia (EÚ) 2017/2400 sú prepojenými podnikmi alebo časťami toho istého právneho subjektu. Predložením takejto žiadosti výrobca vyhlasuje, že táto podmienka [...] je splnená. [...] Komisii poskytne na požiadanie podporné informácie.
- d) Komisia s podporou Európskej environmentálnej agentúry bezodkladne elektronicky sprístupní [...] nástroje a procesné usmernenia, ktoré výrobcovia potrebujú [...] na podanie takýchto žiadostí uvedených v písmene b) Komisii“.

11. Článok 8 sa mení takto:

- a) v odseku 1 písm. a) sa výraz „od roku 2025 do roku 2029“ nahrádza výrazom „od roku 2025“;
- b) v odseku 1 sa vypúšťa písmeno b);

c) 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 nahlasovacích obdobiach od roku 2041 priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií CO₂.“.

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 od 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) a 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. Zváži [...] úpravu [...] zoznamu uvedeného 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 neskôr 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 [...] je potrebné opraviť, prijme vykonávací akt v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2, ktorým vykoná uvedené opravy.“.

14. Článok 11 sa mení takto:

a) 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 v danom referenčnom období.

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

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

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

a) ak sa 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:

i) upravené referenčné emisie sa vypočítajú v súlade s bodom 1 prílohy II;

ii) [...] nové hodnoty sa uverejnia ako doplnok k predchádzajúcim hodnotám s uvedením nahlasovacieho obdobia, v ktorom sa uplatňujú prvýkrát;

b) ak boli prílohy zmenené v súlade s článkom 14 ods. 1 písm. a) až f):

i) predtým uverejnené referenčné emisie CO₂ sa prepočítajú v súlade s prílohou I, pričom sa zohľadnia parametre zmenené [...] v súlade s [...] článkom 14 ods. 1 písm. a) až f);

ii) 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).

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

c) dopĺňa sa tento odsek:

„3. V prípade zmien postupov typového schvaľovania uvedených v odseku 2 prvom pododseku písm. a) tohto článku sa vo [...] vykonávacích aktoch uvedených v odseku 2 tohto článku 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, na základe ktorých sa určí úprava uvedená v odseku 2 prvom pododseku 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 ods. 3 sa dopĺňa táto veta:

„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. Počnúc nahlasovacím obdobím roku [...] *Ú.v.: vložiť rok: ak toto pozmeňujúce nariadenie nadobudlo účinnosť pred 1. júlom, vložiť rok jeho nadobudnutia účinnosti mínus 1; ak toto pozmeňujúce nariadenie [...] nadobudne účinnosť [...] po 30. [...] júni, vložiť nasledujúci rok*] 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 a útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku podliehajú [...] tomuto článku.

4. Ťažké úžitkové [...]vozidlá zaevidované na [...] použitie službami civilnej ochrany, službami protipožiarnej ochrany, rýchlou zdravotnou pomocou a útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku a ťažké úžitkové vozidlá zaevidované [...] na použitie ozbrojenými zložkami podliehajú [...] tomuto článku bez ohľadu na to[...], či sú vyňaté z pôsobnosti článku 3a[...].

Článok 13b

Nahlasovanie výrobcami alebo inými subjektami zodpovednými za určenie emisíí CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel [...]

1. Výrobcovia alebo iné subjekty zodpovedné za určenie emisíí CO₂ ťažkého úžitkového vozidla [...], na ktorých sa vzťahuje [...] článok 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400 alebo článok 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362, [...] nahlasujú údaje o novom ťažkom úžitkovom vozidle [...] 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 [...] vozidlá oslobodené v súlade s článkom 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 vzťahujú 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 v súlade s článkami 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. Centrálny register spravuje Európska environmentálna agentúra 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, v prípade potreby 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 uložiť 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 podľa článku [...] 13b 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 ťažké úžitkové vozidlo, ktorého sa týka odchýlka alebo neskoré predloženie údajov, ako sa uvádza v písmenách a) a b).

2. Komisia na základe zásad uvedených v odseku 3 tohto článku 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.

3. Delegované akty uvedené v odseku 2 musia rešpektovať tieto zásady:

a) postup stanovený Komisiou 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 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 platieb na viaceré splátky a fázy.

4. Sumy správnych pokút sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Európskej únie.“

17. Článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14

Zmeny príloh

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 predpisov 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 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 až 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 najjazdených kilometrov za rok stanovené v bodoch 2.6.1 až 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 časti A a časti B [...] s cieľom zohľadniť technický pokrok, potrebné úpravy založené na uplatňovaní tohto nariadenia a zmeny príslušných právnych predpisov 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 porovnávaní.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť tieto prvky prílohy V:
- a) úpravy [...] postupu nahlasovania, ktorý je stanovený v prílohe V, s cieľom zohľadniť skúsenosti získané pri uplatňovaní tohto nariadenia a prispôbiť ho technickému pokroku;
 - b) zmena bodu 3.2 doplnením údajových záznamov, ktoré boli novo pridané do centrálného registra.“.

18. Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15
Preskúmanie

Komisia v roku [...] 2027 preskúma účinnosť a vplyv tohto nariadenia a predloží správu s výsledkami [...] tohto preskúmania Európskemu parlamentu a Rade.

Komisia podáva správu najmä o pokroku pri zavádzaní verejnej a súkromnej infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc pre alternatívne palivá pre vozidlá, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

V správe Komisia zväži aj:

- všetky prípadné zmeny rozsahu pôsobnosti nariadenia 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;
- začlenenie profesionálnych vozidiel do cieľov zníženia emisií CO₂ ;
- akékoľvek osobitné obmedzenia na dosiahnutie súladu s článkom 3b 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;
- **existenciu obmedzení infraštruktúry v tretích krajinách v prípade ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré boli novo evidované v EÚ a ktoré sa používajú mimo Únie;**
- **posúdenie úlohy uhlíkového korekčného faktora pri prechode na mobilitu s nulovými emisiami v odvetví ťažkých úžitkových vozidiel.**

[...] K tejto správe sa v prípade potreby pripojí legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia.“.

19. Článok 17 sa mení takto:

a) v odseku 2 sa prvá veta nahrádza takto:

„Právomoc prijímať delegované akty uvedené v [...] [...] článku 13 ods. 4 druhom pododseku, [...] článku 13d ods. 2, [...] článku 13f ods. 2 a článku 14 ods. 1 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [Úrad pre publikácie: vložiť dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].“;

b) v odseku 3 sa prvá veta nahrádza takto:

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

c) v odseku 6 sa slová „článku 11 ods. 2, článku 13 ods. 4 druhého pododseku a článku 14 ods. 1“ nahrádzajú takto: „článku 13 ods. 4 druhého pododseku, článku 13d ods. 2, článku 13f ods. 2 a článku 14 ods. 1“.

20. Prílohy I a II k nariadeniu (EÚ) 2019/1242 sa nahrádzajú znením uvedeným v prílohe I k tomuto nariadeniu.

21. Text uvedený v prílohe II k tomuto nariadeniu sa dopĺňa ako prílohy III, IV, V a VI k nariadeniu (EÚ) 2019/1242.

Článok 2

Zrušenie nariadenia (EÚ) 2018/956

Nariadenie (EÚ) 2018/956 sa zrušuje s účinnosťou od [*Ú.v.: vložiť dátum začatia uplatňovania tohto pozmeňujúceho nariadenia*].

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

Článok 2a

Zmeny nariadenia (EÚ) 2018/858

Nariadenie (EÚ) 2018/858 sa mení takto:

1. Článok 3 sa mení takto:

a) v bode 33 sa výraz „ťahané vozidlo“ nahrádza výrazom „prípojné vozidlo“;

b) doplňa sa tento bod 59:

„59. „elektrické prípojné vozidlo“ je akýkoľvek druh prípojného vozidla, ktoré môže prispieť k pohonu jazdnej súpravy prostredníctvom vlastnej elektrickej hnacej sústavy a ktoré sa nemôže 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):

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

Článok 3

Prechodné ustanovenia

[...] Bez ohľadu na článok 2, pokiaľ ide o nahlasovacie obdobia pred [Ú.v.: vložiť [...]] = dátum začatia uplatňovania tohto pozmeňujúceho nariadenia], naďalej sa uplatňuje nariadenie (EÚ) 2019/1242 v znení platnom k 30. júnu [Ú.v.: vložiť rok [...]] [..] júla nasledujúceho po nadobudnutí účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia] [...] a nariadenie (EÚ) 2018/956 v znení platnom k 30. júnu [Ú.v.: vložiť rok [...]] júla nasledujúceho po nadobudnutí účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia [...]].

Článok 4

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od 1. júla ... [Ú.v.: vložiť rok [...] júla [...] nasledujúceho po nadobudnutí účinnosti tohto pozmeňujúceho nariadenia [...]].

[...]

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

V Štrasburgu

Za Európsky parlament
predseda/predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka

PRÍLOHA I²⁰

„PRÍLOHA I

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

1. PODSKUPINY VOZIDIEL, PROFILY VYUŽITIA A SÚVISIACE PARAMETRE

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

1.1.1. V prípade vozidiel kategórie N sa podskupina sg vymedzuje takto:

Skupina vozidiel podľa prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2017/2400	Profesionálne vozidlo podľa článku 3 ods. 9 tohto nariadenia	Typ kabíny	Výkon motora	Prevádzkový dojazd (OR)	Podskupina vozidiel (sg) priradená na účely tohto nariadenia
53 a vozidlá s nulovými emisiami v 51	nie		všetky		53
54 a vozidlá s nulovými emisiami v 52	nie		všetky		54
1s	nie		všetky		1s
1	nie		všetky		1
2	nie		všetky		2
3	nie		všetky		3

²⁰ Existujúce prílohy sa nahrádzajú v prílohe I, nové prílohy sa dopĺňajú do prílohy II.

4	nie	všetky	< 170 kW	všetky	4-UD
	nie	denná kabína	≥ 170 kW	všetky	4-RD
	nie	spacia kabína	≥ 170 kW a < 265 kW		
	nie	spacia kabína	≥ 265 kW	< 350 km	
	nie	spacia kabína	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	nie	denná kabína	všetky	všetky	9-RD
	nie	spacia kabína	všetky	< 350 km	
	nie	spacia kabína	všetky	≥ 350 km	9-LH
5	nie	denná kabína	všetky	všetky	5-RD
	nie	spacia kabína	< 265 kW		
	nie	spacia kabína	≥ 265 kW	< 350 km	
	nie	spacia kabína	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	nie	denná kabína	všetky	všetky	10-RD
	nie	spacia kabína	všetky	< 350 km	
	nie	spacia kabína	všetky	≥ 350 km	10-LH

11	nie	všetky	11
12	nie	všetky	12
16	nie	všetky	16

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

„Denná kabína“ je akýkoľvek iný typ kabíny.

Ak sa nové ťažké úžitkové vozidlo zaradi do podskupiny 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 [...], zaradi sa do podskupiny 4-RD.

„Prevádzkový dojazd“ je vzdialenosť, ktorú 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 vozidiel kategórie M sa podskupina sg vymedzuje takto:

Skupina vozidiel podľa prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2017/2400	Podskupina vozidiel (sg) 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
33c, 33e, 37c, 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, [...] <u>39c</u>	39-FE

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

Skupiny vozidiel vymedzené v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2022/1362	Podskupina vozidiel (sg) priradená na účely tohto nariadenia
Všetky skupiny s 1, 2, 3 nápravami uvedené v tabuľke 1	Rovnaké ako v stĺpci „skupina vozidiel“ v tabuľkách v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2022/1362.
Všetky skupiny s [...] 2 alebo 3 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 čísiel 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, 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)
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
LEL	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, [...] <u>osobná</u> preprava, nízke zaťaženie
HPR	Ťažká mestská preprava, [...] <u>osobná</u> preprava, reprezentatívne zaťaženie
UPL	Mestská preprava, [...] <u>osobná</u> preprava, nízke zaťaženie
UPR	Mestská preprava, [...] <u>osobná</u> preprava, reprezentatívne zaťaženie
SPL	Prímestská preprava, [...] <u>osobná</u> preprava, nízke zaťaženie
SPR	Prímestská preprava, [...] <u>osobná</u> preprava, reprezentatívne zaťaženie
IPL	Medzimestská preprava, [...] <u>osobná</u> preprava, nízke zaťaženie
IPR	Medzimestská preprava, [...] <u>osobná</u> preprava, reprezentatívne zaťaženie
CPL	Autokarová preprava, [...] <u>osobná</u> preprava, nízke zaťaženie
CPR	Autokarová preprava, [...] <u>osobná</u> preprava, reprezentatívne zaťaženie

2. VÝPOČET PRIEMERNÝCH ŠPECIFICKÝCH EMISÍ VÝROBCU

2.1. Výpočet špecifických emisií CO₂ nového ťažkého úžitkového vozidla

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

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

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

kde:

\sum_{mp} je súčet hodnôt za všetky profily využitia *mp* uvedené v [...] [bode 1.4](#);

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

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

$CO2_{v,mp}$ sú emisie CO₂ v g/km nového ťažkého úžitkového vozidla v určené pre profil využitia *mp*, nahlásené v súlade s článkami 13a a 13b a normalizované podľa prílohy III;

$CO2_{p,mp}$ 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 v súlade s článkami 13a a 13b a normalizované podľa prílohy III;

V prípade motorových vozidiel s nulovými emisiami sa hodnoty $CO2_{v,mp}$ a $CO2_{p,mp}$ stanovia na 0.

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

Podskupina vozidiel (sg)*	Profil využitia (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	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	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0 125	0 375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	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	0,15	0,35	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,35
12	0,21	0,49	0	0	0	0	0	0	0	0,09	0,21
16	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 (Wsg,mp) pre vozidlá kategórie M

Podsku pina vozidiel (sg)*	Profil využitia (mp)**									
	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 (Wsg,mp) pre 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 za každého výrobcu

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

2.2.1. Pre vozidlá kategórie 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:

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

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:

\sum_v je súčet hodnôt za všetky nové ťažké úžitkové vozidlá výrobcu v podskupine sg , s výhradou ustanovení článku 7b;

$CO2_v$ sú špecifické emisie CO_2 nového ťažkého úžitkového vozidla v určené v súlade s bodom 2.1;

$CO2p_v$ 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 sg ;

$V_{pv_{sg}}$ počet nových ťažkých úžitkových vozidiel v rámci podskupiny 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 vozidiel v podskupine 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 (ZLEV) v zmysle článku 5 za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie v rokoch 2019 až 2024 sa vypočíta takto:

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

kde:

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

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

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

kde:

$$V_{inj} = \sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

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

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

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

V_{out} je celkový počet ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami, ktoré nie sú v podskupinách, 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 (ZLEV) v zmysle článku 5 za každého výrobcu a každé **nahlasovacie obdobie** sa vypočíta takto:

$ZLEV = 1 - (y - x)$ 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 $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$, 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 a nízkymi emisiami určené v súlade s bodom 2.1.;

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

V_{out} je celkový počet novo evidovaných ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami, ktoré nie sú v podskupinách, 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 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:

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

kde:

rCO_{2sg} sú referenčné emisie CO_2 podskupiny sg , ako sa určuje v bode 3;

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

2.4. Výpočet podielov vozidiel

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

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

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

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

Podiel nových ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine sg , ktorý sa podľa článku 7b započítava do emisií CO₂ ich primárnych vozidiel pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂ podľa bodu 2.2, sa za každého výrobcu a každé **nahlasovacie obdobie** vypočíta takto:

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

kde:

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

Vpv_{sg} počet nových ťažkých úžitkových vozidiel v rámci podskupiny sg , ktorý sa podľa článku 7b započítava do emisií CO₂ ich primárnych vozidiel pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂ podľa bodu 2.2;

V_{sg} je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v podskupine 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} vozidla kategórie N alebo O v podskupine sg sa vypočíta takto:

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

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

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

kde:

Σ_{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 vozidlám kategórie N a O v podskupine sg pre profil využitia mp , ako sa vymedzuje v bodoch 2.5.1 a 2.5.3.

$PN_{sg,mp}$ je počet cestujúcich priradený vozidlám kategórie M v podskupine sg pre profil využitia mp , ako sa vymedzuje v bode 2.5.2.

2.5.1. Vozidlá kategórie N

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

Podskupina vozidiel sg*	Profil využitia mp**																											
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LEL	MUL	MUR	COL	COR														
53	ako sa určuje v bode 3.1.1																											
54																												
1s															neuplatňuje sa		ako sa určuje v bode 3.1.1		neuplatňuje sa									
1															ako sa určuje v bode 3.1.1		ako sa určuje v bode 3.1.1		neuplatňuje sa									
2															neuplatňuje sa		ako sa určuje v bode 3.1.1		neuplatňuje sa									
3	neuplatňuje sa		ako sa určuje v bode 3.1.1		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	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	2,6	12,9														
5-LH																												
5v																												
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	neuplatňuje sa	neuplatňuje 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														
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	2,6	12,9														
16	neuplatňuje sa												2,6	12,9														

* 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. Vozidlá kategórie M.

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

2.5.3. Vozidlá kategórie O.

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

Podskupina vozidiel (sg)*	Profil využitia (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	neupl atňuj e sa	neupl atňuj e sa	neuplatňuje sa
121, 121V, 123, 123V, , 125	2,2	11,2	2,2	16,8	neupl atňuj e sa	neupl atňuj e sa	neuplatňuje sa
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	neupl atňuj e sa	neupl atňuj e sa	neuplatňuje sa
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	neupl atňuj e sa	neupl atňuj e sa	neuplatňuje sa
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	neupl atňuj e sa	neupl atňuj e sa	neuplatňuje sa
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	neupl atňuj e sa	neupl atňuj e sa	neuplatňuje sa

611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	neupl atňuj e sa	neupl atňuj e sa	neuplatňuje sa
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	neupl atňuj e sa	neupl atňuj e sa	neuplatňuje sa
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	neupl atňuj e sa	neupl atňuj e sa	neuplatňuje sa
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	neupl atňuj e sa	neupl atňuj e sa	neuplatňuje sa
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	neupl atňuj e sa	neupl atňuj e 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 najazdených kilometrov a užitočného zaťaženia alebo počtu cestujúcich

Váhový koeficient najazdených kilometrov a užitočného zaťaženia (počtu cestujúcich) (MPW_{sg}) podskupiny vozidiel sg sa vymedzuje ako súčin hodnoty ročne najazdených kilometrov stanovenej v bode 2.6.1 a hodnoty užitočného zaťaženia a počtu cestujúcich za podskupinu 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:

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

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

kde:

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

AM_{5-LH} je počet ročne najazdených kilometrov stanovený pre podskupinu 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 5-LH v zmysle bodu 2.5.1.

2.6.1. Počet ročne najazdených kilometrov vozidiel kategórie N

Podskupina vozidiel (sg)*	Počet ročne najazdených kilometrov AM_{sg} (v km)
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	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
12	67 000
16	60 000

* Pozri vymedzenie pojmov v bode 1.1

2.6.2. Počet ročne najazdených kilometrov 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 I.1

2.6.3. Počet ročne najazdených kilometrov vozidiel kategórie O

Podskupina vozidiel (sg)*	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:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

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 podskupiny, ktoré sú zahrnuté do výpočtu konkrétnych priemerných špecifických emisií CO₂ podľa bodu 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 *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:

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

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

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

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

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \text{ (pre vozidlá kategórie M)}$$

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

(*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:

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

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

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

kde:

- Σ_v je súčet hodnôt za všetky nové ťažké úžitkové vozidlá v podskupine *sg* zaevidované v referenčnom období, ktoré sa v súlade s bodom 3.2 vzťahuje na podskupinu *sg*;
- $CO2_v$ sú špecifické emisie CO₂ nového ťažkého úžitkového vozidla v určené v súlade s bodom 2.1, prípadne upravené podľa prílohy II;
- $CO2p_v$ sú špecifické emisie CO₂ 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 *sg* zaevidovaných v referenčnom období, ktoré sa v súlade s bodom 3.2 vzťahuje na podskupinu *sg*;
- PL_{sg} je priemerné užitočné zaťaženie vozidiel v podskupine *sg* určené v bode 2.5;
- PN_{sg} je priemerný počet cestujúcich vo vozidlách v podskupine *sg* určený v bode 2.5;
- $PL_{v,mp}$ je užitočné zaťaženie vozidla v v profile využitia *mp* určené na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;
- $PN_{v,mp}$ je počet cestujúcich vo vozidle v v profile využitia *mp* určený na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;
- $PM_{v,mp}$ je hmotnosť cestujúcich vo vozidle v v profile využitia *mp* určená na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;
- $maxPL_v$ je technicky prípustné maximálne užitočné zaťaženie vozidla v určené na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;

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

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

3.2. Referenčné obdobia uplatniteľné na podskupiny

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

Podskupina vozidiel <i>sg</i>	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
<u>1, 2, 3, 11, 12, 16</u>	<u>2021</u>
Všetky ostatné	2025

3.2.1. Ak je v referenčnom období uvedenom v bode 3.2 v podskupine *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 *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 je Y rok prvého nahlasovacieho obdobia, v ktorom je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel všetkých výrobcov v podskupine *sg* aspoň 50.

Na zistenie referenčných emisií CO₂ $rCO2_{sg}$ a $rCO2p_{sg}$ na účely výpočtu cieľovej hodnoty špecifických emisií 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 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 $RETp_{sg,Y}$ vymedzeným v bode 5.1.1 na určenie referenčných emisií CO₂ $rCO2p_{sg}$.

4. VÝPOČET CIEĽOVEJ HODNOTY ŠPECIFICKÝCH EMISIÍ VÝROBCU V ZMYSLE ČLÁNKU 6

4.1. Cieľové hodnoty špecifických emisií

V prípade každého výrobcu sa tieto cieľové hodnoty špecifických emisií 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 počnúc rokom 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 podskupiny, ktoré sú zahrnuté do výpočtu konkrétnej cieľovej hodnoty špecifických emisií podľa bodu 4.2;
$share_{sg}$	sa určuje podľa bodu 2.4;
MPW_{sg}	sa určuje podľa bodu 2.6;
rf_{sg}	je cieľ zníženia emisií CO ₂ uplatniteľný v konkrétnom nahlasovacom období na nové ťažké úžitkové vozidlá v podskupine sg , uvedený v bode 4.3;
rfp_{sg}	je cieľ zníženia emisií CO ₂ uplatniteľný v konkrétnom nahlasovacom období na primárne vozidlá nových ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine sg , uvedený v bode 4.3;
$zevM_{sg}$	je normatív pre vozidlá s nulovými emisiami uplatniteľný v konkrétnom nahlasovacom období na vozidlá v podskupine sg , uvedený v bode 4.3;
$rCO2_{sg}$	sa určuje podľa bodu 3.1.2;
$rCO2p_{sg}$	sa určuje podľa bodu 3.1.2;
pV_{sg}	sa určuje podľa bodu 2.4.

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

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

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
Podskupiny vozidiel podliehajúce cieľovým hodnotám emisií CO₂ v súlade s článkom 3a ods. 1 písm. a)	Podskupiny vozidiel na nákladnú prepravu, na ktoré sa vzťahujú cieľové hodnoty emisií CO₂ podľa článku 3a ods. 1 písm. b), c) a d) a článku 3a ods. 3	Podskupiny vozidiel na [...] osobnú prepravu, na ktoré sa vzťahujú cieľové hodnoty emisií CO₂ podľa článku 3a ods. 1 písm. b), c) a d) (autokary a <u>nízkopodlažné autobusy triedy II</u>)	Podskupiny vozidiel na [...] osobnú prepravu, na ktoré sa vzťahujú cieľové hodnoty vozidiel s nulovými emisiami podľa článku 3b (<u>Mestské autobusy</u>)
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.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <u>31-L2, 33-L2</u>	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 vozidlá s nulovými emisiami

4.3.1. Na vozidlá v podskupine *sg* sa v jednotlivých nahlasovacích obdobiach uplatňujú v zmysle článku 3 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 <i>sg</i>		Nahlasovacie obdobie 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 [...] 6x2	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 %
Autokary a medzimestské autobusy (<i>rf_{sg}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Primárne vozidlá autokarov a medzimestských autobusov (<i>rfp_{sg}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Prípojné vozidlá		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Návesy		0	7,5[...]%	7,5[...]%	7,5[...]%

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

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

Normatívy pre vozidlá s nulovými emisiami $zevM_{sg}$					
Podskupiny 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	[...] <u>85 %</u>	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 uvedené v stĺpci X = 2025 tabuľky uvedenej v bode 4.2;
 - v súbore $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$ pre všetky ostatné podskupiny sg ;
- vymedzujúce 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 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 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 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 $RET_{sg,Y}$, $RETP_{sg,Y}$ a $ZET_{sg,Y}$ stanovujú na 1, pokiaľ podkategória vozidiel sg neprispela k trajektórii 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 podskupiny, ktoré sú zahrnuté do výpočtu konkrétnej trajektórie emisií CO₂ podľa bodu 4.2;

$share_{sg}$ je podiel nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v podskupine 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 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

Emisné kredity $cCO2(X)_Y$ a emisné dlhy $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$) za každého výrobcu a každé nahlasovacie obdobie roku Y v rokoch 2019 až 2040 sú maximá týchto hodnôt a 0 (t. j. emisné kredity a dlhy nemôžu byť záporné):

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

kde:

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

$CO2(X)_Y$ sú priemerné špecifické emisie 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 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:

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

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

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ 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 CO_2 $CO2(X)$ podľa bodu 4.2 ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Skóre emisné kredity

Emisné dlhy nadobudnuté v *nahlasovacom období* roku 2025 sa znížia o sumu zodpovedajúcu hodnote emisných kreditov získaných pred *týmto 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 EMISÍ 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). Ak je výsledkom týchto výpočtov záporná hodnota $exeCO2(X)_y$, stanoví sa hodnota $exeCO2(X)_y$ na 0.

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:

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

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

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

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

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Za nahlasovacie obdobie rokov Y = 2034 a 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

Za nahlasovacie obdobia roku 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Za nahlasovacie obdobia rokov $Y > 2040$:

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

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

kde:

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ je súčet hodnôt za **nahlasovacie obdobia rokov Y** v rokoch 2019 až 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 v rokoch 2025 až 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);

$limCO2(X)_Y$ 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:

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

PRÍLOHA II

Postupy úprav v zmysle článku 11

1. ÚPRAVA REFERENČNÝCH EMISÍ 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 tento účel sa emisie CO₂ (v g/km) nových ťažkých úžitkových vozidiel v referenčnom období a ich primárnych vozidiel určené pre profil využitia *mp* v zmysle bodu 2.1 prílohy I upravia 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 vozidlá *r* z podskupiny *sg*;

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

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

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

$CO_2(RP)_{r,mp}$	sú špecifické emisie CO ₂ reprezentatívneho vozidla r (v g/km) určené podľa profilu využitia mp v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami, ktoré sa uplatňovalo v referenčnom období;
$CO_{2r,mp}$	sú špecifické emisie CO ₂ reprezentatívneho 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. 3 písm. a);
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	sú špecifické emisie CO ₂ primárneho vozidla ťažkého úžitkového vozidla v (v g/km) určené podľa profilu využitia mp a na základe údajov monitorovania za referenčné obdobie;
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	sú špecifické emisie CO ₂ primárneho vozidla reprezentatívneho vozidla r (v g/km) určené v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami, ktoré sa uplatňovalo v referenčnom období;
$CO_{2p_{r,mp}}$	sú špecifické emisie CO ₂ primárneho vozidla reprezentatívneho 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. 3 písm. a).

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

2. UPLATŇOVANIE UPRAVENÝCH REFERENČNÝCH EMISÍ 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_{2sg} 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 $i = [\dots] 0$: 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 CO₂ sa určili so zmenou i ;

$rCO_{2sg,i}$ sú:

- ak $i = 0$: neupravené referenčné emisie CO₂
- ak $i \geq 1$: referenčné emisie CO₂, ktoré sa v prípade podskupiny vozidiel sg určili so zmenou i .

PRÍLOHA II²¹

„PRÍLOHA III

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

1. NORMALIZÁCIA ŠPECIFICKÝCH EMISÍ CO₂

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

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

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

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

Hodnoty emisií CO₂ [(CO₂p)] (v,mp) primárnych vozidiel sa normalizujú podľa rovnakej metodiky 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;

$reportCO_{2v,mp}$ sú emisie CO₂ (v g/km) [...] nového ťažkého úžitkového vozidla v určené pre profil využitia mp a nahlásené v súlade s článkami 13a a 13b;

$\Delta CO_{2v,mp}(m)$ sa určí v súlade s bodom 3;

²¹ Pozri poznámku pod čiarou č. 20.

$\Delta CO_2cv_{v,mp}$	sa určí v súlade s bodom 4;
$PL_{v,mp}$	je užitočné zaťaženie vozidla v v profile využitia mp určené na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;
$PL_{sg,mp}$	je užitočné zaťaženie pre podskupinu sg a profil využitia mp , ako sa uvádza v bode 2.5 prílohy I;
$PM_{v,mp}$	je hmotnosť cestujúcich vo vozidle v v profile využitia mp určená na základe údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b;
$PM_{sg,mp}$	je hmotnosť cestujúcich pre podskupinu sg a profil využitia mp , ako sa uvádza v bode 2.5 prílohy I;
cCW_v	je korekcia pohotovostnej hmotnosti vozidla v podľa bodu 2.

2. NORMALIZÁCIA POHOTOVOSTNEJ HMOTNOSTI

Keďže prepravná užitočnosť 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 vozidla v v podskupine sg na účely normalizácie jeho špecifických emisií CO₂ podľa bodu 1:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \text{ pre vozidlá kategórie N [...]};$$

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

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

kde:

a_{sg} je lineárny koeficient určený podľa bodu 2.1 za obdobie nahlasovania vozidla v ;

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

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

$maxPL_{sg}$ je technicky prípustné maximálne užitočné zaťaženie podskupiny vozidiel sg určené podľa bodu 2.5 prílohy I;

$maxPN_{sg}$ je technicky prípustný maximálny počet cestujúcich v podskupine vozidiel sg určený podľa bodu 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 $maxPL_v$ (kategória vozidiel N a O) a $maxPN_v$ (kategória vozidiel M), pričom sa zohľadnia všetky novo evidované vozidlá v v podskupine sg :

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \text{ pre vozidlá kategórie N [...]};$$

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

kde:

CW_v je pohotovostná hmotnosť 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 vozidla v

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

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

3. ZMENA EMISÍ CO_2 POMOCOU ZMENY CELKOVEJ HMOTNOSTI VOZIDLA

Následná zmena emisií CO_2 vozidla v , ktorá sa má určiť pre profil využitia mp v dôsledku následnej zmeny celkovej hmotnosti, ktorá sa má priradiť vozidlu na určenie emisií CO_2 , sa určuje pomocou tejto lineárnej aproximácie:

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

kde:

m je zmena celkovej hmotnosti priradenej vozidlu v na určenie jeho emisií CO_2 ;

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

$CO_{2v,1}$	emisie CO ₂ vozidla v (v g/km) bez zmeny hmotnosti, určené pre rovnaký profil využitia <i>mp</i> , podmienky reprezentatívneho zaťaženia;
Mr	je celková hmotnosť vozidla v simulácii bez zmeny hmotnosti, pre rovnaký profil využitia <i>mp</i> , podmienky reprezentatívneho zaťaženia;
Ml	je celková hmotnosť vozidla v simulácii bez zmeny hmotnosti, pre rovnaký profil využitia <i>mp</i> , podmienky nízkeho zaťaženia.

4. NORMALIZÁCIA V PRÍPADE RÔZNYCH OBJEMOV NÁKLADNÉHO PRIESTORU

Vozidlá kategórie O v rámci tej istej podskupiny majú rôzne objemy nákladného priestoru. Keďže prepravná užitočnosť vozidla sa s objemom nákladného priestoru zvyšuje, ale z technických dôvodov takéto zvýšenie koreluje aj s vyššími emisiami CO₂, uplatňuje sa táto korekcia emisií CO₂ vozidla v v podskupine *sg*:

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

kde:

$a_{sg,mp}$ je lineárny koeficient určený podľa bodu 4.1 za obdobie nahlasovania vozidla *v*;

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

CV_{sg} je objem nákladného priestoru podskupiny vozidiel *sg* určený podľa bodu 2.5 prílohy I.

Korekcia emisií CO₂ vozidiel kategórie N a M $\Delta CO_{2cv,mp}$ 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 vozidlá v v podskupine 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 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.“

[...] ²²

PRÍLOHA IV

Pravidlá týkajúce sa údajov, ktoré sa majú monitorovať a nahlasovať, ako sa uvádza v článkoch 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 doplnujúcich číslíc uvedených v dodatku 2 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2018/858;
- e) v prípade ťažkých úžitkových vozidiel uvedených v článku 2 ods. 1 písm. a) alebo b) informácie o pohonnej jednotke uvedené v položkách 23, 23.1 a 26 osvedčenia o zhode;
- f) maximálna rýchlosť 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) 2020/683;
- 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) technicky prípustná celková hmotnosť vozidla, 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 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;

²² [...]

- n) dátum zaevidovania;
- o) technicky prípustná maximálna hmotnosť jazdnej súpravy pre nákladné vozidlo kategórie N3 v osobitne ťažkej jazdnej súprave (EHC) uvedenej v článku 3 bode 24, ako sa uvádza v položke 16.4 osvedčenia o zhode alebo osvedčenia o schválení jednotlivého vozidla;
- ([...]**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 vozidiel schválených podľa článku 2 ods. 3 písm. b) nariadenia 2018/858 informácie o tom, že vozidlo bolo navrhnuté a skonštruované alebo prispôbené na používanie civilnou ochranou, požiarnymi službami a útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku;
- ([...]**s**) v prípade vozidiel zaevidovaných na používanie civilnou ochranou, požiarnymi službami alebo útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku alebo na používanie ozbrojenými zložkami potvrdenie, že vozidlo je zaevidované na používanie civilnou ochranou, požiarnymi službami alebo útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku alebo na používanie ozbrojenými zložkami a že spĺňa podmienky stanovené v článku 2 ods. 5 tohto nariadenia. V prípade všetkých vozidiel vrátane jednotlivo schválených vozidiel sú zodpovedajúcimi informáciami informácie, ktoré sa majú uviesť v EÚ 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 Komisie (EÚ) 2020/683²³ bez ohľadu na akékoľvek vnútroštátne výnimky uplatniteľné podľa článku 45 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/858.

²³ 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).

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

V súlade s článkom 13b každý nahlasovateľ nahlasuje nasledujúce údaje o tých vozidlách, v prípade ktorých je povinný vypracovať dokumentáciu výrobcu (MRF) alebo informačnú dokumentáciu vozidla (VIF) podľa ustanovení nariadenia 2017/2400 (EÚ) a vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/1362²⁴.

V prípade 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 vozidlo, ktoré by inak bolo oslobodené od povinností stanovených v článku 3a, nie je od týchto povinností oslobodené.

Kategoríe vozidiel/podskupiny	Nahlasovatelia			
	Výrobca primárneho vozidla ⁽¹⁾	Výrobca rozpracovaného vozidla ⁽²⁾	Výrobca vozidla ⁽³⁾	Určená technická služba ⁽⁸⁾
N/všetky	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	– MRF ⁽⁴⁾ – doplňujúce informácie*	neuplatňuje sa
M/všetky	– VIF ^{(4) (5)} – MRF ^{(4) (6)} – doplňujúce informácie* týkajúce sa primárneho vozidla	neuplatňuje sa	– VIF ^{(4) (7)} – MRF ^{(4) (7)} – doplňujúce informácie* týkajúce sa dokončeného alebo dokončovaného vozidla	neuplatňuje sa
O/všetky	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	– MRF ⁽⁹⁾ – doplňujúce informácie*	– MRF ⁽⁹⁾ – doplňujúce informácie*

²⁴ 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).

- (1) Článok 3 bod 29 nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400.
- (2) Článok 3 bod 31 nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400.
- (3) Článok 3 bod 4a nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400.
- (4) Článok 9 bod 2 nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400.
- (5) Bod 2.3 prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400.
- (6) Bod 2.4 prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400.
- (7) Bod 2.7.5 prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400.
- (8) Článok 8 ods. 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/1362.
- (9) Článok 8 ods. 7 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/1362.

***Doplňujúce informácie:**

nie	Parameter monitorovania	Zdroj	Uplatniteľné na vozidlá
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;

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 (EÚ) č. 582/2011, podľa toho, ktorý je uplatniteľný	Kategória N; Kategória M: len primárne vozidlo;
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 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 vozidiel s dátumom simulácie od 1. júla 2021 súbor vo formáte CSV („comma separated values“); tento súbor s príponou.vsum musí mať rovnaký názov ako príslušný pracovný súbor a musí obsahovať 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 [m2]	
	Min CdxA (CdxA ≥ 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
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 v zmysle článkov 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 agentúre.

Kontaktné miesto oznámi Komisii a 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) podľa vymedzenia v nariadení Komisie (EÚ) č. 19/2011²⁵, ktorý sa má použiť v identifikačnom čísle vozidla nových ťažkých úžitkových vozidiel uvádzaných na trh;
- c) kontaktné miesto zodpovedné za nahranie údajov pre agentúru.

Bezodkladne informujú Komisiu o akýchkoľvek zmenách týchto informácií.

Oznámenia sa odosielajú na adresy uvedené v bode 1.1.

²⁵ 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).

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

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

3. SPRACÚVANIE ÚDAJOV

- 3.1. 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 zaevidovaných 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 („comma separated values“); tento súbor s príponou.vsum musí mať rovnaký názov ako príslušný pracovný súbor a musí obsahovať súhrnné výsledky za každý simulovaný účel použitia a stav užitočného zaťaženia.

- 3.3. Ak príslušný orgán alebo výrobca zistia, že predložené údaje obsahujú chyby, oznámia ich bezodkladne Komisii a agentúre tak, že agentúre odošlú správu s oznámením o chybe, a prostredníctvom e-mailu, ktorý odošlú na adresy uvedené v bode 1.1.
- 3.4. Komisia s podporou agentúry oznámené chyby overí a v prípade potreby údaje v registri opraví.
- 3.5. Komisia s podporou 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

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“