

## I

(Legislatívne akty)

## NARIADENIA

## NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 510/2011

z 11. mája 2011,

ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých vozidiel

(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,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom <sup>(2)</sup>,

keďže:

- (1) Cieľom Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o klimatických zmenách, ktorý bol schválený v mene Európskeho spoločenstva rozhodnutím Rady 94/69/ES <sup>(3)</sup>, je stabilizovať koncentrácie skleníkových plynov v atmosfére na úrovni, ktorá by zabránila nebezpečnému antropogénnemu zasahovaniu do klimatického systému. Na dosiahnutie tohto cieľa je potrebné, aby sa celosvetová priemerná ročná teplota na zemskom povrchu nezvýšila o viac ako 2 stupne Celzia v porovnaní s hodnotami z obdobia pred industrializáciou. Zo štvrtej hodnotiacej správy Medzivládneho panelu o zmene klímy (IPCC) vyplýva, že v záujme dosiahnutia tohto cieľa je potrebné, aby sa celosvetové emisie skleníkových plynov prestali zvyšovať do roku 2020. Európska rada na svojom zasadnutí 8. a 9. marca 2007 stanovila záväzok znížiť do roku 2020 celkové množstvo emisií skleníkových plynov v Spoločenstve aspoň o 20 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990 a o 30 % v prípade, ak sa k podobným zníženiam emisií zaviazu

aj ďalšie rozvinuté krajiny a ak ekonomicky vyspelejšie rozvojové krajiny prispievajú podľa svojich možností.

- (2) V roku 2009 Komisia dokončila prehodnotenie stratégie Únie pre trvalo udržateľný rozvoj zameriavajúc sa pritom na najnaliehavejšie problémy udržateľného rozvoja, akými sú doprava, zmena klímy, verejné zdravie a úspora energie.
- (3) V záujme dosiahnutia potrebného zníženia emisií by sa politiky a opatrenia mali vykonávať na úrovni členských štátov a Únie nielen v odvetví priemyslu a energetiky, ale vo všetkých odvetviach hospodárstva Únie. V rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 406/2009/ES z 23. apríla 2009 o úsilí členských štátov znížiť emisie skleníkových plynov s cieľom splniť záväzky Spoločenstva týkajúce sa zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2020 <sup>(4)</sup> sa stanovuje priemerné zníženie emisií o 10 % v porovnaní s úrovňami z roku 2005 v odvetviach nezahrnutých do systému EÚ na obchodovanie s emisiami, ktorý bol ustanovený smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve <sup>(5)</sup>, a to vrátane cestnej dopravy. Cestná doprava je druhým najväčším odvetvím produkujúcim emisie skleníkových plynov v Únii a jej emisie vrátane emisií z ľahkých úžitkových vozidiel i naďalej rastú. Ak sa bude množstvo emisií z cestnej dopravy i naďalej zvyšovať, dôjde k značnému oslabeniu snáh ďalších odvetví v ich boji proti zmene klímy.
- (4) Ciele Únie pre nové cestné vozidlá poskytujú výrobcovi väčšiu istotu pri plánovaní a väčšiu flexibilitu pri dosahovaní požiadaviek na zníženie CO<sub>2</sub>, než aká by sa poskytla prostredníctvom osobitných vnútroštátnych cieľov zníženia emisií. Pri stanovovaní výkonových emisných noriem je dôležité zohľadňovať dôsledky pre trhy

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 44, 11.2.2011, s. 157.<sup>(2)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z 15. februára 2011 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 31. marca 2011.<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 33, 7.2.1994, s. 11.<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s.136.<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32.

a konkurencieschopnosť výrobcov, priame a nepriame náklady, ktoré vzniknú podnikom, a výhody vyplývajúce z pohľadu stimulovania inovácie a znižovania spotreby energie a nákladov na palivo.

- (5) V záujme posilnenia konkurencieschopnosti európskeho automobilového priemyslu by sa mali využívať systémy stimulov, napríklad kompenzácia ekologických inovácií a poskytovanie superkreditov.
- (6) Komisia vo svojich oznámeniach zo 7. februára 2007 nazvaných Výsledky preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov a ľahkých vozidiel a Konkurenčný regulačný rámec pre automobilový priemysel pre 21. storočie (CARS 21) zdôraznila, že cieľovú hodnotu Spoločenstva týkajúcu sa priemerných emisií z vozového parku nových osobných automobilov na úrovni 120 g CO<sub>2</sub>/km sa do roku 2012 pri absencii dodatočných opatrení nepodarí splniť.
- (7) V uvedených oznámeniach sa navrhol integrovaný prístup v záujme dosiahnutia cieľovej hodnoty Spoločenstva týkajúcej sa priemerných emisií vo výške 120 g CO<sub>2</sub>/km z nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v Spoločenstve do roku 2012 prostredníctvom opatrení sústredených na povinné znižovanie emisií CO<sub>2</sub>, aby sa dosiahla cieľová hodnota 130 g CO<sub>2</sub>/km v prípade priemerného vozového parku nových automobilov zdokonalením technológií automobilových motorov, ako aj zníženie o ďalších 10 g CO<sub>2</sub>/km alebo rovnocenný efekt, pokiaľ je to potrebné z technického hľadiska, ďalším zdokonaľovaním technológií vrátane zvyšovania palivovej účinnosti ľahkých úžitkových vozidiel.
- (8) Ustanovenia, na základe ktorých sa plní cieľ v oblasti emisií z ľahkých úžitkových vozidiel, by mali byť v súlade s legislatívnym rámcom na plnenie cieľov týkajúcich sa emisií z vozového parku nových osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel<sup>(1)</sup>.
- (9) V legislatívnom rámci na dosiahnutie cieľovej hodnoty pre priemerné emisie z vozového parku v prípade nových ľahkých úžitkových vozidiel by sa malo zabezpečiť, aby boli ciele znižovania konkurenčne neutrálne, sociálne spravodlivé a udržateľné a aby zohľadňovali rôznorodosť európskych výrobcov automobilov a nespôsobili medzi nimi neodôvodnené narušenie hospodárskej súťaže. Právny rámec by mal byť zlučiteľný s celkovým zámerom dosahovať cieľové hodnoty Únie v oblasti znižovania emisií a mal by sa doplniť ďalšími nástrojmi viac súvisiacimi s používaním, akými sú napríklad diferencovanie daní za automobily a energiu alebo opatrenia na obmedzenie rýchlosti ľahkých úžitkových vozidiel.
- (10) S cieľom zachovať rozmanitosť na trhu s ľahkými úžitkovými vozidlami a jeho schopnosť uspokojovať rôzne potreby spotrebiteľov by sa cieľové hodnoty emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel mali vymedzovať v závislosti od úžitkovej hodnoty automobilov na lineárnom základe. Na opis tejto úžitkovej hodnoty je vhodným parametrom hmotnosť, keďže je v korelácii so súčasnými emisiami, a preto prináša realnejšie a konkurenčne neutrálne cieľové hodnoty. Okrem toho sú údaje o hmotnosti už v súčasnosti dostupné. Údaje o alternatívnych parametroch úžitkovej hodnoty, akými sú napríklad stopa (priemerný rozchod vynásobený rázvorom kolies) a užitočné zaťaženie, by sa mali zhromažďovať s cieľom uľahčiť dlhodobé hodnotenie prístupu založeného na úžitkovej hodnote.
- (11) Týmto nariadením sa aktívne podporujú ekologické inovácie a zohľadňuje sa v ňom budúci technologický vývoj, ktorý môže posilniť dlhodobú konkurencieschopnosť európskeho automobilového priemyslu a vytvoriť viac vysokokvalitných pracovných miest. V záujme systematického posudzovania pokroku pri znižovaní emisií vďaka ekologickým inováciám by Komisia mala zvážiť možnosť zahrnúť ekologické inovačné opatrenia do preskúmania skúšobných postupov podľa článku 14 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel<sup>(2)</sup>, pričom zohľadní technické a ekonomické dôsledky takéhoto zahrnutia.
- (12) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES z 13. decembra 1999 o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO<sub>2</sub> pri predaji nových osobných automobilov<sup>(3)</sup> už požaduje, aby reklamné prospekty v prípade automobilov poskytovali koncovým užívateľom údaje o oficiálnych emisiách CO<sub>2</sub> a úradnej spotrebe paliva vozidla. Vo svojom odporúčaní 2003/217/ES z 26. marca 2003 o uplatňovaní ustanovení smernice 1999/94/ES o reklamných prospektoch iné oznamovacie prostriedky<sup>(4)</sup> Komisia vyložila túto požiadavku tak, že sa vzťahuje aj na reklamu. Rozsah pôsobnosti smernice 1999/94/ES by sa mal preto rozšíriť o ľahké úžitkové vozidlá, aby sa na reklamu ľahkých úžitkových vozidiel, v ktorej sú zverejnené údaje o energii alebo cene, vzťahovala požiadavka poskytovať

(1) Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.

(2) Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.

(3) Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16.

(4) Ú. v. EÚ L 82, 29.3.2003, s. 33.

- koncovým užívateľom údaje o oficiálnych emisiách CO<sub>2</sub> a úradnej spotrebe paliva vozidla, a to najneskôr do roku 2014.
- (13) Vzhľadom na veľmi vysoké náklady na výskum a vývoj a jednotkové výrobné náklady na prvé generácie vozidiel s výrazne nízkouhlíkovými technológiami, ktoré by sa mali zaviesť na trh po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia, malo by toto nariadenie dočasne prispieť k zrýchleniu a uľahčeniu procesu zavedenia ultra-nízkouhlíkových vozidiel na trh Únie v počiatočných fázach ich komercializácie.
- (14) Využívanie určitých alternatívnych palív môže priniesť výrazné zníženie emisií CO<sub>2</sub> na základe princípu well-to-wheel (od zdroja ku kolesám). Toto nariadenie preto zahŕňa osobitné ustanovenia zamerané na podporu ďalšieho zavádzania určitých vozidiel na alternatívne palivá na trh Únie.
- (15) S cieľom zlepšiť zhromažďovanie údajov o spotrebe paliva a jej meranie by Komisia mala najneskôr do 1. januára 2012 zvážiť, či je potrebné zmeniť a doplniť príslušné právne predpisy tak, aby sa do nich zahrnula povinnosť pre výrobcov, ktorí požiadali o typové schválenie vozidiel kategórie N<sub>1</sub>, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá<sup>(1)</sup>, vybaviť každé vozidlo meračom spotreby paliva.
- (16) V záujme zabezpečenia súladu s nariadením (ES) č. 443/2009 a predchádzania zneužívaniu by sa mala cieľová hodnota vzťahovať na nové ľahké úžitkové vozidlá prvýkrát evidované v Únii, ktoré predtým neboli evidované mimo Únie, s výnimkou evidencie na obmedzenú dobu.
- (17) Smernica 2007/46/ES zriaďuje harmonizovaný rámec obsahujúci administratívne ustanovenia a všeobecné technické požiadavky na schvaľovanie všetkých nových vozidiel v rámci jej rozsahu pôsobnosti. Subjekt zodpovedný za dosiahnutie súladu s týmto nariadením by mal byť ten istý ako subjekt zodpovedný za všetky aspekty procesu typového schvaľovania v súlade so smernicou 2007/46/ES a za zabezpečenie zhody výroby.
- (18) Výrobcovia by mali mať možnosť rozhodnúť sa, ako budú dosahovať svoje cieľové hodnoty podľa tohto nariadenia, a malo by sa im umožniť, aby spriemerovali emisie svojho celého vozového parku nových vozidiel namiesto dodržiavania cieľových hodnôt CO<sub>2</sub> v prípade každého jednotlivého vozidla. Od výrobcov by sa preto malo vyžadovať, aby zabezpečili, aby priemerné špecifické emisie zo všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v Únii, za ktoré zodpovedajú, nepresiahli priemer cieľových hodnôt emisií z týchto vozidiel. Táto požiadavka by sa mala zavádzať postupne od roku 2014 do roku 2017, aby sa uľahčilo jej zavedenie. Je to v súlade s lehotami a trvaním obdobia zavádzania stanovenými v nariadení (ES) č. 443/2009.
- (19) V záujme zabezpečenia toho, aby cieľové hodnoty odrážali osobitosti malých výrobcov a špecializovaných výrobcov a aby boli v súlade s možnosťami výrobcov znižovať emisie, mali by sa stanoviť alternatívne cieľové hodnoty znižovania emisií pre týchto výrobcov pri zohľadnení technických možností vozidiel daného výrobcu znižovať špecifické emisie CO<sub>2</sub> a tieto cieľové hodnoty by mali zodpovedať charakteristikám dotknutých segmentov trhu. Táto výnimka by mala byť predmetom preskúmania cieľových hodnôt špecifických emisií v prílohe I, ktoré sa má dokončiť najneskôr do začiatku roka 2013.
- (20) Stratégiou Únie na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel sa ustanovil integrovaný prístup v záujme dosiahnutia cieľovej hodnoty Únie 120 g CO<sub>2</sub>/km do roku 2012, pričom sa zachováva aj dlhodobější vízia ďalšieho znižovania emisií. Nariadenie (ES) č. 443/2009 konkretizuje túto dlhodobější víziu stanovením cieľovej hodnoty vo výške 95 g CO<sub>2</sub>/km ako priemerných emisií v prípade vozového parku nových automobilov. V záujme zabezpečenia súladu s týmto prístupom a poskytnutia istoty pri plánovaní pre priemysel by sa mala stanoviť dlhodobá cieľová hodnota v prípade špecifických emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel na rok 2020.
- (21) Aby mali výrobcovia flexibilitu pri plnení svojich cieľových hodnôt emisií podľa tohto nariadenia, môžu sa dohodnúť na vytvorení združenia na otvorenom, transparentnom a nediskriminačnom základe. V prípade vytvorenia združenia by sa jednotlivé cieľové hodnoty výrobcov mali nahradiť spoločnou cieľovou hodnotou pre združenie, ktorú by mali dosiahnuť spoločne členovia združenia.
- (22) Špecifické emisie CO<sub>2</sub> dokončovaných vozidiel by sa mali prideliť výrobcovi základného vozidla.
- (23) V záujme zabezpečenia reprezentatívnosti hodnôt emisií CO<sub>2</sub> a palivovej účinnosti dokončovaných vozidiel by Komisia mala predložiť osobitný postup a zvážiť prípadné preskúmanie právnych predpisov o typovom schvaľovaní.

(<sup>1</sup>) Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

- (24) Na zabezpečenie plnenia cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia je potrebný rozsiahly mechanizmus dosahovania súladu.
- (25) Meranie špecifických emisií CO<sub>2</sub> z nových ľahkých úžitkových vozidiel v Únii sa uskutočňuje na harmonizovanom základe podľa metodiky ustanovenej v nariadení (ES) č. 715/2007. S cieľom minimalizovať administratívnu záťaž v rámci tohto systému by sa mala zhoda merať odkazom na údaje o evidencii nových vozidiel v Únii zozbierané členskými štátmi a oznámené Komisii. S cieľom zabezpečiť konzistentnosť údajov použitých na posúdenie zhody by sa pravidlá zhromažďovania a oznamovania týchto údajov mali čo najviac harmonizovať.
- (26) V smernici 2007/46/ES sa požaduje, aby výrobcovia vydali osvedčenie o zhode v prípade každého nového ľahkého úžitkového vozidla a aby členské štáty umožnili evidenciu a uvedenie do prevádzky nového ľahkého úžitkového vozidla len v prípade, ak je sprevádzané platným osvedčením o zhode. Údaje zhromaždené členskými štátmi by mali byť v súlade s osvedčením o zhode vydaným výrobcom ľahkého úžitkového vozidla a mali by vychádzať len z tohto dokumentu. Mala by existovať štandardná databáza Únie pre údaje uvedené v osvedčeniach o zhode. Táto databáza by sa mala používať ako jediná referencia, aby členské štáty mohli ľahšie uchovávať svoje evidenčné údaje pri novej evidencii vozidiel.
- (27) Dodržiavanie cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia výrobcami by sa malo hodnotiť na úrovni Únie. Výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> prekročia priemerné špecifické emisie povolené podľa tohto nariadenia, by mali od 1. januára 2014 za každý kalendárny rok zaplatiť poplatok za nadmerné emisie. Poplatok by sa mal vyjadriť v závislosti od miery nedodržania cieľových hodnôt výrobcami. V záujme zabezpečenia súladu by mal byť mechanizmus tohto poplatku podobný mechanizmu ustanovenému v nariadení (ES) č. 443/2009. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem všeobecného rozpočtu Európskej únie.
- (28) Akékoľvek vnútroštátne opatrenie, ktoré členské štáty môžu zachovať alebo zaviesť v súlade s článkom 193 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), by na základe posúdenia účelu tohto nariadenia a ním zavedených postupov nemalo ukladať dodatočné alebo prísnejšie sankcie výrobcovi, ktorí neplnia svoje cieľové hodnoty stanovené podľa tohto nariadenia.
- (29) Týmto nariadením by nemalo byť dotknuté úplné uplatňovanie pravidiel Únie o hospodárskej súťaži.
- (30) Mali by sa posúdiť nové postupy na dosahovanie dlhodobých cieľových hodnôt, najmä sklon krivky, parameter úžitkovej hodnoty a systém poplatkov za nadmerné emisie.
- (31) Rýchlosť cestných vozidiel má výrazný vplyv na ich spotrebu paliva a emisie CO<sub>2</sub>. Pri absencii obmedzení rýchlosti pre ľahké úžitkové vozidlá je navyše možné, že hľadisko súťaživosti v súvislosti s najvyššou rýchlosťou by mohlo viesť k predimenzovaniu skupín vysokovýkonných vozidiel a súvisiacim nedostatkom v podmienkach pomalšej prevádzky. Je preto vhodné preskúmať možnosť rozšírenia rozsahu pôsobnosti smernice Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v Spoločenstve<sup>(1)</sup> na ľahké úžitkové vozidlá, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.
- (32) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia, najmä pokiaľ ide o prijatie podrobných pravidiel monitorovania a oznamovania priemerných emisií, konkrétne zberu, evidencie, prezentácie, prenosu, výpočtu a oznamovania údajov o priemerných emisiách, a o uplatňovanie požiadaviek stanovených v prílohe II, ako aj o prijatie podrobných opatrení na vyberanie poplatkov za nadmerné emisie a postupu schvaľovania inovačných technológií, mali by sa na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie<sup>(2)</sup>.
- (33) Komisia by mala byť splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ na zmenu a doplnenie požiadaviek na monitorovanie a oznamovanie ustanovených v prílohe II vzhľadom na skúsenosti s uplatňovaním tohto nariadenia, na prispôbenie hodnoty M<sub>0</sub> uvedenej v prílohe I priemernej hmotnosti nových ľahkých úžitkových vozidiel za predchádzajúce tri kalendárne roky, stanovenie pravidiel týkajúcich sa výkladu kritérií na uplatňovanie výnimiek, obsahu žiadostí o výnimku a obsahu a vyhodnocovania programov znižovania špecifických emisií CO<sub>2</sub>, ako aj na úpravu vzorcov uvedených v prílohe I s cieľom zohľadniť akúkoľvek zmenu regulačného skúšobného postupu na meranie špecifických emisií CO<sub>2</sub>. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojej prípravnej práce vykonávala konzultácie, a to aj na úrovni expertov.

(1) Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27.

(2) Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

(34) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie výkonových požiadaviek v oblasti emisií CO<sub>2</sub> pre nové ľahké úžitkové vozidlá, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

#### Článok 1

##### Predmet úpravy a ciele

1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové požiadavky v oblasti emisií CO<sub>2</sub> pre nové ľahké úžitkové vozidlá. Týmto nariadením sa stanovujú priemerné emisie CO<sub>2</sub> pre nové ľahké úžitkové vozidlá, merané v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a jeho vykonávacími opatreniami, na úroveň 175 g CO<sub>2</sub>/km, čo sa má dosiahnuť pomocou zlepšenia technológie vozidiel a inovačných technológií.

2. Od roku 2020 stanovuje toto nariadenie cieľovú hodnotu 147 g CO<sub>2</sub>/km pre priemerné emisie nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii pod podmienkou, že sa potvrdí jej uskutočniteľnosť, ako sa uvádza v článku 13 ods. 1.

#### Článok 2

##### Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na motorové vozidlá kategórie N<sub>1</sub>, ako sú vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES, s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg a na vozidlá kategórie N<sub>1</sub>, v prípade ktorých sa typové schválenie rozširuje v súlade s článkom 2 ods. 2 nariadenia (ES) č. 715/2007 (ďalej len „ľahké úžitkové vozidlá“), ktoré sú po prvýkrát evidované v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (ďalej len „nové ľahké úžitkové vozidlá“).

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

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

#### Článok 3

##### Vymedzenie pojmov

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

- a) „priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub>“ predstavujú vzhľadom na výrobcu priemer špecifických emisií CO<sub>2</sub> všetkých ľahkých úžitkových vozidiel, ktorých je výrobcom;
- b) „osvedčenie o zhode“ je osvedčenie uvedené v článku 18 smernice 2007/46/ES;

- c) „dokončované vozidlo“ je vozidlo, ktorému bolo po ukončení postupu viacstupňového typového schválenia udelené typové schválenie v súlade so smernicou 2007/46/ES;
  - d) „dokončené vozidlo“ je akékoľvek vozidlo, ktoré sa nemusí dokončovať, aby splňalo príslušné technické požiadavky smernice 2007/46/ES;
  - e) „základné vozidlo“ je akékoľvek vozidlo, ktoré sa používa v úvodnom stupni postupu viacstupňového typového schválenia;
  - f) „výrobca“ je osoba alebo subjekt, ktoré schvaľovaciemu orgánu zodpovedajú za všetky aspekty postupu typového schvaľovania ES v súlade so smernicou 2007/46/ES a za zabezpečenie zhody výroby;
  - g) „hmotnosť“ je hmotnosť vozidla s karosériou v prevádzkovom stave uvedená v osvedčení o zhode a vymedzená v bode 2.6 prílohy I k smernici 2007/46/ES;
  - h) „špecifické emisie CO<sub>2</sub>“ sú emisie ľahkého úžitkového vozidla, merané v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a špecifikované v osvedčení o zhode pre dokončované alebo dokončené vozidlá ako hmotnosť (kombinovaných) emisií CO<sub>2</sub>;
  - i) „cieľová hodnota špecifických emisií“ predstavuje vzhľadom na výrobcu priemer orientačných špecifických emisií CO<sub>2</sub> určený v súlade s prílohou I v prípade každého nového ľahkého úžitkového vozidla, ktorého je výrobcom, alebo ak sa výrobcovi udelí výnimka podľa článku 11, predstavuje cieľovú hodnotu špecifických emisií určenú v súlade s touto výnimkou;
  - j) „stopa“ je priemerný rozchod vynásobený rázvorom kolies, ako sa uvádza v osvedčení o zhode a vymedzuje v bodoch 2.1 a 2.3 prílohy I k smernici 2007/46/ES;
  - k) „užitočné zaťaženie“ je rozdiel medzi najvyššou technicky prípustnou hmotnosťou v naloženom stave podľa prílohy II k smernici 2007/46/ES a hmotnosťou vozidla.
2. Na účely tohto nariadenia je „skupina prepojených výrobcov“ výrobca a s ním prepojené podniky. Vo vzťahu k výrobcovi „prepojené podniky“ sú:

- a) podniky, v ktorých má výrobca priamo alebo nepriamo:
  - i) právomoc vykonávať viac ako polovicu hlasovacích práv alebo
  - ii) právomoc vymenovať viac ako polovicu členov dozornej rady, predstavenstva alebo orgánov právne zastupujúcich podnik, alebo
  - iii) právo riadiť záležitosti podniku;

- b) podniky, ktoré majú priamo alebo nepriamo nad výrobcou práva alebo právomoci uvedené v písmene a);
- c) podniky, v ktorých má niektorý podnik uvedený v písmene b) priamo alebo nepriamo práva alebo právomoci uvedené v písmene a);
- d) podniky, v ktorých má výrobca spolu s jedným alebo viacerými podnikmi uvedenými v písmenách a), b) alebo c) alebo v ktorých majú dva alebo viaceré podniky uvedené v písmenách a), b) alebo c) spolu práva alebo právomoci uvedené v písmene a);
- e) podniky, v ktorých sú práva alebo právomoci uvedené v písmene a) spoločne v držbe výrobcu alebo jedného či viacerých s ním prepojených podnikov uvedených v písmenách a) až d) a jednej alebo viacerých tretích strán.

#### Článok 4

##### Cieľové hodnoty špecifických emisií

V kalendárnom roku začínajúcom sa 1. januára 2014 a potom každý nasledujúci kalendárny rok každý výrobca ľahkých úžitkových vozidiel zabezpečí, aby jeho priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> neprekročili jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií určenú v súlade s prílohou I alebo v prípade, že výrobcovi bola udelená výnimka podľa článku 11, v súlade s touto výnimkou.

Ak nie sú dostupné špecifické emisie dokončovaného vozidla, výrobca základného vozidla použije špecifické emisie tohto základného vozidla na určenie svojich priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub>.

Na účely určenia priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> každého výrobcu sa vezmú do úvahy nasledujúce percentuálne podiely nových ľahkých úžitkových vozidiel každého výrobcu zaevidovaných v príslušnom roku:

- 70 % v roku 2014,
- 75 % v roku 2015,
- 80 % v roku 2016,
- 100 % od roku 2017.

#### Článok 5

##### Superkredity

Pri výpočte priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> sa každé nové ľahké úžitkové vozidlo so špecifickými emisiami CO<sub>2</sub> nižšími ako 50 g CO<sub>2</sub>/km počíta ako:

- 3,5 ľahkého úžitkového vozidla v roku 2014,
- 3,5 ľahkého úžitkového vozidla v roku 2015,
- 2,5 ľahkého úžitkového vozidla v roku 2016,
- 1,5 ľahkého úžitkového vozidla v roku 2017,

— 1 ľahké úžitkové vozidlo od roku 2018.

Počas trvania systému poskytovania superkreditov nepresiahne maximálny počet nových ľahkých úžitkových vozidiel so špecifickými emisiami CO<sub>2</sub> nižšími ako 50 g CO<sub>2</sub>/km, ktorý sa má zohľadniť pri uplatňovaní koeficientov uvedených v prvom odseku, 25 000 ľahkých úžitkových vozidiel na výrobcu.

#### Článok 6

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

V záujme zistenia, či výrobca dodržiava svoju cieľovú hodnotu špecifických emisií uvedenú v článku 4, špecifické emisie CO<sub>2</sub> každého ľahkého úžitkového vozidla navrhnutého tak, aby mohlo na svoj pohon používať palivovú zmes benzínu s 85 % bioetanolom („E85“) a ktoré je v súlade s príslušnými právnymi predpismi Únie alebo európskymi technickými normami, sa znížia do 31. decembra 2015 o 5 % ako uznanie za vyššiu technologickú schopnosť a schopnosť znižovať emisie fungovaním na biopalivá. Toto zníženie sa uplatňuje len vtedy, ak aspoň 30 % čerpacích staníc v členskom štáte, v ktorom je ľahké úžitkové vozidlo evidované, poskytuje tento typ alternatívneho paliva v súlade s kritériami trvalej udržateľnosti pre biopalivá stanovenými v príslušných právnych predpisoch Únie.

#### Článok 7

##### Združovanie

1. Výrobcovia nových ľahkých úžitkových vozidiel, iní ako výrobcovia, ktorým sa udelila výnimka podľa článku 11, sa môžu združovať v záujme plnenia svojich povinností podľa článku 4.

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

- a) označenie výrobcov, ktorí budú zahrnutí do združenia;
- b) označenie výrobcu určeného za správcu združenia, ktorý bude kontaktnou osobou združenia a bude zodpovedný za platbu poplatkov za nadmerné emisie uložených združeniu v súlade s článkom 9;
- c) dôkaz o tom, že správca združenia bude schopný plniť povinnosti podľa písmena b).

3. Ak navrhovaný správca združenia nespĺňa požiadavku platby poplatkov za nadmerné emisie uložených združeniu v súlade s článkom 9, Komisia to oznámi výrobcu.

4. Výrobcovia zahrnutí do združenia spoločne informujú Komisiu o každej zmene správcu združenia alebo jeho finančnej situácie, ktorá by mohla ovplyvniť jeho schopnosť plniť požiadavku platby poplatkov za nadmerné emisie uložených združeniu v súlade s článkom 9, ako aj o všetkých zmenách členstva v združení alebo o jeho rozpustení.

5. Výrobcovia môžu uzatvárať dohody o združení pod podmienkou, že ich dohody sú v súlade s článkami 101 a 102 ZFEÚ a že umožňujú otvorenú, transparentnú a nediskriminačnú účasť každého výrobcu žiadajúceho o členstvo v združení za komerčne prijateľných podmienok. Bez toho, aby bola dotknutá všeobecná uplatniteľnosť pravidiel Únie o hospodárskej súťaži na takéto združenia, zabezpečia všetci členovia združenia najmä to, aby sa v kontexte ich dohody o združení neposkytovali žiadne údaje ani nevymieňali žiadne informácie okrem týchto informácií:

- a) priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub>;
- b) cieľová hodnota špecifických emisií;
- c) celkový počet zaevidovaných vozidiel.

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

7. S výnimkou prípadov oznámených podľa odseku 3 sa výrobcovia v združení, o ktorom bola Komisia informovaná, považujú za jedného výrobcu na účely plnenia svojich povinností podľa článku 4. Informácie pre monitorovanie a oznamovanie, ktoré sa týkajú jednotlivých výrobcov, ako aj všetkých združení, sa zaznamenávajú, oznamujú a sú dostupné v centrálnom registri uvedenom v článku 8 ods. 4.

#### Článok 8

##### Monitorovanie priemerných emisií a ich oznamovanie

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

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

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

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

- a) priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> za predchádzajúci kalendárny rok;

b) cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúci kalendárny rok;

c) rozdiel medzi jeho priemernými špecifickými emisiami CO<sub>2</sub> za predchádzajúci kalendárny rok a jeho cieľovou hodnotou špecifických emisií v tom istom roku.

Komisia oznámi každému výrobcovi jej predbežný výpočet, ktorý sa na neho vzťahuje. Oznámenie obsahuje za každý členský štát údaje o počte nových evidovaných ľahkých úžitkových vozidiel a o ich špecifických emisiách CO<sub>2</sub>.

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

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

7. Ak sa Komisia na základe výpočtov vykonaných podľa odseku 5 vo vzťahu ku kalendárnym rokom 2012 a 2013 domnieva, že priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> výrobcu presiahli jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií, oznámi to výrobcovi.

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

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

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

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

#### Článok 9

##### Poplatok za nadmerné emisie

1. Výrobcomi alebo prípadne správcovi združenia uloží Komisia za obdobie od 1. januára do 31. decembra 2014 a potom za každý kalendárny rok poplatok za nadmerné emisie, ak priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií.

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

a) od roku 2014 do roku 2018:

i) pre nadmerné emisie presahujúce 3 g CO<sub>2</sub>/km:

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

ii) pre nadmerné emisie presahujúce 2 g CO<sub>2</sub>/km, ale nepresahujúce 3 g CO<sub>2</sub>/km:

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

iii) pre nadmerné emisie presahujúce 1 g CO<sub>2</sub>/km, ale nepresahujúce 2 g CO<sub>2</sub>/km:

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

iv) pre nadmerné emisie nepresahujúce 1 g CO<sub>2</sub>/km:

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

b) od roku 2019:

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

Na účely tohto článku sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

— „nadmerné emisie“ predstavujú kladnú hodnotu množstva gramov na kilometer, o ktoré priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> výrobcu prekročili pri zohľadnení zníženia emisií CO<sub>2</sub> vďaka inovačným technológiám schváleným v súlade s článkom 12 jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií v kalendárnom roku alebo jeho časti, na ktorú sa vzťahuje povinnosť podľa článku 4, zaokrúhlená na najbližšie tri desatinné miesta, a

— „počet nových ľahkých úžitkových vozidiel“ je počet nových ľahkých úžitkových vozidiel, ktorých je výrobcom a ktoré boli zaevidované v danom období podľa kritérií zavádzania stanovených v článku 4.

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

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

#### Článok 10

##### Uverejňovanie výkonnosti výrobcov

1. Do 31. októbra 2013 a do 31. októbra každého nasledujúceho roku uverejní Komisia zoznam, v ktorom pre každého výrobcu uvádza:

a) jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúci kalendárny rok;

b) jeho priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> za predchádzajúci kalendárny rok;

c) rozdiel medzi jeho priemernými špecifickými emisiami CO<sub>2</sub> za predchádzajúci kalendárny rok a jeho cieľovou hodnotou špecifických emisií v tom istom roku;

d) priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> za všetky nové ľahké úžitkové vozidlá evidované v Únii za predchádzajúci kalendárny rok;

e) priemernú hmotnosť všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii za predchádzajúci kalendárny rok.

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

#### Článok 11

##### Výnimky pre určitých výrobcov

1. O uplatnenie výnimky z cieľovej hodnoty špecifických emisií vypočítanej v súlade s prílohou I môže požiadať výrobca menej ako 22 000 nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii za kalendárny rok, ktorý:

a) nie je súčasťou skupiny prepojených výrobcov alebo

b) je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ktorá je zodpovedná celkovo za výrobu menej ako 22 000 nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii za kalendárny rok, alebo

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

2. Výnimku, o ktorú sa žiada podľa odseku 1, možno udeliť najviac na obdobie piatich kalendárnych rokov. Žiadosť sa predkladá Komisii a obsahuje:

a) názov výrobcu a meno jeho kontaktnej osoby;

b) doklad o tom, že výrobca je oprávnený na uplatnenie výnimky podľa odseku 1;

c) podrobné údaje o ľahkých úžitkových vozidlách, ktoré vyrába, vrátane hmotnosti a špecifických emisií CO<sub>2</sub> týchto ľahkých úžitkových vozidiel, a

d) cieľovú hodnotu špecifických emisií, ktorá zodpovedá jeho možnostiam zníženia vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO<sub>2</sub> a zohľadňuje charakteristiku trhu pre vyrábaný typ ľahkého úžitkového vozidla.



3. Ak sa Komisia domnieva, že výrobca je oprávnený na uplatnenie výnimky, o ktorú požiadal podľa odseku 1, a ubezpečila sa, že cieľová hodnota špecifických emisií navrhovaná výrobcom zodpovedá jeho možnostiam zníženia emisií vrátane ekonomických a technologických možností zníženia jeho špecifických emisií CO<sub>2</sub>, a po zohľadnení charakteristiky trhu pre vyrábaný typ ľahkého úžitkového vozidla, udelí výrobcovi výnimku. Táto výnimka sa uplatňuje od 1. januára nasledujúceho roku po dni udelenia výnimky.

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

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

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

7. Komisia prijme pravidlá na doplnenie odsekov 1 až 6 tohto článku týkajúce sa okrem iného výkladu kritérií oprávnenosti na uplatňovanie výnimiek, obsahu žiadostí a obsahu a vyhodnocovania programov znižovania špecifických emisií CO<sub>2</sub> prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 15 a za podmienok stanovených v článkoch 16 a 17.

8. Žiadosti o výnimku vrátane podkladových informácií, oznámenia podľa odseku 4, zrušenia podľa odseku 5, každé uloženie poplatku za nadmerné emisie podľa odseku 6 a akty prijaté podľa odseku 7 sa sprístupňujú verejnosti, ak nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie <sup>(1)</sup> neustanovuje inak.

#### Článok 12

##### Ekologické inovácie

1. Na základe žiadosti dodávateľa alebo výrobcu sa zohľadnia úspory emisií CO<sub>2</sub> dosiahnuté prostredníctvom využitia inovačných technológií. Celkový príspevok týchto technológií k zníženiu cieľovej hodnoty špecifických emisií výrobcu môže byť až 7 g CO<sub>2</sub>/km.

2. Komisia prijme podrobné ustanovenia pre postup schvaľovania takýchto inovačných technológií do 31. decembra 2012. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2 tohto nariadenia. Tieto podrobné ustanovenia musia byť v súlade

s ustanoveniami stanovenými podľa článku 12 ods. 2 nariadenia (ES) č. 443/2009 a musia vychádzať z týchto kritérií pre inovačné technológie:

- a) dodávateľ alebo výrobca musí zodpovedať za úspory emisií CO<sub>2</sub> dosiahnuté prostredníctvom využitia inovačných technológií;
- b) inovačné technológie musia preukázaným spôsobom prispievať k znižovaniu emisií CO<sub>2</sub>;
- c) inovačné technológie nesmú byť kryté meraniami CO<sub>2</sub> v rámci štandardného testovacieho cyklu, nepodliehajú povinným ustanoveniam na základe doplňujúcich dodatočných opatrení na zníženie o hodnotu 10 g CO<sub>2</sub>/km uvedenú v článku 1 nariadenia (ES) č. 443/2009, ani nie sú povinné podľa iných ustanovení práva Únie.

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

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

#### Článok 13

##### Preskúmanie a podávanie správ

1. Komisia do 1. januára 2013 dokončí preskúmanie cieľových hodnôt špecifických emisií podľa prílohy I a výnimiek podľa článku 11 s cieľom vymedziť:

- s výhradou potvrdenia uskutočniteľnosti na základe aktualizovaných výsledkov posúdenia vplyvu podmienky, za akých by bolo možné dosiahnuť do roku 2020 dlhodobú cieľovú hodnotu vo výške 147 g CO<sub>2</sub>/km nákladovo efektívnym spôsobom, a
- aspekty plnenia tejto cieľovej hodnoty vrátane poplatku za nadmerné emisie.

Komisia na základe tohto preskúmania a posúdenia vplyvu, ktoré zahŕňa celkové posúdenie vplyvu na automobilový priemysel a na odvetvia závislé od neho, podá v prípade potreby návrh na zmenu a doplnenie tohto nariadenia v súlade s riadnym legislatívnym postupom, a to spôsobom, ktorý bude čo najneutrálnejší z hľadiska hospodárskej súťaže a ktorý bude sociálne spravodlivý a udržateľný.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43.

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

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

4. Komisia do 31. decembra 2011 vytvorí postup na získanie reprezentatívnych hodnôt emisií CO<sub>2</sub>, palivovej účinnosti a hmotnosti dokončovaných vozidiel a zároveň zabezpečí, aby výrobca základného vozidla mal včasný prístup k hmotnosti a špecifickým emisiám CO<sub>2</sub> dokončovaného vozidla.

5. Do 31. októbra 2016 a potom každé tri roky Komisia zmení a doplní prílohu I prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 15 a za podmienok stanovených v článkoch 16 a 17 s cieľom upraviť v nej uvedenú hodnotu M<sub>0</sub> podľa priemernej hmotnosti nových ľahkých úžitkových vozidiel za predchádzajúce tri kalendárne roky.

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

6. Komisia zahrnie ľahké úžitkové vozidlá do preskúmania postupov na meranie emisií CO<sub>2</sub> v súlade s článkom 13 ods. 3 nariadenia (ES) č. 443/2009.

Od dátumu uplatňovania revidovaného postupu na meranie emisií CO<sub>2</sub> sa inovačné technológie už neschvaľujú v rámci postupu uvedeného v článku 12.

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

Komisia upraví vzorce uvedené v prílohe I prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 15 a za podmienok stanovených v článkoch 16 a 17 s cieľom zohľadniť akúkoľvek zmenu regulačného skúšobného postupu na meranie špecifických emisií CO<sub>2</sub>.

#### Článok 14

##### Výbor

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

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

#### Článok 15

##### Vykonávanie delegovania právomoci

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

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

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

#### Článok 16

##### Odvolyvanie delegovania právomoci

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

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

3. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedených. Rozhodnutie nadobúda účinnosť okamžite alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť. Uverejní sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 1.

## Článok 17

**Námietky voči delegovaným aktom**

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

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

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

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

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

## Článok 18

**Nadobudnutie účinnosti**

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

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

V Štrasburgu 11. mája 2011

Za Európsky parlament  
predseda  
J. BUZEK

Za Radu  
predsedníčka  
GYŐRI E.

## PRÍLOHA I

CIEĽOVÉ HODNOTY ŠPECIFICKÝCH EMISÍ CO<sub>2</sub>

1. Orientačné špecifické emisie CO<sub>2</sub> každého ľahkého úžitkového vozidla merané v gramoch na kilometer sa určujú na základe tohto vzorca:
    - a) od roku 2014 do roku 2017:  
orientačné špecifické emisie CO<sub>2</sub> = 175 + a × (M – M<sub>0</sub>),  
kde:  
M = hmotnosť vozidla v kilogramoch (kg),  
M<sub>0</sub> = 1 706,0,  
a = 0,093;
    - b) od roku 2018:  
orientačné špecifické emisie CO<sub>2</sub> = 175 + a × (M – M<sub>0</sub>),  
kde:  
M = hmotnosť vozidla v kilogramoch (kg),  
M<sub>0</sub> = hodnota prijatá podľa článku 13 ods. 5,  
a = 0,093.
  2. Cieľová hodnota špecifických emisií sa pre výrobcu v kalendárnom roku vypočíta ako priemer orientačných špecifických emisií CO<sub>2</sub> každého nového ľahkého úžitkového vozidla evidovaného v danom kalendárnom roku, ktorého je výrobcom.
-

## PRÍLOHA II

## MONITOROVANIE EMISÍ A ICH OZNAMOVANIE

- A. Zber údajov o ľahkých úžitkových vozidlách a určovanie informácií pre monitorovanie emisií CO<sub>2</sub>
1. Členské štáty zaznamenávajú o každom novom ľahkom úžitkovom vozidle evidovanom na ich území za rok začínajúci sa 1. januára 2012 a potom každý nasledujúci rok tieto podrobné údaje:
    - a) označenie výrobcu;
    - b) jeho typ, variant a verziu;
    - c) jeho špecifické emisie CO<sub>2</sub> (g/km);
    - d) jeho hmotnosť (kg);
    - e) jeho rázvor kolies (mm);
    - f) rozchody jeho riadacej nápravy (mm) a ďalšej nápravy (mm);
    - g) jeho najvyššiu technicky prípustnú hmotnosť naloženého vozidla (v kg) podľa prílohy III smernice 2007/46/ES.
  2. Podrobné údaje uvedené v bode 1 sa prevezmú z osvedčenia o zhode pre príslušné ľahké úžitkové vozidlo. Ak sa v osvedčení o zhode špecifikuje minimálna aj maximálna hmotnosť ľahkého úžitkového vozidla, členské štáty použijú na účely tohto nariadenia iba maximálny údaj. V prípade dvojpalivových vozidiel (benzín/plyn), ktorých osvedčenie o zhode obsahuje údaje o špecifických emisiách CO<sub>2</sub> pre obidva druhy paliva, členské štáty použijú len hodnotu nameranú pre plyn.
  3. Každý členský štát určí v súlade s metódami uvedenými v časti B tejto prílohy za kalendárny rok začínajúci sa 1. januára 2012 a každý nasledujúci kalendárny rok v prípade každého výrobcu:
    - a) celkový počet nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných na jeho území;
    - b) priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub>, ako sa stanovuje v bode 2 časti B tejto prílohy;
    - c) priemernú hmotnosť, ako sa stanovuje v bode 3 časti B tejto prílohy;
    - d) pre každú verziu každého variantu každého typu nového ľahkého úžitkového vozidla:
      - i) celkový počet nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných na jeho území, ako sa stanovuje v bode 4 časti B tejto prílohy;
      - ii) špecifické emisie CO<sub>2</sub>;
      - iii) hmotnosť;
      - iv) stopu vozidla, ako sa stanovuje v bode 5 časti B tejto prílohy;
      - v) užitočné zaťaženie.
- B. Metodika určovania informácií o nových ľahkých úžitkových vozidlách pre monitorovanie emisií CO<sub>2</sub>
- Informácie o monitorovaní, ktoré členské štáty musia určiť v súlade s bodom 3 časti A tejto prílohy, sa určujú v súlade s metodikou uvedenou v tejto časti.
1. Počet evidovaných nových ľahkých úžitkových vozidiel (N)

Členské štáty určia počet nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných na ich území za príslušný monitorovaný rok (N).

## 2. Priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> nových ľahkých úžitkových vozidiel (S<sub>ave</sub>)

Priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel prvýkrát evidovaných na území členského štátu v monitorovanom roku (S<sub>ave</sub>) sa vypočítajú vydelením súčtu špecifických emisií CO<sub>2</sub> každého jednotlivého nového vozidla S počtom nových vozidiel N:

$$S_{ave} = (1 / N) \times \Sigma S.$$

## 3. Priemerná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel

Priemerná hmotnosť všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných na území členského štátu v monitorovanom roku (M<sub>ave</sub>) sa vypočíta vydelením súčtu hmotnosti každého jednotlivého nového vozidla M počtom nových vozidiel N:

$$M_{ave} = (1 / N) \times \Sigma M.$$

## 4. Rozdelenie podľa verzie nových ľahkých úžitkových vozidiel

Pre každú verziu každého variantu každého typu nového ľahkého úžitkového vozidla sa zaznamená počet prvýkrát evidovaných vozidiel, hmotnosť vozidiel, špecifické emisie CO<sub>2</sub>, rázvor kolies, rozchody a najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého vozidla.

## 5. Stopa

Stopa vozidla sa vypočíta vynásobením rázvoru kolies vozidla priemerným rozchodom vozidla.

## 6. Užitočné zaťaženie

Užitočné zaťaženie vozidla sa určuje ako rozdiel najvyššej technicky prípustnej hmotnosti naloženého vozidla podľa prílohy II k smernici 2007/46/ES a hmotnosti vozidla.

## 7. Dokončované vozidlá

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

V záujme zabezpečenia reprezentatívnosti hodnôt emisií CO<sub>2</sub>, palivovej účinnosti a hmotnosti dokončovaných vozidiel a bez toho, aby bol neprimerane zaťažovaný výrobca základného vozidla, Komisia predloží osobitný postup monitorovania a preskúma príslušné právne predpisy o typovom schvaľovaní a vykoná v nich potrebné zmeny a doplnenia najneskôr do 31. decembra 2011.

Pri vymedzovaní takéhoto postupu Komisia prípadne určí, ako sa monitorujú hmotnosť a hodnoty CO<sub>2</sub> na základe tabuľky hodnôt CO<sub>2</sub>, ktoré zodpovedajú rôznym kategóriám konečnej zotrvačnej hmotnosti, alebo na základe iba jednej hodnoty CO<sub>2</sub> odvodených od hmotnosti základného vozidla zvýšenej o štandardnú pridanú hmotnosť rozlíšenú podľa triedy N<sub>1</sub>. V uvedenom druhom prípade by sa táto hmotnosť použila aj v časti C tejto prílohy.

Komisia takisto zabezpečí, aby mal výrobca základného vozidla včasný prístup k hmotnosti a špecifickým emisiám CO<sub>2</sub> dokončovaného vozidla.

## C. Formát prenosu údajov

Členské štáty predkladajú za každého výrobcu a za každý rok údaje uvedené v bode 3 časti A tejto prílohy v týchto formátoch:

Oddiel 1 – Súhrnné údaje monitorovania

Členský štát (1):	
Rok:	
Zdroj údajov:	

Výrobca	Celkový počet evidovaných nových ľahkých úžitkových vozidiel	Počet nových ľahkých úžitkových vozidiel s emisnou hodnotou	Počet nových ľahkých úžitkových vozidiel s hodnotou hmotnosti	Počet nových ľahkých úžitkových vozidiel s hodnotou rázvoru kolies	Počet nových ľahkých úžitkových vozidiel s hodnotou rozchodu riadiacej nápravy	Počet nových ľahkých úžitkových vozidiel s hodnotou rozchodu inej nápravy
(Výrobca 1)	...	...	...	...	...	...
(Výrobca 2)	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
Všetci výrobcovia spolu	...	...	...	...	...	...

(1) Dvojpísmenové kódy ISO 3166 s výnimkou Grécka a Spojeného kráľovstva, v prípade ktorých sa uplatnia kódy „EL“ a „UK“.

Oddiel 2 – Podrobné údaje monitorovania

Názov výrobcu a standardizované označenie EÚ	Názov výrobcu a standardizované označenie príslušného štátu	Názov výrobcu a označenie vo vnútroštátnom registri	Typ	Variant	Verzia	Značka	Obchodný názov	Katégoria schváleného typu vozidla	Katégoria evidovaného vozidla	Nové evidované prípady spolu	Špecifické emisie CO <sub>2</sub> (g/km)	Hmotnosť (kg)	Najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého vozidla (kg)	Rázvor kolies (mm)	Rozchod riadiacej nápravy (mm)	Rozchod ďalšej nápravy (mm)	Druh paliva	Palivový režim	Objem (cm <sup>3</sup> )	Spotreba elektrickej energie (Wh/km)	Kód inovačnej technológie alebo skupiny inovačných technológií	Zníženie emisií prostredníctvom in- ovlačných technológií
Výrobca 1	Výrobca 1	Výrobca 1	Typ 1	Variant 1	Verzia 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 1	Výrobca 1	Výrobca 1	Typ 1	Variant 1	Verzia 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 1	Výrobca 1	Výrobca 1	Typ 1	Variant 2	Verzia 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 1	Výrobca 1	Výrobca 1	Typ 1	Variant 2	Verzia 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 1	Výrobca 1	Výrobca 1	Typ 2	Variant 1	Verzia 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 1	Výrobca 1	Výrobca 1	Typ 2	Variant 1	Verzia 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...



Názov výrobcu a štandardizované označenie EÚ	Názov výrobcu a štandardizované označenie príslušného štátu	Názov výrobcu a označenie vo vnútroštátnom registri	Typ	Variant	Verzia	Značka	Obchodný názov	Kategória schváleného typu vozidla	Kategória evidovaného vozidla	Nové evidované prípady spolu	Špecifické emisie CO <sub>2</sub> (g/km)	Hmotnosť (kg)	Najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého vozidla (kg)	Rázvor kolies (mm)	Rozchod riadiacej nápravy (mm)	Rozchod ďalšej nápravy (mm)	Druh paliva	Palivový režim	Objem (cm <sup>3</sup> )	Spotreba elektrickej energie (Wh/km)	Kód inovačnej technológie alebo skupiny inovačných technológií	Zníženie emisií prostredníctvom inovačných technológií
Výrobca 1	Výrobca 1	Výrobca 1	Typ 2	Variant 2	Verzia 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 1	Výrobca 1	Výrobca 1	Typ 2	Variant 2	Verzia 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 1	Výrobca 1	Výrobca 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 2	Výrobca 2	Výrobca 2	Typ 1	Variant 1	Verzia 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 2	Výrobca 2	Výrobca 2	Typ 1	Variant 1	Verzia 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 2	Výrobca 2	Výrobca 2	Typ 1	Variant 2	Verzia 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Názov výrobcu a štandardizované označenie EÚ	Názov výrobcu a štandardizované označenie príslušného štátu	Názov výrobcu a označenie vo vnútroštátnom registri	Typ	Variant	Verzia	Značka	Obchodný názov	Katégória schváleného typu vozidla	Katégória evidovaného vozidla	Nové evidované prípady spolu	Špecifické emisie CO <sub>2</sub> (g/km)	Hmotnosť (kg)	Najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého vozidla (kg)	Rázvor kolies (mm)	Rozchod riadiacej nápravy (mm)	Rozchod ďalšej nápravy (mm)	Druh paliva	Palivový režim	Objem (cm <sup>3</sup> )	Spotreba elektrickej energie (Wh/km)	Kód inovačnej technológie alebo skupiny inovačných technológií	Zníženie emisií prostredníctvom inovačných technológií
Výrobca 2	Výrobca 2	Výrobca 2	Typ 1	Variant 2	Verzia 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 2	Výrobca 2	Výrobca 2	Typ 2	Variant 1	Verzia 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 2	Výrobca 2	Výrobca 2	Typ 2	Variant 1	Verzia 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 2	Výrobca2	Výrobca 2	Typ 2	Variant 2	Verzia 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 2	Výrobca 2	Výrobca 2	Typ 2	Variant 2	Verzia 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Výrobca 2	Výrobca 2	Výrobca 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...