

II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2023/1634

z 5. júna 2023,

ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na 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 ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 7 ods. 8, článok 10 ods. 8 druhý pododsek a článok 15 ods. 8,

keďže:

- (1) V prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2019/631 sa uvádzajú podrobné metódy výpočtu cieľových hodnôt špecifických emisií pre výrobcov osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel.
- (2) Od 1. januára 2021 majú byť emisné normy CO₂ založené na údajoch o emisiách CO₂ určených v súlade s celosvetovým harmonizovaným skúšobným postupom pre ľahké vozidlá (WLTP) v zmysle nariadenia Komisie (EÚ) 2017/1151 ⁽²⁾. Príloha I k nariadeniu (EÚ) 2019/631 bola zmenená delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2020/2173 ⁽³⁾ s cieľom zohľadniť zavedenie skúšobného postupu WLTP objasnením spôsobu určovania cieľových hodnôt špecifických emisií konkrétnych druhov výrobcov. Ďalšie objasnenie je však potrebné na stanovenie metódy výpočtu cieľových hodnôt špecifických emisií na kalendárne roky 2021 až 2024 pre výrobcov, ktorí sú členmi združenia.
- (3) V časti A prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/631 sa stanovuje metóda výpočtu výnimočných cieľových hodnôt uplatniteľných v kalendárnych rokoch 2021 až 2024. Z dôvodov právnej istoty je potrebné stanoviť aj metódu výpočtu výnimočných cieľových hodnôt uplatniteľných v kalendárnych rokoch 2025 až 2028, ako sa uvádza v článku 10 ods. 4 druhom pododseku písm. c) uvedeného nariadenia.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13.

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽³⁾ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2020/2173 zo 16. októbra 2020, ktorým sa menia prílohy I, II a III k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 s cieľom aktualizovať parametre monitorovania a objasniť určité aspekty súvisiace so zmenou regulačného skúšobného postupu (Ú. v. EÚ L 433, 22.12.2020, s. 1).

- (4) V záujme rozlíšenia medzi prípadmi dokončeného a nedokončeného základného vozidla by sa malo upraviť vymedzenie skúšobnej hmotnosti (ďalej len „TM“) pre priemernú skúšobnú hmotnosť všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel vyjadrenú v kilogramoch, opísanú v časti B bode 6.2.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/631.
- (5) V prílohách II a III k nariadeniu (EÚ) 2019/631 sa stanovuje druh a formát údajov o nových osobných vozidlách a nových ľahkých úžitkových vozidlách, ktoré majú členské štáty alebo výrobcovia zhromažďovať a každý rok predkladať Komisii. Na základe získaných skúseností je už zrejmé, že určité parametre monitorovania by sa mohli odstrániť s cieľom uľahčiť monitorovací proces, pretože tieto parametre sa nepoužívajú na výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií ani priemerných špecifických emisií, a teda by sa mali odstrániť bez toho, aby bránili spoľahlivému hodnoteniu výrobcov v oblasti dodržiavania ich cieľových hodnôt špecifických emisií. Okrem toho je potrebné doplniť určité nové parametre, najmä na účel overenia emisií CO₂ vozidiel v prevádzke. Uvedené zmeny parametrov je potrebné premietnuť do druhu údajov zberaných podľa časti A prílohy II a časti A prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2019/631, ako aj do formátov zberu údajov v časti B prílohy II a časti B prílohy III k uvedenému nariadeniu.
- (6) V prílohe III k nariadeniu (EÚ) 2019/631 sa pre výrobcov uvádzajú podrobnosti postupu výpočtu emisií CO₂ a hodnôt hmotnosti v prípade ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré sa typovo schvaľujú vo viacerých fázach. V prípade jednotlivého nedokončeného základného vozidla sa hmotnosť vozidla vypočíta v súlade s časťou A, bodom 1.2.4 prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2019/631 so zreteľom na hodnotu hmotnosti (B₀), ktorá bola stanovená na 1,375 pre výpočty týkajúce sa kalendárneho roku 2021. Za kalendárne roky 2022 až 2024 by sa táto hodnota mala revidovať na základe priemernej hmotnosti nových nedokončených základných vozidiel v prevádzkovom stave zapísaných do evidencie v Únii v kalendárnych rokoch 2018, 2019 a 2020.
- (7) Bez konečných údajov z monitorovania emisií CO₂ nových ľahkých úžitkových vozidiel za kalendárny rok 2020 by revíziu hodnoty B₀ nebolo možné dokončiť do 31. októbra 2021, ako sa stanovuje v časti A bode 1.2.4 prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2019/631. Vzhľadom na to, že revízia hodnoty B₀ iba s použitím údajov za kalendárne roky 2018 a 2019 by malo za následok hodnotu, ktorá by bola veľmi blízka súčasnej hodnote B₀, a v záujme uľahčenia vykonávania a poskytnutia právnej istoty dotknutým výrobcom je vhodné zachovať v súčasnosti platnú hodnotu B₀ v kalendárnom roku 2022. Na kalendárne roky 2023 a 2024 bola revidovaná hodnota B₀ vypočítaná na základe konečných údajov z monitorovania ľahkých úžitkových vozidiel za kalendárne roky 2018, 2019 a 2020. Okrem toho na poskytnutie právnej istoty výrobcom po roku 2024 je potrebné objasniť, že revidovaná hodnota B₀ sa naďalej uplatňuje aj v rokoch po roku 2024.
- (8) Objasnenie je potrebné na lepšie zohľadnenie rôznych spôsobov určovania aerodynamického vplyvu v prípade nedokončených základných vozidiel kategórie N₁ v rámci výpočtu monitorovania emisií CO₂.
- (9) Časť B prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2019/631 obsahuje určité informácie, ktoré sa týkajú konkrétneho regulačného skúšobného postupu pre NEDC, ktorý zastaral, a preto by sa mala vypustiť.
- (10) Nariadenie (EÚ) 2019/631 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) 2019/631 sa mení takto:

1. Príloha I sa mení v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.
2. Príloha II sa mení v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.
3. Príloha III sa mení v súlade s prílohou III k tomuto nariadeniu.

Článok 2

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

Tieto body sa uplatňujú od 1. januára 2024:

- a) bod 1 písm. a) body ii) a iii) a bod 2 písm. b) a c) prílohy II;
- b) bod 1 písm. a) body iii) a v) a bod 3 písm. c) a e) prílohy III.

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

V Bruseli 5. júna 2023

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA I

Príloha I k nariadeniu (EÚ) 2019/631 sa mení takto:

1. Časť A sa mení takto:

a) Vkladá sa tento bod 3d:

„3d. Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií podľa WLTP sa pre združenie vytvorené v súlade s článkom 6 určí na základe hodnôt $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ a $NEDC_{cieľová\ hodnota\ 2020}$ vypočítaných pre združenie ako celok.

V prípade nového združenia vytvoreného v rokoch 2021 až 2024 alebo zmeny členstva v združení, ktoré existovalo v roku 2020, sa referenčná cieľová hodnota špecifických emisií podľa WLTP vypočíta na základe hodnôt $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ a $NEDC_{cieľová\ hodnota\ 2020}$ pre nové združenie ako celok.“;

b) V bode 5 sa vkladá toto písmeno c):

„c) V prípade výrobcu, ktorému sa udelila výnimka v súlade s článkom 10 ods. 4 na ktorýkoľvek kalendárny rok od 2025 do 2028, sa cieľová hodnota špecifických emisií (výnimočná cieľová hodnota₂₀₂₅₋₂₀₂₈) vypočíta takto:

$$\text{Výnimočná cieľová hodnota}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2, namerané}}{WLTP_{CO_2}} \cdot \frac{WLTP_{CO_2, ind}}{NEDC_{CO_2, ind}} \cdot \text{Cieľová hodnota}_{2021} \cdot (1 - \text{koeficient zníženia}_{2025})$$

V prípade výrobcu, ktorý nebol zodpovedný za evidovanie nových osobných vozidiel v roku 2020, alebo ktorého hodnota $WLTP_{CO_2}$ vymedzená v bode 3 alebo hodnota $NEDC_{CO_2}$ vymedzená v bode 3 je nulová, sa cieľová hodnota špecifických emisií (výnimočná cieľová hodnota₂₀₂₅₋₂₀₂₈) vypočíta takto:

$$\text{Výnimočná cieľová hodnota}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2, namerané}}{NEDC_{CO_2}} \cdot \text{Cieľová hodnota}_{2021} \cdot (1 - \text{koeficient zníženia}_{2025})$$

kde:

$WLTP_{CO_2, namerané}$	je priemerná hodnota $WLTP_{CO_2, namerané}$ vymedzená v bode 6.0 za všetkých jednotlivých výrobcov, na ktorých sa v súlade s bodom 4 uplatňuje cieľová hodnota špecifických emisií vážená počtom nových osobných vozidiel evidovaných v roku 2020;
$WLTP_{CO_2}$	je priemerná hodnota $WLTP_{CO_2}$ vymedzená v bode 3 za všetkých jednotlivých výrobcov, na ktorých sa v súlade s bodom 4 uplatňuje cieľová hodnota špecifických emisií vážená počtom nových osobných vozidiel evidovaných v roku 2020;
$NEDC_{CO_2}$	je priemerná hodnota $NEDC_{CO_2}$ vymedzená v bode 3 za všetkých jednotlivých výrobcov, na ktorých sa v súlade s bodom 4 uplatňuje cieľová hodnota špecifických emisií vážená počtom nových osobných vozidiel evidovaných v roku 2020;
$WLTP_{CO_2, ind}$	sa rovná hodnote $WLTP_{CO_2}$ vymedzenej v bode 3;
$NEDC_{CO_2, ind}$	sa rovná hodnote $NEDC_{CO_2}$ vymedzenej v bode 3;
koeficient zníženia ₂₀₂₅	je zníženie uvedené v článku 1 ods. 4 písm. a);
Cieľová hodnota ₂₀₂₁	je zníženie priemerných špecifických emisií CO ₂ daného výrobcu v roku 2007 o 45 %.“

2. Časť B sa mení takto:

a) Vkladá sa tento bod 3d:

„3d. Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií podľa WLTP sa pre združenie vytvorené v súlade s článkom 6 určí na základe hodnôt $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ a $NEDC_{cieľová\ hodnota\ 2020}$ vypočítaných pre združenie ako celok.

V prípade nového združenia vytvoreného v rokoch 2021 až 2024 alebo zmeny členstva v združení, ktoré existovalo v roku 2020, sa referenčná cieľová hodnota špecifických emisií podľa WLTP vypočíta na základe hodnôt $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ a $NEDC_{\text{cieľová hodnota 2020}}$ pre nové združenie ako celok.“;

b) V bode 6.2.1 sa znenie:

„TM je priemerná skúšobná hmotnosť všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu zapísaných do evidencie v príslušnom kalendárnom roku vyjadrená v kilogramoch (kg);“

nahrádza takto:

„TM je priemerná skúšobná hmotnosť všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu zapísaných do evidencie v príslušnom kalendárnom roku vyjadrená v kilogramoch (kg).“

V prípade dokončeného základného vozidla súvisiaceho s dokončovaným vozidlom je skúšobná hmotnosť, ktorá sa posudzuje, skúšobná hmotnosť daného základného vozidla.

V prípade nedokončeného základného vozidla súvisiaceho s dokončovaným vozidlom je hodnota skúšobnej hmotnosti, ktorá sa posudzuje, hodnota DM_{base} určená v súlade s časťou A bodom 1.2.4 písm. a) prílohy III;“.

—

PRÍLOHA II

Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2019/631 sa mení takto:

1. Časť A sa mení takto:

a) Bod 1a sa mení takto:

i) úvodná časť sa nahrádza takto:

„Členské štáty za každý kalendárny rok zaznamenajú tieto podrobné údaje o každom novom osobnom vozidle, ktoré je na ich území evidované ako vozidlo kategórie M₁, a predložia ich Komisii v súlade s článkom 7 ods. 2 vo formáte uvedenom v časti B oddiele 2A.“;

ii) vkladá sa tento bod 5a:

„5a. identifikátor radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia alebo identifikátor radu vozidiel z hľadiska vzorca na stanovenie jazdného zaťaženia“;

iii) vkladá sa tento bod 9a:

„9a. znak, ktorý zodpovedá ustanoveniam používaným pri typovom schvaľovaní“;

iv) body 19, 22, 23 a 24 sa vypúšťajú;

v) druhý odsek sa vypúšťa;

b) Bod 2 sa nahrádza takto:

„2. Podrobné údaje uvedené v bode 1a sa prevezmú z osvedčenia o zhode príslušného osobného vozidla, pokiaľ sa v časti B oddiele 2A tejto prílohy neuvádza inak.“

2. Tabuľka v časti B oddiele 2A sa mení takto:

a) V prvom stĺpci prvej položke sa nadpis „Odkaz na body 1 a 1a časti A“ nahrádza takto:

„Odkaz na bod 1a časti A“;

b) Vkladá sa táto položka 5a:

„5a.	identifikátor radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia alebo identifikátor radu vozidiel z hľadiska vzorca na stanovenie jazdného zaťaženia	0.2.3.4 0.2.3.5“
------	--	---------------------

c) Vkladá sa táto položka 9a:

„9a.	znak, ktorý zodpovedá ustanoveniam používaným pri typovom schvaľovaní	47“
------	---	-----

d) Položka 14 sa nahrádza takto:

„14.	druh paliva	26
	palivový režim	26.1 23 (v prípade batériou poháňaných elektrických vozidiel) 23.1 (v prípade hybridných elektrických vozidiel s externým nabíjaním)“

e) Položky 19, 19, 22, 23 a 24 sa vypúšťajú;

f) Poznámka č. 4 sa vypúšťa.

PRÍLOHA III

Príloha III k nariadeniu (EÚ) 2019/631 sa mení takto:

1. Časť A sa mení takto:

a) Bod 1.1a sa mení takto:

i) nadpis a úvodná časť sa nahrádzajú takto:

„1.1a. Vykazovanie údajov členských štátov o vozidlách evidovaných ako vozidlá kategórie N₁

Členské štáty za každý kalendárny rok zaznamenávajú tieto podrobné údaje o každom novom dokončenom alebo dokončovanom ľahkom úžitkovom vozidle evidovanom na ich území ako vozidlo kategórie N₁ a predložia ich Komisii v súlade s článkom 7 ods. 2 vo formáte uvedenom v časti C oddiele 2a.“;

ii) bod 1 sa nahrádza takto:

„1. výrobca (v prípade dokončovaných vozidiel: výrobca základného vozidla);“;

iii) vkladá sa tento bod 5a:

„5a. identifikátor radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia alebo identifikátor radu vozidiel z hľadiska vzorca na stanovenie jazdného zaťaženia;“;

iv) vkladá sa tento bod 7a:

„7a. dokončené alebo dokončované vozidlo;“;

v) vkladá sa tento bod 9a:

„9a. znak, ktorý zodpovedá ustanoveniam používaným pri typovom schvaľovaní;“;

vi) bod 12 sa nahrádza takto:

„12. hmotnosť dokončeného alebo dokončovaného vozidla v prevádzkovom stave;“;

vii) vkladá sa tento bod 12a:

„12a. v prípade dokončovaných vozidiel hmotnosť základného vozidla v prevádzkovom stave;“;

viii) body 19, 23, 24 a 25 sa vypúšťajú;

ix) druhý pododsek sa vypúšťa;

b) Body 1.2.1 a 1.2.1.2a sa vypúšťajú;

c) Bod 1.2.2 sa mení takto:

i) úvodná časť sa nahrádza takto:

„Výrobca základného vozidla za každé nové dokončované vozidlo vykazované členskými štátmi v súlade s bodom 1.1a nahlási Komisii údaje uvedené v písmenách a) a b) tohto bodu o každom základnom vozidle s rovnakými identifikačným číslom vozidla, ako má dokončované vozidlo. Údaje sa nahlásia do troch mesiacov odo dňa, keď výrobca dostal oznámenie o predbežných údajoch v súlade s článkom 7 ods. 4 druhým pododsekom.“;

ii) písmeno a) sa mení takto:

— bod ii) sa nahrádza takto:

„identifikátor interpolačného radu vozidiel uvedený v bode 6.2.6 predpisu OSN č. 154“;

— body iv), v) a viii) sa vypúšťajú;

— bod vii) sa nahrádza takto:

„vii) hmotnosť nedokončeného základného vozidla v prevádzkovom stave.“;

iii) v písmene b) sa bod iv) nahrádza takto:

„iv) hmotnosť dokončeného základného vozidla v prevádzkovom stave.“;

d) V bode 1.2.3 sa druhý odsek nahrádza takto:

„Ak výrobca základného vozidla nevykáže údaje uvedené v bode 1.2.2, na určenie toho, či vozidlo patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a na výpočet priemerných špecifických emisií CO₂ a cieľovej hodnoty špecifických emisií základného vozidla príslušného výrobcu sa použijú špecifické emisie CO₂ a hmotnosť v prevádzkovom stave vykázané členskými štátmi v súvislosti s dokončovaným vozidlom v súlade s bodom 1.1a.“;

e) Bod 1.2.4 sa mení takto:

i) úvodná časť sa nahrádza takto:

„Výrobca počnúc kalendárnym rokom 2020 vypočíta kontrolné emisie CO₂ za každé z jeho jednotlivých nedokončených základných vozidiel v súlade s metódou interpolácie uvedenou v bodoch 3.2.3.2 alebo 3.2.4 prílohy B7 k predpisu OSN č. 154 s použitím rovnakej metódy, aká bola použitá na typové schválenie ES základného vozidla s ohľadom na jeho emisie, pričom pojmy zodpovedajú definíciám v uvedených bodoch s týmito výnimkami:“;

ii) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) Hmotnosť konkrétneho vozidla

Hodnota TM_{ind} uvedená v bode 3.2.3.2.2.1 alebo 3.2.4.1.1.1 prílohy B7 k predpisu OSN č. 154 sa nahrádza štandardnou hmotnosťou základného vozidla DM_{base} . Ak je DM_{base} nižšia ako skúšobná hmotnosť vozidla s nízkou hodnotou (TM_L) z daného interpolačného radu, TM_{ind} sa nahradí hodnotou TM_L . Ak je DM_{base} vyššia ako skúšobná hmotnosť vozidla s vysokou hodnotou (TM_H) z daného interpolačného radu, TM_{ind} sa nahradí hodnotou TM_H .

Na stanovenie hodnoty DM_{base} sa použije tento vzorec:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{base} \times B_0 - 25 \text{ kg}),$$

kde:

MRO_{base}	je hmotnosť základného vozidla v prevádzkovom stave, ako sa vymedzuje v bode 3.2.5 predpisu OSN č. 154;
B_0	je hodnota hmotnosti stanovená na 1,375 do kalendárneho roku 2022 a na 1,351 v kalendárnych rokoch 2023 až 2034;
TPMLM	je technicky prípustná maximálna celková hmotnosť, ako sa vymedzuje v bode 3.2.23 predpisu OSN č. 154.“;

iii) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) Valivý odpor konkrétneho vozidla

Valivý odpor základného vozidla sa používa na účely bodu 3.2.3.2.2.2 alebo 3.2.4.1.1.2 prílohy B7 k predpisu OSN č. 154.“;

iv) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) Aerodynamický vplyv konkrétneho vozidla

V prípade nedokončeného základného vozidla, ktoré patrí do radu vymedzeného vzorcom na stanovenie jazdného zaťaženia, stanoví výrobca hodnotu „ $A_{f,ind}$ “ uvedenú v bode 3.2.4.1.1.3 prílohy B7 k predpisu OSN č. 154 v súlade s jedným z týchto variantov:

- čelná plocha reprezentatívneho vozidla radu vymedzeného vzorcom na stanovenie jazdného zaťaženia, v m²;
- stredná hodnota čelnej plochy v prípade vozidla s vysokou hodnotou a vozidla s nízkou hodnotou z daného interpolačného radu, v m²;
- čelná plocha vozidla s vysokou hodnotou z daného interpolačného radu, v prípade, že sa metóda interpolácie nepoužíva, v m².

V prípade nedokončeného základného vozidla, ktoré nepatrí do radu vymedzeného vzorcom na stanovenie jazdného zaťaženia, sa hodnota „f_{2,ind}“ uvedená v bode 3.2.3.2.2.4 prílohy B7 k predpisu OSN č. 154 nastaví buď na:

- i) strednú hodnotu z hodnôt „f_{2,L}“ a „f_{2,H}“ uvedených v danom bode, alebo
- ii) hodnotu „f_{2,H}“ uvedenú v danom bode.“;

f) Bod 2 sa nahrádza takto:

„2. Podrobné údaje uvedené v bode 1.1a sa prevezmú z osvedčenia o zhode príslušného ľahkého úžitkového vozidla, pokiaľ sa v časti C oddiele 2a neuvádza inak.“

2. Časť B sa vypúšťa.

3. Oddiel 2a v časti C sa mení takto:

a) V prvom stĺpci sa nadpis „Odkaz na body 1.1 a 1.1a časti A“ sa nahrádza takto:

„Odkaz na bod 1.1a časti A“;

b) Položka 1 sa nahrádza takto:

„1.“	názov výrobcu (štandardizované označenie EÚ) ⁽¹⁾	názov pridelený Komisiou
	názov výrobcu ⁽²⁾	0.5 alebo v prípade vozidiel, ktoré podliehajú viacstupňovému typovému schváleniu 0.5.1 (názov výrobcu základného vozidla)“

c) Vkladá sa táto položka 5a:

„5a.“	identifikátor radu vozidiel z hľadiska jazdného zaťaženia alebo identifikátor radu vozidiel z hľadiska vzorca na stanovenie jazdného zaťaženia	0.2.3.4 0.2.3.5“
-------	--	---------------------

d) Vkladá sa táto položka 7a:

„7a.“	dokončené alebo dokončované vozidlo	0.4“
-------	-------------------------------------	------

e) Vkladá sa táto položka 9a:

„9a.“	znak, ktorý zodpovedá ustanoveniam používaným pri typovom schvaľovaní	47“
-------	---	-----

f) Položka 12 sa nahrádza takto:

„12.“	hmotnosť dokončeného alebo dokončovaného vozidla v prevádzkovom stave	13“
-------	---	-----

g) Vkladá sa táto položka 12a:

„12a.“	hmotnosť základného vozidla v prevádzkovom stave (v prípade dokončovaného vozidla)	14“
--------	--	-----

h) Položka 14 sa nahrádza takto:

„14.	druh paliva	26
	palivový režim	26.1 23 (v prípade batériou poháňaných elektrických vozidiel) 23.1 (v prípade hybridných elektrických vozidiel s externým nabíjaním)“

i) Položka 22 sa nahrádza takto:

„22.	technicky prípustná maximálna celková hmotnosť (TPMLM)	16.1“
------	--	-------

j) Položky 19, 23, 24 a 25 sa vypúšťajú;

k) Poznámka č. 4 sa vypúšťa.
