

V Bruseli 25. júna 2022
(OR. fr, en)

10686/22

Medziinštitucionálny spis:
2021/0197(COD)

CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014

POZNÁMKA

Od: Predsedníctvo

Komu: Rada

Č. dok. Kom.: 10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final

Predmet: Balík Fit for 55

Návrh nariadenia EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznymi klimatickými cieľmi Únie

– všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

1. Komisia 14. júla 2021 predložila Európskemu parlamentu a Rade v rámci balíka Fit for 55 návrh revízie nariadenia o nových emisných normách CO₂ pre osobné automobily a dodávky. Cieľom návrhu je prispieť k zvýšeniu celkovej úrovne ambícií EÚ, a tým stimulovať inováciu a zabezpečiť, aby si európsky automobilový priemysel zachoval a posilnil svoju globálnu konkurencieschopnosť. Týmto zvýšenými ambíciami sa okrem iného podpora členské štáty pri plnení ich záväzných vnútroštátnych cieľov podľa nariadenia o spoločnom úsilí.

2. Na tento účel Komisia navrhuje zvýšiť ciele zníženia emisií CO₂ pre nové osobné automobily a dodávky na úrovni EÚ do roku 2030 a stanoviť cieľ na úrovni 100 % od roku 2035 pre nové osobné automobily a dodávky.
3. Komisia okrem toho navrhuje zrušiť od roku 2030 superkredity pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, ako aj výnimku pre výrobcov zodpovedných za malý počet registrácií.
4. V Európskom parlamente bol za spravodajcu pre tento návrh v mene Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (ENVI) vymenovaný Jan Huitema (Renew, NL). Výbor ENVI prijal svoju správu 11. mája 2022, pričom 8. júna 2022 Parlament na svojej plenárnej schôdzi prijal sériu pozmeňujúcich návrhov k návrhu Komisie.
5. Hospodársky a sociálny výbor zaujal stanovisko 19. januára 2022. Výbor regiónov zaujal stanovisko na svojom zasadnutí 26. – 27. januára 2022.
6. Rada pre životné prostredie diskutovala o smerovaní 20. decembra 2021.
7. Na úrovni pracovnej skupiny francúzske predsedníctvo naďalej skúmalo revíziu nariadenia. Počas tohto preskúmania predložilo kompromisné znenie, v ktorom sa zachováva súčasný návrh Komisie, pokiaľ ide o ciele pre osobné automobily, zrušenie superkreditov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami od roku 2030 a vypustenie výnimky pre výrobcov zodpovedných za malý počet registrácií od roku 2030. V kompromisnom návrhu sa však navrhuje rozšíriť obsah dvojročných správ o pokroku na základe príspevkov delegácií.

8. Výbor stálych predstaviteľov si 13. mája 2022 vymenil názory na základe kompromisného znenia predsedníctva s cieľom poskytnúť usmernenia pre ďalšiu prácu.
9. V rámci prípravy zasadnutia Rady pre životné prostredie, ktoré sa uskutoční 28. júna 2022, Výbor stálych predstaviteľov na zasadnutí 24. júna 2022 preskúmal kompromisné znenie predsedníctva, ktorým sa mierne upravuje obsah dvojročných správ o pokroku.

II. AKTUÁLNY STAV

10. Na základe týchto rokovaní predsedníctvo naďalej považuje návrh Komisie za vyvážený základ pre dosiahnutie kompromisu v rámci Rady, pokiaľ ide o ciele pre osobné automobily a dodávky na roky 2030 a 2035. Predsedníctvo preto zachováva navrhovaný kompromis v jeho súčasnej podobe.
11. Kompromisné znenie sa uvádza v prílohe k tejto poznámke.

III. ZÁVER

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

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

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,
ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂
pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznymi
klimatickými cieľmi Únie¹**

(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 výboru²,
so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov³,
konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,
keďže:

¹ Zmeny v znení Komisie sú označené podčiarknutým písmom, vypustený text sa označuje znakom [...].

² Ú. v. EÚ C , , s.

³ Ú. v. EÚ C , , s.

- (1) Parížska dohoda bola prijatá v decembri 2015 na základe Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC) a platnosť nadobudla v novembri 2016 (ďalej len „Parížska dohoda“). Jej zmluvné strany sa dohodli, že udržia zvýšenie priemernej globálnej teploty výrazne pod hodnotou 2 °C v porovnaní s hodnotami predindustriálneho obdobia a vynaložia úsilie na obmedzenie zvýšenia teploty o 1,5 °C v porovnaní s hodnotami predindustriálneho obdobia.
- (2) Riešenie výziev súvisiacich s klímou a životným prostredím a dosiahnutie cieľov Parížskej dohody sú ťažiskom oznámenia o Európskej zelenej dohode, ktoré Komisia prijala 11. decembra 2019⁴. Potreba a význam Európskej zelenej dohody vzhľadom na veľmi vážny vplyv pandémie COVID-19 na zdravie a hospodársku prosperitu občanov Únie ešte vzrástli.
- (3) V Európskej zelenej dohode sa kombinuje komplexný súbor vzájomne sa posilňujúcich opatrení a iniciatív zameraných na dosiahnutie klimatickej neutrality v EÚ 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 táto 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 transformácia spravodlivá a inkluzívna a aby sa na nikoho nezabudlo.
- (4) Únia sa zaviazala znížiť čisté emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve Únie do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990 a tento cieľ bol stanovený v aktualizovanom vnútroštátne stanovenom príspevku, ktorý predložila sekretariátu UNFCCC 17. decembra 2020.

⁴ Oznámenie Komisie – Európska zelená dohoda, COM(2019) 640 final z 11. decembra 2019.

- (5) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) [--]⁵ Únia zakotvila do právnych predpisov zámer týkajúci sa dosiahnutia klimatickej neutrality v celom hospodárstve do roku 2050. V uvedenom nariadení sa takisto stanovuje záväzok Únie dosiahnuť do roku 2030 zníženie čistých emisií skleníkových plynov v EÚ (emisie po odpočítaní odstránených emisií) aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.
- (6) K dosiahnutiu tohto zníženia emisií by mali prispieť všetky odvetvia hospodárstva vrátane odvetvia cestnej dopravy.
- (7) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú potrebné ako súčasť jednotného a konzistentného rámca, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie celkového cieľa Únie znížiť čisté emisie skleníkových plynov.
- (8) V záujme dosiahnutia zníženia čistých emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 je potrebné sprísniť požiadavky na zníženie emisií stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631⁶ pre osobné vozidlá, ako aj pre ľahké úžitkové vozidlá. Takisto sa musí stanoviť jasné smerovanie k ďalšiemu znižovaniu emisií po roku 2030 s cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľa klimatickej neutrality do roku 2050. Bez ambiciózných opatrení týkajúcich sa znižovania emisií skleníkových plynov v cestnej doprave by bolo potrebné výraznejšie znižovanie emisií v iných odvetviach vrátane odvetví, v ktorých je dekarbonizácia náročnejšia.

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) [.../...] z [...] 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a mení sa nariadenie (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) [Ú. v. EÚ L ...].

⁶ 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).

- (9) Prísnejšie požiadavky na znižovanie emisií CO₂ by mali podnietiť zvýšenie podielu vozidiel s nulovými emisiami uvádzanými na trh Únie a zároveň by mali poskytnúť prínosy pre spotrebiteľov a občanov v podobe kvality ovzdušia a úspor energie, ako aj zabezpečiť zachovanie inovácií v hodnotovom reťazci automobilového priemyslu. V globálnom kontexte sa aj automobilový reťazec EÚ musí stať vedúcim aktérom v rámci prebiehajúceho prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Prísnejšie normy týkajúce sa zníženia emisií CO₂ sú technologicky neutrálne pri dosahovaní cieľových hodnôt pre celý vozový park, ktoré sa nimi stanovujú. Na dosiahnutie cieľa spočívajúceho v bezemisnom vozovom parku sú a ostávajú k dispozícii rôzne technológie. Medzi vozidlá s nulovými emisiami v súčasnosti patria batériové elektrické vozidlá, vozidlá s palivovým článkom a iné vozidlá na vodíkový pohon, pričom stále vznikajú technologické inovácie. Vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, medzi ktoré patria aj dobre fungujúce plug-in hybridy, môžu naďalej zohrávať úlohu v rámci transformácie.
- (10) V tomto kontexte by sa mali stanoviť nové prísnejšie ciele zníženia emisií CO₂ pre nové osobné vozidlá aj pre nové ľahké úžitkové vozidlá na obdobie od roku 2030. Tieto ciele treba stanoviť na úrovni, ktorá bude predstavovať jasný signál na zrýchlenie uvádzania vozidiel s nulovými emisiami na trh Únie a na stimuláciu nákladovo efektívnych inovácií v oblasti technológií s nulovými emisiami.
- (11) Ciele stanovené v revidovaných emisných normách CO₂ by sa mali doplniť európskou stratégiou na riešenie výziev, ktoré predstavuje rozšírenie výroby vozidiel s nulovými emisiami a súvisiacich technológií, ako aj riešenie potreby zvyšovania úrovne zručností a rekvalifikácie pracovníkov v danom odvetví a hospodárskej diverzifikácie a rekonverzie činností. V prípade potreby treba zväžiť finančnú podporu na úrovni EÚ a členských štátov s cieľom pritiahnúť súkromné investície, a to aj prostredníctvom Európskeho sociálneho fondu plus, Fondu na spravodlivú transformáciu, inovačného fondu, Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti a iných nástrojov viacročného finančného rámca a nástroja Next Generation EU, v súlade s pravidlami štátnej pomoci. Revidované pravidlá štátnej pomoci v oblasti životného prostredia a energetiky umožnia členským štátom podporovať podniky pri dekarbonizácii svojich výrobných procesov a pri prijímaní zelenších technológií v kontexte novej priemyselnej stratégie.

- (12) V aktualizovanej novej priemyselnej stratégii⁷ 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 by sa mal vytvoriť spôsob transformácie pre ekosystém mobility, ktorý bude sprevádzať transformáciu hodnotového reťazca automobilového priemyslu. V rámci tohto spôsobu by sa malo osobitne prihliadať na MSP v automobilovom dodávateľskom reťazci, na konzultácie so sociálnymi partnermi, a to aj zo strany členských štátov, a mal by vychádzať 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. Zároveň by sa mali v rámci neho riešiť náležité opatrenia a stimuly na európskej a vnútroštátnej úrovni na podporu cenovej dostupnosti vozidiel s nulovými emisiami. Pokrok dosiahnutý pri tomto komplexnom spôsobe transformácie pre ekosystém mobility treba monitorovať každé dva roky v rámci správy o pokroku, ktorú predloží Komisia. Pritom treba sledovať okrem iného pokrok pri využívaní vozidiel s nulovými emisiami, vývoj ich cien, vývoj využívania alternatívnych palív a zavádzanie infraštruktúry podľa požiadaviek nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá, potenciál inovačných technológií na dosiahnutie klimaticky neutrálnej mobility, medzinárodnú konkurencieschopnosť, investície do hodnotového reťazca automobilového priemyslu, zvyšovanie úrovne zručností a rekvalifikáciu pracovníkov a rekonverziu činností. Správa o pokroku bude vychádzať aj z dvojročných správ o pokroku, ktoré predkladajú členské štáty podľa nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá. Komisia by mala viesť konzultácie so sociálnymi partnermi pri príprave správy o pokroku, pričom by sa do nej mali zahrnúť výsledky sociálneho dialógu. Inovácie v automobilovom dodávateľskom reťazci stále prebiehajú. Inovačné technológie, ako je výroba e-palív s priamym zachytávaním CO₂ z ovzdušia, by po ďalšom rozvoji mohli ponúknuť nádej na cenovo dostupnú klimaticky neutrálnu mobilitu. Komisia by preto v rámci svojej správy o pokroku mala sledovať pokrok stavu inovácií v odvetví.
- (13) Tieto cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ treba doplniť nevyhnutným zavedením infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, ako sa stanovuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ⁸.

⁷ Oznámenie Komisie – Aktualizácia novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy [COM(2021) 350 final z 5. mája 2021].

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

- (14) Výrobcom by sa mala poskytnúť dostatočná flexibilita pri postupnom prispôsobovaní ich vozového parku s cieľom riadiť prechod na vozidlá s nulovými emisiami nákladovo efektívne, a preto je vhodné zachovať prístup znižovania cieľových úrovní v päťročných úsekoch.
- (15) Výrobcovia budú vzhľadom na prísnejšie cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ od roku 2030 musieť uviesť na trh Únie podstatne viac vozidiel s nulovými emisiami. V tejto súvislosti už mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami neplní svoj pôvodný účel a hrozí, že oslabí účinnosť nariadenia (EÚ) 2019/631. Mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami sa preto od roku 2030 zruší. Pred týmto dátumom, a teda počas celého tohto desaťročia, sa mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami bude naďalej používať na podporu zavádzania vozidiel s emisiami v rozpätí od 0 po 50 g CO₂/km vrátane batériových elektrických vozidiel, vozidiel s palivovým článkom využívajúcich vodík a dobre fungujúcich plug-in hybridov. Po tomto dátume sa plug-in hybridy budú naďalej započítavať do cieľových hodnôt pre celý vozový park, ktoré výrobcovia vozidla musia splňať.
- (16) Uplatňovanie emisných noriem CO₂ v podstatnej miere súvisí s vykonávaním právnych predpisov o typovom schválení. Po zrušení a nahradení smernice Európskeho parlamentu Rady 2007/46/ES⁹ 1. septembra 2020 nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858¹⁰ je vhodné v záujme zabezpečenia kontinuálneho súladu medzi obidvomi súbormi nástrojov ešte viac zosúladiť vymedzenie pojmov a aktualizovať v nariadení (EÚ) 2019/631 odkazy na rámcový právny predpis o typovom schválení.

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

¹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (17) Úsilie o zníženie emisií potrebné na dosiahnutie cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ je rozložené medzi výrobcov prostredníctvom použitia krivky hraničných hodnôt založenej na priemernej hmotnosti vozového parku nových vozidiel EÚ a vozového parku nových vozidiel výrobcu. Hoci je vhodné zachovať tento mechanizmus, treba zabrániť tomu, aby sa cieľové hodnoty špecifických emisií výrobcu v dôsledku prísnejších cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ stali zápornými. Z tohto dôvodu je nevyhnutné objasniť, že v prípade takéhoto výsledku sa cieľová hodnota špecifických emisií stanoví na úrovni 0 g CO₂/km.
- (18) S cieľom zabezpečiť spravodlivé rozloženie úsilia o znižovanie emisií by sa dve krivky hraničných hodnôt pre ľahšie a ťažšie ľahké úžitkové vozidlá mali upraviť tak, aby sa v nich odzrkadľovali prísnejšie ciele znižovania emisií CO₂.
- (19) Hodnoty použité na výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií a priemerných špecifických emisií výrobcu vychádzajú z údajov zaznamenaných v dokumentácii o typovom schválení a v osvedčení o zhode predmetných vozidiel. Pre zabezpečenie účinnosti emisných noriem CO₂ je zásadné, aby údaje použité na tieto účely boli správne. Ak sa však v údajoch zistia chyby, nesmie byť na základe právnych predpisov o typovom schválení možné opraviť dokumentáciu o typovom schválení alebo osvedčenie o zhode, ktoré už boli vydané, pokiaľ sa údaje vzťahujú na typové schválenia, ktorým už uplynula platnosť. V takýchto situáciách by Komisia mala mať právomoc požadovať, aby príslušné úrady pre typové schválenie alebo v prípade potreby výrobcovia vystavili vyhlásenie o oprave, na základe ktorého bude možné opraviť hodnoty použité na určenie, či výrobcovia spĺňajú cieľové hodnoty.
- (20) Vykazovanie údajov týkajúcich sa vozidiel kategórie M2 (autobusy) a N2 (stredne veľké nákladné vozidlá) patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956¹¹, a preto je vhodné odstrániť túto požiadavku z nariadenia (EÚ) 2019/631.

¹¹ 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) Vzhľadom na vyššie celkové ciele zníženia emisií skleníkových plynov a s cieľom zabrániť prípadným účinkom narušenia trhu by sa mali zjednotiť požiadavky týkajúce sa znižovania emisií pre všetkých výrobcov pôsobiacich na trhu Únie, s výnimkou výrobcov zodpovedných za menej než 1 000 nových vozidiel zaevidovaných v kalendárnom roku. V dôsledku toho by sa od roku 2030 malo ukončiť uplatňovanie možnosti pre výrobcov zodpovedných za 1 000 až 10 000 nových osobných vozidiel alebo za 1 000 až 22 000 nových ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v kalendárnom roku, podľa ktorej môžu požiadať o výnimku z cieľových hodnôt špecifických emisií.
- (22) S cieľom zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť a súlad s aktuálnou praxou je vhodné objasniť, že úpravy hodnôt M0 a TM0 by sa mali realizovať prostredníctvom zmien prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/631, a nie prostredníctvom samostatného aktu dopĺňujúceho uvedené nariadenie.
- (23) Pokrok dosiahnutý na základe nariadenia (EÚ) 2019/631 pri plnení cieľov zníženia emisií stanovených na rok 2030 a po tomto roku by sa mal preskúmať v roku 2026. V tomto preskúmaní by sa mali zväziť všetky aspekty posudzované v správach predkladaných každé dva roky.
- (24) Možnosť previesť príjmy z poplatkov za nadmerné emisie do osobitného fondu alebo príslušného programu bola predmetom hodnotenia podľa článku 15 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2019/631 a dospelo sa k záveru, že by sa tým výrazne zvýšilo administratívne zaťaženie, pričom by automobilovému priemyslu neprinesla priamy prínos pri jeho transformácii. Príjmy z poplatkov za nadmerné emisie sa teda naďalej považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Únie v súlade s článkom 8 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/631.

(25) S cieľom zabezpečiť, aby bolo možné upravovať výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií pre výrobcov zodpovedných za emisie CO₂ ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich viacstupňovému typovému schváleniu s cieľom zohľadniť zmeny v postupe určovania emisií CO₂ a hmotnosti týchto vozidiel, by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o prípadnú zmenu vzorcov na výpočet stanovených v časti B prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/631. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(26) Nariadenie (EÚ) 2019/631 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) 2019/631 sa mení takto:

1) Článok 1 sa mení takto:

a) Odsek 5 sa mení takto:

- i) v písmene a) sa číselný údaj „37,5 %“ nahrádza údajom „55 %“;
- ii) v písmene b) sa číselný údaj „31 %“ nahrádza údajom „50 %“.

b) Vkladá sa tento odsek 5a:

„5a. Od 1. januára 2035 sa uplatňujú tieto cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ:

- a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných vozidiel sa cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ rovná 100 % zníženiu cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.3 časti A prílohy I;
- b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel sa cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ rovná 100 % zníženiu cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.3 časti B prílohy I.“;

- c) V odseku 6 sa slová „Od 1. januára 2025“ nahrádzajú slovami „Od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029“;
 - d) Odsek 7 sa vypúšťa.
- 2) Článok 2 sa mení takto:
- a) Odsek 1 sa mení takto:
 - a) v písmene a) sa odkaz „v prílohe II k smernici 2007/46/ES“ nahrádza odkazom „v článku 4 ods. 1 písm. a) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858“;
 - b) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) kategórie N₁, ako sú vymedzené v článku 4 ods. 1 písm. b) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858 a ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 715/2007 (ľahké úžitkové vozidlá), ktoré sú po prvýkrát zapísané do evidencie v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (nové ľahké úžitkové vozidlá); vozidlá kategórie N s nulovými emisiami a referenčnou hmotnosťou presahujúcou 2 610 kg alebo eventuálne 2 840 kg sa na účely tohto nariadenia a bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) 2018/858 a nariadenie (ES) č. 715/2007, považujú od 1. januára 2025 za ľahké úžitkové vozidlá, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, ak je nadmerná referenčná hmotnosť spôsobená len hmotnosťou zásobníka energie.“;
 - b) V odseku 3 sa odkaz „v bode 5 časti A prílohy II k smernici 2007/46/ES“ nahrádza odkazom „bode 5 časti A prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858“.
- 3) V článku 3 sa odsek 1 mení takto:
- a) Úvodná veta sa nahrádza takto:

„Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov v nariadení (EÚ) 2018/858. Uplatňuje sa aj toto vymedzenie pojmov:“;
 - b) Písmená b) až g) a písmená i) a n) sa vypúšťajú.
- 4) V článku 4 ods. 1 sa dopĺňa tento pododsek:

„Na účely písmena c), ak je cieľová hodnota špecifických emisií určená v súlade s bodom 6.3 časti A prílohy I alebo s bodom 6.3 časti B prílohy I záporná, cieľová hodnota špecifických emisií sa bude rovnať 0 g/km.“

- 5) Článok 7 sa mení takto:
- a) Vkladá sa tento odsek 6a:
- „6a. Ak Komisia zistí, že predbežné údaje predložené členskými štátmi v súlade s odsekom 2 alebo údaje oznámené výrobcami v súlade s odsekom 5 sú založené na nesprávnych údajoch uvedených v dokumentácii o typovom schválení alebo v osvedčeniach o zhode, informuje o tom úrad pre typové schválenie alebo prípadne výrobcu a požiada úrad pre typové schválenie alebo prípadne výrobcu o vystavenie vyhlásenia o oprave, v ktorom sa uvedú opravené údaje. Vyhlásenie o oprave sa zasiela Komisii a opravené údaje sa použijú na zmenu predbežných výpočtov podľa odseku 4.“;
- b) Odsek 11 sa vypúšťa.
- 6) V článku 10 ods. 2 sa prvá veta nahrádza takto:
- „Výnimku, o ktorú sa žiada podľa odseku 1, možno udeliť ako výnimku z cieľových hodnôt špecifických emisií uplatniteľných do kalendárneho roka 2029 a vrátane neho.“
- 7) V článku 13 ods. 3 sa dopĺňa táto druhá veta:
- „Ak údaje v dokumentácii o typovom schválení nie je možné opraviť podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, príslušný schvaľovací úrad pre typové schválenie vystavuje vyhlásenie o oprave, v ktorom uvádza opravené údaje, a toto vyhlásenie zasiela Komisii a dotknutým stranám.“
- 8) V článku 14 ods. 2 sa slová „doplniť toto nariadenie zavedením opatrení uvedených v“ nahrádza slovami „zmeniť prílohu I, ako sa stanovuje v“.
- 9) Vkladá sa tento článok 14a:
- „Článok 14a
Správa o pokroku
- Komisia do 31. decembra 2025 a potom každé dva roky predkladá správu o pokroku pri dosahovaní cestnej mobility s nulovými emisiami. V tejto správe sa osobitne monitoruje a posudzuje potreba prípadných dodatočných opatrení na uľahčenie danej transformácie, a to aj prostredníctvom finančných prostriedkov.

Pri príprave správy Komisia zváži všetky faktory, ktoré prispievajú k nákladovo efektívnemu pokroku pri dosahovaní klimatickej neutrality do roku 2050. Medzi tieto faktory patrí:

- využívanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, najmä v segmente ľahkých úžitkových vozidiel, zlepšovanie energetickej účinnosti vozidiel, pokrok pri dosahovaní cieľov zavádzania infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc podľa požiadaviek nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá a analýza trhu s ojazdenými vozidlami v členských štátoch;
- potenciálny prínos inovačných technológií a udržateľných alternatívnych palív k dosiahnutiu klimaticky neutrálnej mobility, vplyv na spotrebiteľov, a to aj na ceny elektrickej energie, najmä na domácnosti s nízkymi a strednými príjmami, pokrok v sociálnom dialógu, účinnosť opatrení na podporu rekvalifikácie a zvyšovania úrovne zručností pracovnej sily v automobilovom priemysle, ako aj aspekty ďalšej podpory ekonomicky životaschopného a sociálne spravodlivého prechodu na cestnú mobilitu s nulovými emisiami;
- vplyv tohto pozmeňujúceho nariadenia na dosiahnutie cieľov členských štátov podľa nariadenia EÚ/xxxx/xxxx [zmenené nariadenie o spoločnom úsilí] a noriem kvality ovzdušia podľa smernice 2008/50/ES;
- potreba akýchkoľvek dodatočných opatrení vrátane opatrení na úrovni EÚ, ktoré môžu členským štátom uľahčiť prechod na ľahké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami.

10) Článok 15 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Komisia v roku 2028 preskúma účinnosť a vplyv tohto nariadenia, pričom bude vychádzať zo správ predkladaných každé dva roky, a predloží správu s výsledkami preskúmania Európskemu parlamentu a Rade.

K správe sa podľa potreby pripojí návrh na zmenu tohto nariadenia.“;

b) Odseky 2 až 5 sa vypúšťajú;

c) Dopĺňa sa tento odsek 9:

„9. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť vzorce stanovené v časti B prílohy I, ak sú takéto zmeny potrebné na zohľadnenie postupu stanoveného v časti A prílohy III, ktorý sa týka vozidiel kategórie N1 podliehajúcich viacstupňovému typovému schváleniu.“

- 11) Článok 17 sa mení takto:
- a) V odseku 2 sa slová „článku 15 ods. 8“ nahrádzajú slovami „článku 15 ods. 8 a 9“;
 - b) V odseku 3 sa slová „článku 15 ods. 8“ nahrádzajú slovami „článku 15 ods. 8 a 9“;
 - c) V odseku 6 sa slová „článku 15 ods. 8“ nahrádzajú slovami „článku 15 ods. 8 a 9“;
- 12) Príloha I sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

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

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

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda/predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka

Príloha I sa mení takto:

1) Časť A sa mení takto:

a) V bode 6.1 sa nadpis nahrádza takto:

„Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ na rok 2025 a ďalšie roky“;

b) V bode 6.1.2 sa nadpis nahrádza takto:

„Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ na roky 2030 až 2034“;

c) Dopĺňa sa tento bod 6.1.3:

„6.1.3. Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ na rok 2035 a ďalšie roky

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₅ = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ ·
(1 – koeficient zníženia₂₀₃₅)

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ je vymedzená v bode 6.0;

koeficient zníženia₂₀₃₅ je vymedzený v článku 1 ods. 5a písm. a).“;

d) V bode 6.2 sa nadpis nahrádza takto:

„Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií“;

e) Bod 6.2.2 sa vypúšťa;

f) Bod 6.3 sa nahrádza takto:

„6.3. Cieľové hodnoty špecifických emisií na rok 2025 a ďalšie roky

6.3.1. Cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2025 až 2029

Cieľová hodnota špecifických emisií = referenčná cieľová hodnota špecifických emisií ·
koeficient ZLEV

kde:

referenčná cieľová hodnota špecifických emisií je referenčná cieľová hodnota
špecifických emisií CO₂ určená v súlade
s bodom 6.2.1;

koeficient ZLEV je $(1 + y - x)$, pokiaľ tento súčet nie je
vyšší ako 1,05 alebo nižší ako 1,0; vtedy
sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05,
prípadne na 1,0;

kde:

y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo výrobcovom vozovom parku nových osobných vozidiel, vypočítaný ako celkový počet nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$ podľa tohto vzorca, vydelený celkovým počtom nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v relevantnom kalendárnom roku:

$$ZLEV_{\text{špecifická hodnota}} = 1 - \left(\frac{\text{špecifické emisie CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Pre nové osobné vozidlá zapísané do evidencie v členských štátoch, ktoré mali v roku 2017 vo vozovom parku podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami nižší ako 60 % priemeru Únie a mali menej ako 1 000 nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami zapísanými do evidencie v roku 2017*, sa $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$ do roku 2029 a vrátane neho vypočíta podľa tohto vzorca:

$$ZLEV_{\text{špecifická hodnota}} = \left(1 - \left(\frac{\text{špecifické emisie CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Ak podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku nových osobných vozidiel členského štátu zapísaných do evidencie v niektorom roku v období rokov 2025 až 2028 prekročí 5 %, uvedený členský štát nie je v nasledujúcich rokoch oprávnený uplatňovať multiplikátor 1,85;

x je 15 % v období rokov 2025 až 2029.

6.3.2. Cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2030 až 2034

Cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park $E\dot{U}_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₀ je určená v súlade s bodom 6.1.2;

$$a_{2030} \text{ je } \frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ priemerné emisie} - 2030}{2021}$$

kde:

a_{2021} je vymedzená v bode 6.2.1;

priemerné emisie₂₀₂₁ je vymedzená v bode 6.2.1;

TM je vymedzená v bode 6.2.1;

TM₀ je vymedzená v bode 6.2.1;

6.3.3 Cieľové hodnoty špecifických emisií na rok 2035 a ďalšie roky

Cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₅ + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₅ je určená v súlade s bodom 6.1.3;

$$a_{2035} \text{ je } \frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ priemerné emisie} - 2035}{2021}$$

kde:

a_{2021} je vymedzená v bode 6.2.1;

priemerné emisie₂₀₂₁ sú vymedzené v bode 6.2.1;

TM je vymedzená v bode 6.2.1;

TM₀ je vymedzená v bode 6.2.1;

* Podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku nových osobných vozidiel členského štátu v roku 2017 sa vypočíta ako celkový počet nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami zapísaných do evidencie v roku 2017 vydelený celkovým počtom nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v tom istom roku.“;

2) Časť B sa mení takto:

a) V bode 6.1 sa nadpis nahrádza takto:

„Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ na rok 2025 a ďalšie roky“;

b) V bode 6.1.2 sa nadpis nahrádza takto:

„Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ na roky 2030 až 2034“;

c) Dopĺňa sa tento bod 6.1.3:

„6.1.3. Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ na rok 2035 a ďalšie roky

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₅ = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ · (1 – koeficient zníženia₂₀₃₅)

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ je vymedzená v bode 6.0;

koeficient zníženia₂₀₃₅ je vymedzený v článku 1 ods. 5a písm. b).“;

d) Bod 6.2.2 sa nahrádza takto:

„6.2.2. Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2030 až 2034

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₀ je určená v súlade s bodom 6.1.3;

α je $a_{2030,L}$, kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu sa rovná alebo je nižšia ako TM_0 , a $a_{2030,H}$, kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu je vyššia ako TM_0 ;

kde:

$a_{2030,L}$ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ}_{2030}}{\text{Priemerné emisie}_{2021}}$

$a_{2030,H}$ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ}_{2030}}{\text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ}_{2025}}$

priemerné emisie₂₀₂₁ sú vymedzené v bode 6.2.1;

TM je vymedzená v bode 6.2.1;

TM₀ je vymedzená v bode 6.2.1.“;

e) Dopĺňa sa tento bod 6.2.3:

„6.2.3. Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií na rok 2035 a ďalšie roky

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₅ je určená v súlade s bodom 6.1.3;
 α je $a_{2035,L}$, kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu sa rovná alebo je nižšia ako TM_0 , a $a_{2035,H}$, kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu je vyššia ako TM_0 ;

kde:

$a_{2035,L}$ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ}_{2035}}{\text{Priemerné emisie}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ}_{2035}}{\text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ}_{2025}}$

priemerné emisie₂₀₂₁ sú vymedzené v bode 6.2.1;

TM je vymedzená v bode 6.2.1;

TM₀ je vymedzená v bode 6.2.1;

f) Bod 6.3.2 sa nahrádza takto:

„6.3.2. Cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2030 až 2034

Cieľová hodnota špecifických emisií = referenčná cieľová hodnota špecifických emisií –
(\emptyset_{ciele} – cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₀)

kde:

referenčná cieľová hodnota špecifických emisií je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií pre výrobcu určená v súlade s bodom 6.2.2;

\emptyset_{ciele} je priemer všetkých referenčných cieľových hodnôt špecifických emisií určených v súlade s bodom 6.2.2, vážený počtom nových ľahkých úžitkových vozidiel každého jednotlivého výrobcu;

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₀ je určená v súlade s bodom 6.1.2.“;

g) Dopĺňa sa tento bod 6.3.3:

„6.3.3. Cieľové hodnoty špecifických emisií na rok 2035 a ďalšie roky

Cieľová hodnota špecifických emisií = referenčná cieľová hodnota špecifických emisií –
(\emptyset_{ciele} – cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₅)

kde:

referenčná cieľová hodnota špecifických emisií je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií pre výrobcu určená v súlade s bodom 6.2.3;

$\bar{\theta}_{\text{ciele}}$

je priemer všetkých referenčných cieľových hodnôt špecifických emisií určených v súlade s bodom 6.2.3, vážený počtom nových ľahkých úžitkových vozidiel každého jednotlivého výrobcu;

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₅

je určená v súlade s bodom 6.1.3.“
