

V Bruseli 16. februára 2023
(OR. en)

6421/23

**Medziinštitucionálny spis:
2021/0197(COD)**

**CODEC 188
CLIMA 75
ENV 132
TRANS 59
MI 111
PE 11**

INFORMAČNÁ POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO ₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie – výsledok prvého čítania v Európskom parlamente (Štrasburg, 13. – 16. februára 2023)

I. ÚVOD

V súlade s ustanoveniami článku 294 ZFEÚ a so spoločným vyhlásením o praktických opatreniach pre spolurozhodovací postup¹ sa medzi Radou, Európskym parlamentom a Komisiou uskutočnilo niekoľko neformálnych kontaktov s cieľom dosiahnuť dohodu o tomto spise v prvom čítaní.

Spravodajca Jan HUIITEMA (RE, NL) v tejto súvislosti v mene Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (ENVI) predložil k uvedenému návrhu nariadenia kompromisný pozmeňujúci návrh (pozmeňujúci návrh 131). O tomto pozmeňujúcom návrhu sa počas uvedených neformálnych kontaktov dosiahla dohoda.

Okrem toho skupina ID predložila jeden pozmeňujúci návrh (pozmeňujúci návrh 132).

¹ Ú. v. EÚ C 145, 30.6.2007, s. 5.

II. HLASOVANIE

Plénum hlasovaním 14. februára 2023 prijalo kompromisný pozmeňujúci návrh (pozmeňujúci návrh 131) k uvedenému návrhu nariadenia. Neprijali sa žiadne iné pozmeňujúce návrhy. Takto zmenený návrh Komisie predstavuje pozíciu Parlamentu v prvom čítaní, ktorá sa nachádza v jeho legislatívnom uznesení uvedenom v prílohe k tejto poznámke².

Pozícia Parlamentu odráža predchádzajúcu dohodu medzi inštitúciami. Rada by preto mala byť schopná pozíciu Parlamentu schváliť.

Akt by sa potom prijal v znení zodpovedajúcom pozícii Parlamentu.

² V pozícii Parlamentu uvedenej v legislatívnom uznesení boli vyznačené zmeny v návrhu Komisie zavedené pozmeňujúcimi návrhmi. Doplnenia oproti zneniu Komisie sú vyznačené *tučnou kurzívou*. Znak „■“ označuje vypustený text.

Emisné normy CO₂ pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá

Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu zo 14. februára 2023 o návrhu 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 ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie (COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2021)0556),
- so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 192 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C9-0322/2021),
- so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
- so zreteľom na odôvodnené stanovisko predložené na základe Protokolu č. 2 o uplatňovaní zásad subsidiarity a proporcionality írskym Senátom, ktorý tvrdí, že návrh legislatívneho aktu nie je v súlade so zásadou subsidiarity,
- so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 19. januára 2022¹,
- so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z 27. januára 2022²,

¹ Ú. v. EÚ C 194, 12.5.2022, s. 81.

² Ú. v. EÚ C 270, 13.7.2022, s. 38.

- so zreteľom na predbežnú dohodu schválenú gestorským výborom podľa článku 74 ods. 4 rokovacieho poriadku, a na záväzok zástupcu Rady, vyjadrený v liste zo 16. novembra 2022, schváliť pozíciu Európskeho parlamentu v súlade s článkom 294 ods. 4 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na stanoviská Výboru pre priemysel, výskum a energetiku a Výboru pre dopravu a cestovný ruch,
 - so zreteľom na správu Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (A9-0150/2022),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní³;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak nahrádza, podstatne mení alebo má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh;
 3. poveruje svoju predsedníčku, aby postúpila túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

³ Táto pozícia nahrádza pozmeňujúce návrhy prijaté 8. júna 2022 (Prijaté texty, P9_TA(2022)0234).

P9_TC1-COD(2021)0197

Pozícia Európskeho parlamentu prijatá v prvom čítaní 14. februára 2023 na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/..., 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 ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie

(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 výboru⁴,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁵,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom⁶,

⁴ Ú. v. EÚ C 194, 12.5.2022, s. 81.

⁵ Ú. v. EÚ C 270, 13.7.2022, s. 38.

⁶ Pozícia Európskeho parlamentu zo 14. februára 2023.

keďže:

- (1) Parížska dohoda⁷ bola prijatá 12. decembra 2015 na základe Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC) (ďalej len „Parížska dohoda“) a platnosť nadobudla 4. novembra 2016. Zmluvné strany Parížskej dohody 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. ***Tento záväzok sa posilnil prijatím Glasgowského klimatického paktu v rámci UNFCCC 13. novembra 2021, v ktorom konferencia zmluvných strán UNFCCC, ktorá slúžila ako zasadnutie zmluvných strán Parížskej dohody, uznala, že vplyv zmeny klímy bude oveľa nižší, ak sa teplota zvýši o 1,5 °C v porovnaní so zvýšením o 2 °C, a rozhodla sa pokračovať v úsilí o obmedzenie zvýšenia teploty na 1,5 °C.***

- (2) Riešenie výziev súvisiacich s klímou a životným prostredím a dosiahnutie cieľov Parížskej dohody sú ťažiskom oznámenia Komisie z 11. decembra 2019 o Európskej zelenej dohode (ďalej len „Európska zelená dohoda“). ***Európsky parlament vo svojom uznesení z 15. januára 2020 o Európskej zelenej dohode⁸ vyzval, aby sa nevyhnutný prechod na klimaticky neutrálnu spoločnosť uskutočnil najneskôr do roku 2050 a vo svojom uznesení z 28. novembra 2019 o núdzovom stave v oblasti klímy a životného prostredia vyhlásil núdzový stav v oblasti klímy a životného prostredia⁹.*** Potreba a význam Európskej zelenej dohody vzhľadom na veľmi vážny vplyv pandémie ochorenia COVID-19 na zdravie a hospodársku prosperitu občanov Únie ešte vzrástli.

⁷ Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4.

⁸ Ú. v. EÚ C 270, 7.7.2021, s. 2.

⁹ Ú. v. EÚ C 232, 16.6.2021, s. 28.

- (3) V Európskej zelenej dohode sa kombinuje komplexný súbor vzájomne sa posilňujúcich opatrení a iniciatív zameraných na dosiahnutie klimatickej neutrality v Únii do roku 2050 a vytyčuje sa nová stratégia rastu ***so zameraním transformovať*** Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom efektívne využívajúcim zdroje, ***s dynamickými odvetviami, ktoré sú vo svojich príslušných segmentoch svetovou špičkou a hnacou silou globálnej inovácie, a pritom zabezpečiť vysokoplatené kvalitné pracovné miesta v Únii***. Jej cieľom je takisto ochraňovať, šetriť a zveľaďovať prírodný kapitál Únie a chrániť zdravie a blaho občanov pred environmentálnymi rizikami a vplyvmi. ***V tejto súvislosti sa v 8. environmentálnom akčnom programe do roku 2030 stanovenom v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/591¹⁰ posilňuje cieľ urýchliť zelenú transformáciu na klimaticky neutrálne, udržateľné, netoxické, odolné a konkurencieschopné obehové hospodárstvo efektívne využívajúce zdroje a založené na energii z obnoviteľných zdrojov, a to spravodlivým, rovným a inkluzívnym spôsobom, ako aj cieľ chrániť, obnovovať a zlepšovať stav životného prostredia a pritom podporovať opatrenia a iniciatívy oznámené v rámci Európskej zelenej dohody a vychádzať z nich***. Transformácia zároveň vplyva inak na ženy ako na mužov a má osobitný dosah na niektoré znevýhodnené skupiny, napríklad na starších ľudí, osoby so zdravotným postihnutím a osoby s menšinovým rasovým alebo etnickým pôvodom. ***Okrem toho bude mať transformácia rozdielny vplyv na regióny Únie, najmä štrukturálne znevýhodnené, okrajové a najvzdialenejšie regióny***. Preto sa musí zabezpečiť, aby bola transformácia spravodlivá a inkluzívna a aby sa na nikoho nezabudlo.

¹⁰ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/591 zo 6. apríla 2022 o všeobecnom environmentálnom akčnom programe Únie do roku 2030 (Ú. v. EÚ L 114, 12.4.2022, s. 22).

- (4) Únia sa zaviazala znížiť čisté emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve Únie aspoň o 55 % do roku 2030 v porovnaní s úrovňami z roku 1990 a tento cieľ bol stanovený v aktualizovanom vnútroštátne stanovenom príspevku, ktorý predložila sekretariátu UNFCCC 17. decembra 2020.
- (5) Prostredníctvom prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) **2021/1119**¹¹ Únia zakotvila v právnom predpise cieľ **znížiť emisie a dosiahnuť nulovú bilanciu emisií najneskôr do roku 2050 a následne sa usilovať o dosiahnutie záporných emisií**. V uvedenom nariadení sa takisto stanovuje záväzný cieľ Únie dosiahnuť do roku 2030 domáce **zníženie** čistých emisií skleníkových plynov (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. **Odvetvie dopravy je jediným odvetvím, v ktorom emisie od roku 1990 stúpajú. Patrí sem cestná doprava ľahkými a ťažkými úžitkovými vozidlami, ktoré spolu zodpovedajú za viac ako 70 % celkových emisií z dopravy. Na dosiahnutie klimatickej neutrality je potrebné do roku 2050 znížiť emisie z dopravy o 90 %.**

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) **2021/1119** z **30. júna 2021**, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L **243**, **9.7.2021**, s. 1).

- (7) *Digitálna a zelená transformácia by sa mala zaoberať aj významom sociálneho rozmeru s cieľom zabezpečiť, aby bola mobilita cenovo dostupná a prístupná pre všetkých, najmä pre ľudí dochádzajúcich do zamestnania bez prístupu ku kvalitnej verejnej doprave alebo iným riešeniam mobility. Očakáva sa, že ambicióznejšie normy CO₂ pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá urýchlia zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami, zvýšia ich cenovú dostupnosť a takisto urýchlia dekarbonizáciu trhu s ojazdenými vozidlami vo všetkých segmentoch s väčším prínosom pre spotrebiteľov s nízkymi a strednými príjmami. Pri prijímaní uvedených noriem je tiež dôležité zohľadniť významné hospodárske a sociálne dôsledky digitálnej transformácie a zelenej transformácie a potrebu chrániť zamestnanosť a zachovať konkurencieschopnosť priemyslu Únie.*
- (8) *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, ako aj znížiť závislosť Únie od dovážaných fosílnych palív. Je nevyhnutné, aby Komisia spolupracovala s členskými štátmi a zainteresovanými stranami z priemyslu s cieľom zabezpečiť dodávateľský reťazec kritických surovín potrebných pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami. Podporí sa tým aj konkurencieschopnosť priemyslu Únie a posilní sa strategická autonómia Únie.*

- (9) 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) 2019/631¹² pre osobné vozidlá 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.
- (10) 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, **posilnenia energetickej bezpečnosti a efektívnosti a súvisiacich** úspor energie, ako aj zabezpečiť zachovanie inovácií v hodnotovom reťazci automobilového priemyslu. V globálnom kontexte sa hodnotový reťazec automobilového priemyslu Únie 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 založeného na 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 technologické inovácie pokračujú. Vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, medzi ktoré patria aj dobre fungujúce plug-in hybridné elektrické vozidlá, môžu naďalej zohrávať úlohu v rámci transformácie. **V tejto súvislosti je dôležité zabezpečiť presné a úplné údaje o emisných parametroch týchto plug-in hybridných elektrických vozidiel.**

¹² 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).

- (11) *Po konzultácii so zainteresovanými stranami predloží Komisia návrh, na základe ktorého sa po roku 2035 budú do evidencie zapisovať vozidlá, ktoré jazdia výlučne na palivá neutrálne z hľadiska CO₂ v súlade s právom Únie, a to mimo rozsahu pôsobnosti noriem vzťahujúcich sa na vozové parky a v súlade s cieľom Únie dosiahnuť klimatickú neutralitu.*
- (12) V tomto kontexte by sa mali stanoviť nové prísnejšie ciele zníženia emisií CO₂ pre nové osobné vozidlá aj pre nové ľahké úžitkové vozidlá od roku 2030. Tieto ciele by sa mali stanoviť na úroveň, 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.

(13) *Technologická inovácia je predpokladom dekarbonizácie mobility v Únii, a preto by sa mala podporovať. Značné finančné prostriedky na inováciu v ekosystéme mobility sú už k dispozícii prostredníctvom rôznych nástrojov financovania Únie, najmä prostredníctvom programov Horizont Európa – rámcový program pre výskum a inovácie zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/695¹³, InvestEU zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/523¹⁴, Európskeho fondu regionálneho rozvoja, Kohézneho fondu, Inovačného fondu zriadeného smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES¹⁵ a Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241¹⁶. Únia a členské štáty by mali pokračovať vo svojom úsilí o podporu verejných a súkromných investícií do európskeho automobilového výskumu a inovácií, a to aj prostredníctvom iniciatív, ktoré podporujú synergie v automobilovom priemysle, ako je Európska aliancia pre batérie. Spolu s jasnými regulačnými signálmi sa týmto úsilím podporia a podnikia investičné rozhodnutia výrobcov, prispeje k zachovaniu vedúceho postavenia Európy v oblasti technológií v tomto odvetví, pomôže dosiahnuť špičkovú úroveň priemyslu Únie, pokiaľ ide o technológie budúcnosti, a zabezpečí dlhodobú udržateľnosť a konkurencieschopnosť jej priemyselnej základne.*

¹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/695 z 28. apríla 2021, ktorým sa zriaďuje Horizont Európa – rámcový program pre výskum a inovácie, stanovujú jeho pravidlá účasti a šírenia a zrušujú nariadenia (EÚ) č. 1290/2013 a (EÚ) č. 1291/2013 (Ú. v. EÚ L 170, 12.5.2021, s. 1).

¹⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/523 z 24. marca 2021, ktorým sa zriaďuje Program InvestEU a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/1017 (Ú. v. EÚ L 107, 26.3.2021, s. 30).

¹⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

¹⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241 z 12. februára 2021, ktorým sa zriaďuje Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti (Ú. v. EÚ L 57, 18.2.2021, s. 17).

- (14) Ciele stanovené v revidovaných emisných normách CO₂ by sa mali doplniť stratégiou **Únie** na riešenie výziev, ktoré predstavuje rozšírenie výroby vozidiel s nulovými emisiami a súvisiacich technológií, s **prihliadnutím na osobitosti každého členského štátu**, ako aj riešenie potreby zvyšovania úrovne zručností a rekvalifikácie pracovníkov v danom odvetví a hospodárskej diverzifikácie a rekonverzie činností, a **to pri zachovaní úrovne zamestnanosti v automobilovom priemysle v Únii. Osobitná pozornosť by sa mala venovať vplyvu, ktorý bude mať táto transformácia na mikropodniky a malé a stredné podniky v celom automobilovom dodávateľskom reťazci a na dotknuté regióny a komunity, ktoré môžu byť zraniteľnejšie vzhľadom na intenzívny automobilový priemysel v danej oblasti.** V prípade potreby by sa mala zväziť finančná podpora na úrovni Únie a členských štátov s cieľom pritiahnúť súkromné investície, a to aj prostredníctvom Európskeho sociálneho fondu plus **zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1057¹⁷**, Fondu na spravodlivú transformáciu **zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1056¹⁸**, Inovačného fondu, **Európskeho fondu regionálneho rozvoja, Kohézneho fondu**, Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti a iných nástrojov viacročného finančného rámca **stanoveného nariadením Rady (EÚ, Euratom) 2020/2093¹⁹** a nástroja Európskej únie na obnovu **zriadeného nariadením Rady (EÚ) 2020/2094²⁰**, v súlade s pravidlami štátnej pomoci, **ako aj prostredníctvom iných dostupných finančných nástrojov, ako sú napríklad finančné nástroje v rámci Európskej investičnej banky.** Oznámenie Komisie z 18. februára 2022 s názvom „Usmernenia o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022“ umožňuje členským štátom podporovať podniky pri dekarbonizácii ich výrobných procesov a pri prijímaní ekologickejších technológií v kontexte oznámenia Komisie z 5. mája 2021 s názvom „Aktualizácia novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy“ (ďalej len „aktualizovaná nová

¹⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1057 z 24. júna 2021, ktorým sa zriaďuje Európsky sociálny fond plus (ESF+) a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1296/2013 (Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 21).

¹⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1056 z 24. júna 2021, ktorým sa zriaďuje Fond na spravodlivú transformáciu (Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 1).

¹⁹ Nariadenie Rady (EÚ, Euratom) 2020/2093 zo 17. decembra 2020, ktorým sa stanovuje viacročný finančný rámec na roky 2021 až 2027 (Ú. v. EÚ L 433I, 22.12.2020, s. 11).

²⁰ Nariadenie Rady (EÚ) 2020/2094 zo 14. decembra 2020, ktorým sa zriaďuje Nástroj Európskej únie na obnovu s cieľom podporiť obnovu po kríze COVID-19 (Ú. v. EÚ L 433I, 22.12.2020, s. 23).

priemyselná stratégia“). ***Odporúčanie Rady zo 16. júna 2022²¹ je pre členské štáty dôležitým nástrojom na riešenie aspektov zamestnanosti a sociálnych aspektov spravodlivej transformácie na klimaticky neutrálne hospodárstvo. Komisia by mala preskúmať ďalšie možnosti, ako podporiť uvedenú transformáciu, a najmä ako zmierniť všetky negatívne vplyvy tejto transformácie v automobilovom priemysle na zamestnanosť.***

²¹ Odporúčanie Rady 2022/C 243/04 zo 16. júna 2022 o zabezpečení spravodlivej transformácie na klimaticky neutrálne hospodárstvo (Ú. v. EÚ C 243, 27.6.2022, s. 35).

(15) *S cieľom identifikovať všetky medzery vo financovaní pri zabezpečovaní spravodlivej transformácie v automobilovom dodávateľskom reťazci, a to s osobitným dôrazom na malé a stredné podniky a regióny, ktoré sú transformáciou na klimaticky neutrálne hospodárstvo postihnuté najviac, by Komisia mala do 31. decembra 2025 v deň predloženia prvej správy o pokroku a na základe prebiehajúcich iniciatív, ako sú iniciatívy zamerané na spôsoby transformácie ekosystému mobility a Aliancia regiónov s automobilovým priemyslom v rámci Výboru regiónov, predložiť v spolupráci s členskými štátmi, regiónmi, miestnymi orgánmi a všetkými príslušnými zainteresovanými stranami správu s analýzou, v ktorej sa identifikujú takéto medzery vo financovaní. K tejto správe by sa mali v prípade potreby priložiť návrhy na primerané finančné opatrenia s cieľom uspokojiť zistené potreby.*

- (16) V aktualizovanej novej priemyselnej stratégii sa počíta so spoločnou tvorbou spôsobov zelenej a digitálnej transformácie v spolupráci s priemyslom, orgánmi verejnej správy, so sociálnymi partnermi a s ďalšími zainteresovanými stranami. V tejto súvislosti by sa mal vypracovať spôsob transformácie pre ekosystém mobility, ktorý by sprevádzal transformáciu hodnotového reťazca automobilového priemyslu, ***pričom sa má zabezpečiť aj kontinuita sociálneho dialógu so zapojením daného odvetvia a jeho zainteresovaných strán, ako aj plná transparentnosť***. V rámci tohto spôsobu by sa malo osobitne prihliadať na malé a stredné podniky v automobilovom dodávateľskom reťazci a na konzultácie so sociálnymi partnermi, a to aj zo strany členských štátov. Mal by tiež vychádzať z oznámenia Komisie z 1. júla 2020 s názvom „Európsky program v oblasti zručností pre udržateľnú konkurencieschopnosť, sociálnu spravodlivosť a odolnosť“, ktoré zahŕňa iniciatívy, ako je „Pakt o zručnostiach“ s cieľom mobilizovať súkromný sektor a ostatné zainteresované strany s cieľom zvyšovať úroveň zručností európskej pracovnej sily a rekvalifikovať ju s ohľadom na zelenú a digitálnu transformáciu. Zároveň by sa mali v rámci tohto spôsobu riešiť náležité opatrenia a stimuly na úrovni Únie a členských štátov na podporu cenovej dostupnosti vozidiel s nulovými emisiami.

Pokrok dosiahnutý v rámci tohto komplexného spôsobu transformácie pre ekosystém mobility by sa mal monitorovať každé dva roky ako súčasť správy o pokroku, ktorú má predložiť Komisia. Uvedená správa o pokroku by okrem iného mala zohľadniť pokrok pri zavádzaní *vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, najmä v segmente ľahkých úžitkových vozidiel, ako aj opatrenia na úrovni Únie, členských štátov a na miestnej úrovni zamerané na uľahčenie prechodu členských štátov na ľahké úžitkové vozidlá* s nulovými emisiami, vývoj ich cien a *energetickej účinnosti*, zavádzanie alternatívnych palív a pokrok pri zavádzaní verejnej a súkromnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry, ako sa má ustanoviť v *nariadení Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ (ďalej len „nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá“)* a v prepracovanom znení *smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/31/EÚ*²², potenciál inovačných technológií na dosiahnutie klimaticky neutrálnej mobility, medzinárodnú konkurencieschopnosť, investície do hodnotového reťazca automobilového priemyslu a zvyšovanie úrovne zručností a rekvalifikáciu pracovníkov a rekonverziu činností, *najmä v malých a stredných podnikoch*. Správa o pokroku by mala vychádzať aj z dvojročných správ o pokroku, ktoré majú predkladať 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.

²² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/31/EÚ z 19. mája 2010 o energetickej hospodárnosti budov (Ú. v. EÚ L 153, 18.6.2010, s. 13).

- (17) *V záujme ochrany životného prostredia a zdravia občanov vo všetkých členských štátoch je dôležité dekarbonizovať aj existujúci vozový park. Trh s ojazdenými vozidlami vytvára riziko presunu emisií CO₂ aj znečistenia ovzdušia do hospodársky menej rozvinutých regiónov Únie. V záujme urýchlenia znižovania emisií z existujúceho vozového parku a urýchlenia prechodu na dopravu s nulovými emisiami je mimoriadne dôležité podporovať premenu vozidiel so spaľovacím motorom na vozidlá na elektrický pohon z batérií alebo palivových článkov, a to vrátane posúdenia spôsobov, ako uľahčiť zavádzanie takýchto riešení v členských štátoch.*
- (18) *Ako sa uvádza v oznámení Komisie z 18. mája 2022 s názvom „Plán REPowerEU“, na zvýšenie úspor energie a efektívnosti v odvetví dopravy a urýchlenie prechodu na vozidlá s nulovými emisiami je dôležité zvýšiť podiel vozidiel s nulovými emisiami vo verejných a podnikových vozových parkoch presahujúcich určitú veľkosť. Oznámenie Komisie z 18. októbra 2022 s názvom „Pracovný program Komisie na rok 2023“ zahŕňa na tento účel iniciatívu zameranú na ekologizáciu podnikových vozových parkov. Komisia by pri navrhovaní danej iniciatívy mala zabezpečiť rovnaké podmienky a zabrániť fragmentácii vnútorného trhu.*

- (19) *S cieľom podporiť zavádzanie vozidiel, ktoré spotrebúvajú menej energie, by Komisia mala preskúmať vplyv stanovenia minimálnych prahových hodnôt energetickej účinnosti pre nové osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami uvádzané na trh Únie.*
- (20) Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ sa majú doplniť nevyhnutným zavedením infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, *ktorá sa má stanoviť v nariadení o infraštruktúre pre alternatívne palivá a v prepracovanom znení smernice 2010/31/EÚ. V tejto súvislosti je nevyhnutné, aby sa pokračovalo v investíciách do zavádzania potrebnej infraštruktúry a aby sa tieto investície zvýšili. Zároveň je mimoriadne dôležité zabezpečiť rýchle zavádzanie energie z obnoviteľných zdrojov, ako sa stanovuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001²³.*

²³ *Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).*

- (21) 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 to spôsobom, ktorý **podporí ich konkurencieschopnosť a vytvorí podmienky pre ďalšie inovácie**. Preto je vhodné zachovať prístup znižovania cieľových úrovní v päťročných úsekoch.
- (22) 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 by už mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami neplnil svoj pôvodný účel a hrozilo by, že sa ním oslabí účinnosť nariadenia (EÚ) 2019/631. Mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami by sa preto mal zrušiť od 1. januára 2030. 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, elektrických vozidiel s palivovým článkom využívajúcich vodík a dobre fungujúcich plug-in hybridných elektrických vozidiel. **Referenčné úrovne vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami by sa však mali zrevidovať, aby sa zohľadnilo rýchlejšie uvádzanie vozidiel s nulovými emisiami na trh Únie.** Po 1. januári 2030 sa plug-in hybridné elektrické vozidlá budú naďalej započítavať do cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ, ktoré výrobcovia musia splňať.

- (23) ***Kredity za ekologické inovácie, ktoré si môžu výrobcovia uplatniť, sú v súčasnosti obmedzené na 7 g CO₂/km. Uvedený limit by sa mal upraviť smerom nadol v súlade s cieľovými úrovňami, aby sa zabezpečil vyvážený podiel úrovne tohto limitu vo vzťahu k priemerným špecifickým emisiám CO₂ výrobcov.***
- (24) Uplatňovanie emisných noriem CO₂ v podstatnej miere súvisí s vykonávaním právnych predpisov o typovom schválení. Po zrušení a nahradení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES²⁴ 1. septembra 2020 nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858²⁵ 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.

²⁴ 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 (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

²⁵ 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).

- (25) 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, je potrebné zabrániť situácii, kedy by 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 takejto situácie sa cieľová hodnota špecifických emisií stanoví na úrovni 0 g CO₂/km.

- (26) Hodnoty použité na výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií a priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu vychádzajú z údajov zaznamenaných v dokumentácii o typovom schválení a v osvedčení o zhode dotknutých vozidiel. Na zabezpečenie účinnosti emisných noriem CO₂ je zásadné, aby údaje použité na tieto účely boli správne. Ak sa však v údajoch zistia chyby, na základe právnych predpisov o typovom schválení nemusí byť 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 ich cieľové hodnoty.
- (27) Vykazovanie údajov pre vozidlá kategórie M₂ (autobusy) a N₂ (stredne veľké nákladné vozidlá) patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956²⁶, a preto je vhodné odstrániť uvedenú požiadavku vykazovania z nariadenia (EÚ) 2019/631.

²⁶ 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).

- (28) Vzhľadom na vyšší celkový cieľ 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 zapísaných do evidencie v kalendárnom roku. V dôsledku toho by sa od 1. januára **2036** malo ukončiť uplatňovanie možnosti pre výrobcov zodpovedných za 1 000 až 10 000 osobných vozidiel alebo za 1 000 až 22 000 ľahkých úžitkových vozidiel novo zapísaných do evidencie v kalendárnom roku, podľa ktorej môžu požiadať o výnimku z cieľových hodnôt špecifických emisií.
- (29) S cieľom zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť a súlad s aktuálnou praxou je vhodné objasniť, že úpravy hodnôt M_0 a TM_0 by sa mali realizovať prostredníctvom delegovaných aktov, ktoré menia prílohu I k nariadeniu (EÚ) 2019/631, a nie prostredníctvom delegovaných aktov dopĺňujúcich uvedené nariadenie.
- (30) 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 pri dvojročnom vykazovaní.

- (31) *Viacero členských štátov oznámilo plány na urýchlenie zavádzania vozidiel s nulovými emisiami stanovením dátumu na postupné vyradenie nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel emitujúcich CO₂ pred rokom 2035. Komisia by mala určiť možnosti na uľahčenie takejto transformácie a zvážiť potrebu dodatočných opatrení v súlade s takýmito plánmi.*
- (32) 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 to automobilovému priemyslu neprineslo priamy prínos pri jeho transformácii. Príjmy z poplatkov za nadmerné emisie by sa teda naďalej mali považovať za príjem do všeobecného rozpočtu Únie v súlade s článkom 8 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/631.
- (33) *Je dôležité posúdiť emisie CO₂ počas celého životného cyklu ľahkých úžitkových vozidiel na úrovni Únie. Na tento účel by Komisia mala vypracovať metodiku na posudzovanie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO₂ počas celého životného cyklu ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré sa uvádzajú na trh Únie.*

- (34) S cieľom stanoviť spoločnú metodiku Únie na posudzovanie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO₂ počas celého životného cyklu osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel a 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 mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o doplnenie nariadenia (EÚ) 2019/631 stanovením takejto spoločnej metodiky Únie a prípadnú zmenu vzorcov na výpočet stanovených v časti B prílohy I k uvedenému nariadeniu. 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 práva²⁷. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

²⁷ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (35) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to sprísniť požiadavky na zníženie emisií CO₂ nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel, 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 toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (36) 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 číselným údajom „55 %“;
- ii) v písmene b) sa číselný údaj „31 %“ nahrádza číselným údajom „50 %“;

b) vkladá sa tento odsek:

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

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

c) odsek 6 *sa nahrádza takto:*

„6. Od 1. januára 2025 do **31. decembra 2029 sa uplatňuje referenčná hodnota vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, ktorá sa rovná 25 % podielu vozového parku nových osobných vozidiel v súlade s bodom 6.3 časti A prílohy I a 17 % podielu vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel v súlade s bodom 6.3 časti B prílohy I.**“;

d) odsek 7 sa vypúšťa.

2. Článok 2 sa mení takto:

a) odsek 1 sa mení takto:

i) 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“;

ii) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) kategórie N₁ v zmysle článku 4 ods. 1 písm. b) bodu i) nariadenia (EÚ) 2018/858, 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 „v 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:

„1. 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 i) a n) sa vypúšťajú.

4. V článku 4 ods. 1 sa dopĺňa tento pododsek:

„Na účely prvého pododseku písm. c), ak je cieľová hodnota špecifických emisií určená v súlade s bodom 6.3 časti A alebo 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. 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 v relevantnom prípade výrobcu a požiada úrad pre typové schválenie alebo v relevantnom prípade 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) odseky 10 a 11 sa vypúšťajú.

6. Vkladá sa tento článok:

„Článok 7a

Emisie CO₂ počas životného cyklu

- 1. Komisia do 31. decembra 2025 uverejní správu, v ktorej stanoví metodiku Únie na posudzovanie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO₂ počas celého životného cyklu osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré sú uvedené na trh Únie. Komisia predloží uvedenú správu Európskemu parlamentu a Rade.***
- 2. Komisia prijme do 31. decembra 2025 delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením spoločnej metodiky Únie na posudzovanie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO₂ počas celého životného cyklu osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel.***
- 3. Výrobcovia môžu od 1. júna 2026 dobrovoľne predkladať Komisii údaje o emisiách CO₂ počas životného cyklu nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel s využitím metodiky uvedenej v odseku 2.“***

7. Článok 10 sa mení takto:

a) v odseku 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 **2035** a vrátane neho.“;

b) v odseku 4 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„4. Žiadosť o výnimku z cieľovej hodnoty špecifických emisií vypočítanej v súlade s bodmi 1 až 4 a 6.3 časti A prílohy I môže za roky do kalendárneho roka 2028 a vrátane neho podať výrobca, ktorý je spolu so všetkými s ním prepojenými podnikmi zodpovedný za 10 000 až 300 000 nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v Únii za kalendárny rok.“

8. *V článku 11 sa odsek 1 nahrádza takto:*

„1. Na základe žiadosti dodávateľa alebo výrobcu sa zohľadnia úspory emisií CO₂, ktoré sa dosiahli využitím inovačných technológií alebo kombináciou inovačných technológií („balíky inovačných technológií“).

Takéto technológie sa zohľadnia iba v prípade, ak na základe metodiky, ktorá sa použila pri ich posudzovaní, možno získať overiteľné, opakovateľné a porovnateľné výsledky.

Celkový príspevok uvedených technológií k zníženiu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu môže predstavovať najviac:

- 7 g CO₂/km do roku 2024,*
- 6 g CO₂/km od roku 2025 do roku 2029,*
- 4 g CO₂/km od roku 2030 do roku 2034 vrátane.*

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť toto nariadenie úpravou limitu uvedeného v tret'om pododseku tohto odseku smerom nadol s účinnosťou od roku 2025, aby sa zohľadnil technologický vývoj a zároveň zabezpečil vyvážený pomer úrovne tohto limitu vo vzťahu k priemerným špecifickým emisiám CO₂ výrobcov.“

9. *V článku 12 sa odsek 3 nahrádza takto:*

„3. *Komisia s cieľom zabrániť zväčšovaniu rozdielu voči emisiám v reálnych podmienkach najneskôr do 1. júna 2023 posúdi, ako sa údaje o spotrebe paliva a energie v reálnych podmienkach zozbierané podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2021/392* môžu použiť na zabezpečenie toho, aby hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva alebo energie vozidla určené podľa nariadenia (ES) č. 715/2007 zostali reprezentatívne pre emisie v reálnych podmienkach každého výrobcu v priebehu času.*

Komisia monitoruje a každoročne podáva správu o vývoji rozdielu uvedeného v prvom pododseku od roku 2021 a hneď, ako bude k dispozícii dostatok údajov, najneskôr však do 31. decembra 2026, uverejní správu, v ktorej sa stanoví metodika mechanizmu na úpravu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu od roku 2030 s použitím údajov získaných za reálnych podmienok zozbieraných podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2021/392 a posúdi uskutočniteľnosť takéhoto mechanizmu.

Komisia túto správu predloží Európskemu parlamentu a Rade, a to v prípade potreby aj s návrhmi nadväzujúcich opatrení, ako sú legislatívne návrhy na zavedenie takéhoto mechanizmu do praxe.

* *Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/392 zo 4. marca 2021 o monitorovaní a vykazovaní údajov týkajúcich sa emisií CO₂ z osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 a o zrušení vykonávacích nariadení Komisie (EÚ) č. 1014/2010, (EÚ) č. 293/2012, (EÚ) 2017/1152 a (EÚ) 2017/1153 (Ú. v. EÚ L 77, 5.3.2021, s. 8).“*

10. V článku 13 ods. 3 sa dopĺňa táto veta:

„Ak údaje v dokumentácii o typovom schválení nie je možné opraviť podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, príslušný schvaľovací úrad pre typové schválenie vystaví vyhlásenie o oprave, v ktorom uvedie opravené údaje, a toto vyhlásenie zašle Komisii a dotknutým stranám.“

11. V článku 14 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť prílohu I v zmysle odseku 1 tohto článku.“

12. Vkladá sa tento článok:

„Článok 14a

Správa o pokroku

1. Komisia do 31. decembra 2025 a potom každé dva roky predkladá Európskemu parlamentu a Rade správu o pokroku pri dosahovaní cestnej mobility s nulovými emisiami. V tejto správe sa najmä monitoruje a posudzuje potreba prípadných dodatočných opatrení na uľahčenie *spravodlivej* transformácie, a to aj prostredníctvom finančných prostriedkov.

2. V správe Komisia zväži všetky faktory, ktoré prispievajú k nákladovo efektívnemu pokroku pri dosahovaní klimateckej neutrality do roku 2050 vrátane:
- a) *pokroku pri zavádzaní vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, najmä v segmente ľahkých úžitkových vozidiel, ako aj opatrení na úrovni Únie, členských štátov a na miestnej úrovni zameraných na uľahčenie prechodu členských štátov na ľahké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami;*
 - b) *pokroku v oblasti energetickej účinnosti a cenovej dostupnosti vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami;*
 - c) *vplyvu na spotrebiteľov, najmä na domácnosti s nízkymi a strednými príjmami, vrátane cien elektriny;*
 - d) *analýzy trhu s ojazdenými vozidlami;*
 - e) *potenciálneho prínosu dodatočných opatrení zameraných na zníženie priemerného veku, a tým aj emisií z vozového parku ľahkých úžitkových vozidiel, pokiaľ ide o úspory emisií CO₂, ako sú opatrenia na podporu postupného vyradenia starších vozidiel sociálne spravodlivým a environmentálne vhodným spôsobom;*

- f) vplyvu na zamestnanosť v automobilovom priemysle, najmä na mikropodniky, malé a stredné podniky, a na účinnosť opatrení na podporu rekvalifikácie a zvyšovania úrovne zručností pracovnej sily;*
- g) účinnosti existujúcich finančných opatrení a potreby ďalších opatrení vrátane primeraných finančných opatrení na úrovni Únie, členských štátov alebo na miestnej úrovni s cieľom zabezpečiť spravodlivú transformáciu a zmierniť akékoľvek negatívne sociálno-ekonomické dôsledky, najmä v najviac postihnutých regiónoch a komunitách;*
- h) pokroku v sociálnom dialógu, ako aj aspektov ďalšieho uľahčenia ekonomicky životaschopného a sociálne spravodlivého prechodu na cestnú mobilitu s nulovými emisiami;*
- i) pokroku pri zavádzaní verejnej a súkromnej infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc vrátane pokroku podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ a prepracovaného znenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/31/EÚ*;*

- j) potenciálneho prínosu inovačných technológií a udržateľných alternatívnych palív vrátane syntetických palív k dosiahnutiu klimaticky neutrálnej mobility;*
- k) emisií počas životného cyklu nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel uvedených na trh, vykázaných v súlade s článkom 7a;*
- l) vplyvu tohto nariadenia na dosiahnutie cieľov členských štátov podľa nariadenia (EÚ) 2018/842 a prepracovaného znenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES**.*

3. V deň predloženia prvej správy o pokroku podľa odseku 1 Komisia tiež v spolupráci s členskými štátmi a všetkými príslušnými zainteresovanými stranami predloží správu Európskemu parlamentu a Rade, ktorá obsahuje analýzu s cieľom identifikovať prípadné medzery vo financovaní pri zabezpečovaní spravodlivej transformácie v automobilovom dodávateľskom reťazci s osobitným dôrazom na malé a stredné podniky a regióny, ktoré sú transformáciou najviac postihnuté. K tejto správe sa v prípade potreby priložia návrhy na primerané finančné opatrenia s cieľom uspokojiť zistené potreby.

** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/31/EÚ z 19. mája 2010 o energetickej hospodárnosti budov (Ú. v. EÚ L 153, 18.6.2010, s. 13).*

*** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1).“*

13. Článok 15 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Komisia v roku **2026** preskúma účinnosť a vplyv tohto nariadenia, pričom bude vychádzať z **dvojročného** vykazovania údajov, a predloží správu s výsledkami preskúmania Európskemu parlamentu a Rade. **Komisia predovšetkým posúdi pokrok dosiahnutý na základe tohto nariadenia pri dosahovaní cieľov zníženia emisií stanovených v článku 1 ods. 5a, pričom zohľadní technologický vývoj, a to aj pokiaľ ide o plug-in hybridné technológie, a význam ekonomicky životaschopnej a sociálne spravodlivej prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Na základe tohto posúdenia Komisia posúdi potrebu preskúmania cieľov stanovených v článku 1 ods. 5a. Komisia posúdi aj vplyv stanovenia minimálnych prahových hodnôt energetickej účinnosti pre nové osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami uvádzané na trh Únie.**

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

b) odseky 2 až 5 sa vypúšťajú;

c) *odsek 6 sa nahrádza takto:*

**„6. Komisia do 31. decembra 2024 preskúma smernicu 1999/94/ES, pričom zohľadní potrebu poskytnúť spotrebiteľom presné, spoľahlivé a porovnateľné informácie o spotreba paliva a energie, emisiách CO₂ a emisiách látok znečisťujúcich ovzdušie nových osobných vozidiel uvedených na trh, a to aj v reálnych podmienkach, a tiež vyhodnotí možnosti zavedenia známky na označovanie palivovej úspornosti a emisií CO₂ pre nové ľahké úžitkové vozidlá.
K preskúmaniu sa podľa potreby pripojí legislatívny návrh.“;**

d) *dopĺňa sa tento odsek:*

„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.“

14. Článok 17 sa mení takto:

- a) v odseku 2 sa odkaz „v článku 7 ods. 8, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8“ nahrádza odkazom „v článku 7 ods. 8, článku 7a ods. 2, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8 a 9“;
- b) v odseku 3 sa odkaz „v článku 7 ods. 8, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8“ nahrádza odkazom „v článku 7 ods. 8, článku 7a ods. 2, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8 a 9“;
- c) v odseku 6 sa odkaz „v článku 7 ods. 8, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8“ nahrádza odkazom „v článku 7 ods. 8, článku 7a ods. 2, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8 a 9“

15. Príloha I sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

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

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

V ...

Za Európsky parlament

Za Radu

predsedníčka

predseda/predsedníčka

PRÍLOHA

Príloha I k nariadeniu (EÚ) 2019/631 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 od roku 2025“;

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 Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ od roku 2035

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 od roku 2025

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 vozovom parku nových osobných vozidiel výrobcu vypočítaný ako celkový počet nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$ podľa nižšie uvedeného 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 zapísaných 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 25 % v rokoch 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 $E\dot{U}_{2030}$ je určená v súlade
s bodom 6.1.2;

a_{2030} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park } E\dot{U}_{2030}}{\text{priemerné emisie}_{2021}}$

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.

6.3.3 Cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2035

Cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park

$$E\dot{U}_{2035} + a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$$

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park $E\dot{U}_{2035}$ je určená v súlade s bodom 6.1.3;

$$a_{2035} \text{ je } \frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park } E\dot{U}_{2035}}{\text{priemerné emisie}_{2021}}$$

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 od roku 2025“;

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 Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ od roku 2035

Cieľová hodnota pre celý vozový park $EÚ_{2035}$ = cieľová hodnota pre celý vozový park $EÚ_{2021} \cdot (1 - \text{koeficient zníženia}_{2035})$

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park $EÚ_{2021}$ 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 **6.1.2**;

α je a_{2030} , kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu sa rovná alebo je nižšia ako TM_0 , a a_{2021} , kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu je vyššia ako TM_0 ;

kde:

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

■

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;

TM_0 je vymedzená v bode 6.2.1.“;

e) dopĺňa sa tento bod:

„6.2.3 Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2035

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;

TM_0 je vymedzená v bode 6.2.1.“;

f) bod 6.3 sa nahrádza takto:

„6.3. Cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2025

6.3.1 Cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2025 až 2029

Cieľová hodnota špecifických emisií = (referenčná cieľová hodnota špecifických emisií – (θ_{ciele} – cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₅)) · koeficient ZLEV

kde:

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

θ_{ciele} je priemer všetkých referenčných cieľových hodnôt špecifických emisií určených v súlade s bodom 6.2.1 vážený počtom nových ľahkých úžitkových vozidiel každého jednotlivého výrobcu;

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 vozovom parku nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu vypočítaný ako celkový počet nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$ podľa nižšie uvedeného vzorca, vydelený celkovým počtom nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v relevantnom kalendárnom roku:

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

x je 17 % v rokoch 2025 až 2029.

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.

6.3.3 Cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2035

Cieľová hodnota špecifických emisií = referenčná cieľová hodnota špecifických emisií – ($\bar{\sigma}_{\text{ciele}}$ – 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;

$\bar{\sigma}_{\text{ciele}}$ 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.“
