



Rada
Európskej únie

V Bruseli 2. júna 2017
(OR. en)

9939/17

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0111 (COD)**

**CLIMA 166
ENV 570
TRANS 245
MI 473
CODEC 974**

NÁVRH

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	1. júna 2017
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2017) 279 final
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO ₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2017) 279 final.

Príloha: COM(2017) 279 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31. 5. 2017
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2017) 188 final}

{SWD(2017) 189 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• DÔVODY A CIELE NÁVRHU

Prvoradým politickým cieľom Komisie je tvorba pracovných miest, podpora rastu a investícií a v tejto súvislosti uskutočnenie prechodu na čistú energiu pre všetkých Európanov. Na podporu tohto cieľa slúži investičný plán zameraný na reindustrializáciu Európy na základe nových obchodných modelov a špičkových technológií. Strednodobým až dlhodobým cieľom je dosiahnuť obehové nízkouhlíkové hospodárstvo.

V súvislosti s dopravou, a to najmä pokiaľ ide o nákladné automobily, autobusy a autokary, t. j. ťažké úžitkové vozidlá, je víziou Komisie zabezpečiť všetkým európskym občanom a podnikom prístup k spravodlivej, udržateľnej a konkurencieschopnej mobilite.

Emisie CO₂ a spotreba paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré sa uvádzajú na trh EÚ, sa doteraz neosvedčovali, nemonitorovali ani nenahlasovali. Tento nedostatok informácií priniesol v oblasti ťažkých úžitkových vozidiel tieto tri výzvy:

1. ***Nevyužitie príležitosti v navrhovaní politik na zníženie nákladov dopravcov na palivo:*** Náklady na palivo môžu tvoriť aj viac než štvrtinu prevádzkových nákladov nákladných dopravcov¹, ktorí považujú palivovú úspornosť za najdôležitejšie kritérium pri nákupe. Hoci sa palivová úspornosť ťažkých úžitkových vozidiel za posledné desaťročia zlepšila, mnohé z vyše pol milióna dopravných spoločností, z ktorých väčšinu tvoria MSP, stále nemajú prístup k normalizovaným informáciám na vyhodnotenie palivovo úsporných technológií a porovnanie nákladných automobilov s cieľom prijímať čo najkvalifikovanejšie rozhodnutia a znižovať svoje náklady na palivo. V priebehu času sa v dôsledku nevyužitých možností na úsporu paliva postupne zvýšila závislosť EÚ od dovozu fosílnych palív, čím sa premrhala príležitosť znížiť dovoz palív.
2. ***Zintenzívnenie hospodárskej súťaže pre výrobcov vozidiel:*** Podľa údajov priemyselného odvetvia vytvoril vývoz nákladných automobilov v roku 2015 prebytok obchodnej bilancie vo výške 5,1 miliardy EUR. Sektor výroby ťažkých úžitkových vozidiel EÚ patrí do automobilového priemyslu, ktorý v Európe tvorí 12,1 milióna priamych a nepriamych pracovných miest (5,6 % celkovej zamestnanosti EÚ)². Výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel z EÚ čelia čoraz intenzívnejším globálnym konkurenčným tlakom. Na veľkých trhoch, ako sú USA, Kanada, Japonsko a Čína, sa v posledných rokoch zaviedli opatrenia v oblasti osvedčovania a palivovej úspornosti v podobe noriem spotreby paliva a/alebo emisných noriem s cieľom podporiť inovácie a rýchlo zlepšiť účinnosť vozidiel. Trh s mestskými autobusmi čelí čoraz intenzívnejšej konkurencii v oblasti elektrických vozidiel, a to najmä od čínskych výrobcov. Aby si odvetvie zachovalo súčasnú pozíciu na trhu, bude musieť udržať krok s technologickými zlepšeniami na týchto trhoch.

¹ Štúdie posúdenia nákladov na palivo uvedené v **oddiele 5.6 a prílohe 8** sprievodného posúdenia vplyvu, **SWD(2017)XXX**.

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

3. **Prekážka pri stanovovaní politík na znižovanie emisií skleníkových plynov z odvetvia ťažkých úžitkových vozidiel:** Odvetvie ťažkých úžitkových vozidiel EÚ je významným zdrojom emisií skleníkových plynov. V roku 2014 predstavovali emisie skleníkových plynov z ťažkých úžitkových vozidiel 5 % všetkých emisií EÚ, čo je pätina všetkých emisií z dopravy a približne štvrtina emisií z cestnej dopravy³. Od roku 1990 do roku 2014 sa celkové emisie skleníkových plynov z dopravy⁴ zvýšili o 20 % a emisie z ťažkých úžitkových vozidiel o 14 %⁵. Bez prijatia ďalších opatrení sa v období rokov 2010 až 2030⁶ emisie oxidu uhličitého (CO₂) z ťažkých úžitkových vozidiel majú zvýšiť až o 10 %. EÚ zároveň stanovila ambiciózne ciele na zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2030 a k týmto cieľom musí prispieť aj odvetvie dopravy. Celkový cieľ EÚ v oblasti znižovania domácich emisií do roku 2030 predstavuje pokles o aspoň 40 % oproti úrovniam z roku 1990. Ten bol nákladovo efektívnym spôsobom rozdelený na zníženie úrovni emisií do roku 2030 v porovnaní s rokom 2005 o 43 %, pokiaľ ide o emisie z odvetví EÚ v rámci systému obchodovania s emisiami (ETS), a o 30 %, pokiaľ ide o odvetvia mimo ETS, medzi ktoré patrí aj doprava. Emisie členských štátov z dopravy sa okrem toho pohybujú v rozpätí od 21 % do 69 % celkových vnútroštátnych emisií v odvetviach mimo ETS, na ktoré sa vzťahuje nariadenie o spoločnom úsilí. Hoci na rok 2030 neboli stanovené žiadne ciele pre jednotlivé odvetvia, odvetvie dopravy bude musieť prispieť k dosahovaniu cieľa znižovania emisií mimo ETS podľa nariadenia o spoločnom úsilí spoločne s odvetviami stavebníctva, poľnohospodárstva a odpadového hospodárstva.

Preto Komisia prijíma opatrenie na riešenie tohto nedostatku informácií.

Po prvé Komisia vyvinula simulačný softvér – nástroj na výpočet energetickej spotreby vozidiel (VECTO) – na porovnateľný a nákladovo efektívny výpočet emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel.

Po druhé Komisia navrhla nové nariadenie o určovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel (takzvané nariadenie o osvedčovaní) podľa existujúcich právnych predpisov o typovom schválení⁷. V rámci uplatňovania nariadenia Komisie o osvedčovaní sa bude musieť vykonať simulácia emisií CO₂ a spotreby paliva pomocou nástroja VECTO pre každé nové ťažké úžitkové vozidlo patriace do jeho rozsahu pôsobnosti a uvádzané na trh EÚ. Simuláciu vykonajú samotní výrobcovia vozidiel na základe osvedčených vstupných údajov o komponentoch vozidiel a osvedčeného procesu získavania, spravovania a používania takýchto vstupných údajov.

Osvedčovaním sa zistený nedostatok informácií čiastočne odstráni. Informácie o výkone konkrétneho vozidla budú k dispozícii iba jednotlivým kupujúcim daného vozidla a vnútroštátnym orgánom, v ktorých sa vozidlo eviduje.

Po tretie Komisia navrhuje, aby sa emisie CO₂ z nových ťažkých úžitkových vozidiel monitorovali a nahlasovali podľa postupu osvedčovania, čím sa prekoná nedostatok informácií a zabezpečí úplná transparentnosť trhu. Prostredníctvom tohto tretieho kroku by sa

³ Údaje zo súpisu skleníkových plynov za rok 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ Vráťane medzinárodnej leteckej dopravy, ale bez medzinárodnej lodnej dopravy.

⁵ Údaje zo súpisu skleníkových plynov za rok 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ Referenčný scenár EÚ na rok 2016: Energetika, doprava a emisie skleníkových plynov – trendy do roku 2050.

⁷ Smernica 2007/46/ES, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

všetky príslušné údaje vypočítané výrobcami v súlade s metodikou osvedčovania monitorovali, nahlasovali a uverejňovali na úrovni EÚ. Tak by sa údaje sprístupnili všetkým zainteresovaným stranám.

Dopravcovia by získali prístup k informáciám o výkone nákladných automobilov rôznych značiek s podobnými vlastnosťami, čo by im umožnilo prijímať kvalifikovanejšie rozhodnutia o nákupe.

Výrobcovia vozidiel by mohli porovnať výkon svojich vozidiel s výkonom vozidiel iných značiek, čím by sa lepšie stimulovali inovácie.

Orgány verejnej moci by získali prístup ku komplexným údajom, na základe ktorých by mohli navrhovať a vykonávať politiky na podporu palivovo úspornejších nákladných automobilov, napríklad prostredníctvom zdaňovania a spoplatňovania používania ciest. Inak by to nebolo možné, pretože členské štáty by mali prístup len k údajom z nástroja VECTO o vozidlách evidovaných na svojom území. A nakoniec sa tým umožní analýza údajov, napr. posúdenie úrovne rozšírenia určitých technológií.

Je to nevyhnutý krok aj na vykonávanie a presadzovanie budúcich emisných noriem CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá. Systém monitorovania a nahlasovania je dôležitý najmä na posudzovanie súladu takýchto budúcich noriem, ako je to v prípade osobných automobilov a dodávkových vozidiel.

- **SÚLAD S EXISTUJÚCIMI USTANOVENIAMÍ V TEJTO OBLASTI POLITIKY**

Týmto návrhom sa vykonáva oznámenie z roku 2014 o stratégii znižovania emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel. V stratégii pre ťažké úžitkové vozidlá sa oznámilo vykonávacie opatrenie, ktorým sa stanoví postup osvedčovania emisií CO₂ v prípade nových ťažkých úžitkových vozidiel uvádzaných na trh EÚ, vypočítaných simulačným nástrojom VECTO, ako aj legislatívny návrh týkajúci sa monitorovania a nahlasovania týchto emisií.

Týmto návrhom sa vykonáva aj európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu z roku 2016, k cieľom ktorej patrí zníženie emisií skleníkových plynov v cestnej doprave do roku 2050 v porovnaní s úrovňami v roku 1990 minimálne o 60 % a podstatné zníženie emisií látok znečisťujúcich ovzdušie. V stratégii sa uvádza aj to, že Komisia zrýchli analýzu možností návrhu noriem emisií CO₂, aby sa ešte počas tohto mandátu Komisie mohol vypracovať legislatívny návrh.

A nakoniec sa týmto návrhom uľahčí aj príprava metodiky na diferenciáciu poplatkov za používanie infraštruktúry pre nové ťažké úžitkové vozidlá na základe emisií CO₂, čím sa podporí vykonanie preskúmania smernice Eurovignette.

- **SÚLAD S OSTATNÝMI POLITIKAMI ÚNIE**

Tento návrh je v súlade so záväzkom EÚ v rámci politík v oblasti klímy a energetiky na obdobie do roku 2030, ktorým je zníženie domácich emisií do roku 2030 minimálne o 40 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. V rámci vykonávania tohto záväzku Komisia v júli 2016 navrhla nariadenie o záväznom ročnom znižovaní emisií skleníkových plynov členskými štátmi v rokoch 2021 až 2030 (nariadenie o spoločnom úsilí) pre odvetvia mimo systému

obchodovania s emisiami (t. j. dopravu, stavebníctvo, poľnohospodárstvo a odpadové hospodárstvo).

Tento návrh je aj v súlade návrhom Komisie z roku 2016 na revíziu smernice o energetickej efektívnosti, v ktorom sa stanovuje záväzný hlavný cieľ 30 % zlepšenia energetickej efektívnosti na úrovni EÚ do roku 2030 v porovnaní s vývojom za nezmenených okolností.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• PRÁVNÝ ZÁKLAD

Právomoci EÚ v oblasti zmeny klímy sa stanovujú a špecifikujú v článkoch 191 až 193 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Právnym základom tohto návrhu je článok 192 ZFEÚ.

• SUBSIDIARITA

Opatrenia EÚ sa odôvodňujú cezhraničným vplyvom zmeny klímy a potrebou zachovať jednotné trhy s palivom, vozidlami a dopravnými službami.

Okrem toho nové ťažké úžitkové vozidlá zaevidované v danom členskom štáte vyrába často výrobca v inom členskom štáte. Monitorovanie na vnútroštátnej úrovni, a nie na úrovni EÚ, by si teda vyžadovalo rozsiahlu spoluprácu medzi členskými štátmi; homogénne údaje o monitorovaní by nebolo možné zabezpečiť z dôvodu rozdielných právnych predpisov a politickej praxe. Bolo by náročné dosiahnuť porovnateľnosť a úplnosť údajov, čo by malo za následok rozdrobenie trhu EÚ a stratu jeho transparentnosti.

Neexistencia spoločnej databázy údajov o monitorovaní zo všetkých členských štátov by bránila v používaní údajov najmä kupujúcim vozidiel a tvorcom politik na úrovni EÚ.

Spoločný systém monitorovania na úrovni EÚ sa javí ako najpriamočiarejší a najjednoduchší prístup. Rovnaký prístup prostredníctvom opatrenia na úrovni EÚ sa už uplatňuje v prípade osobných automobilov a dodávkových vozidiel.

• PROPORCIONALITA

Vzhľadom na svoju potrebnosť a možné hospodárske prínosy návrh spĺňa požiadavky proporcionality na celoeurópskej úrovni, pretože si vyžaduje minimálne úsilie a takmer zanedbateľné náklady v porovnaní s možnými prínosmi v oblasti transparentnosti trhu a dostupnosti údajov o emisiách CO₂ a spotrebe paliva ťažkých úžitkových vozidiel pre všetky zainteresované strany.

• VÝBER NÁSTROJA

S cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie navrhovaných pravidiel v celej EÚ a získať homogénny a porovnateľný súbor údajov, ktorým sa zabezpečia rovnaké podmienky pre výrobcov ťažkých úžitkových vozidiel aj pre používateľov takýchto vozidiel, je vhodné použiť nariadenie, ktoré je priamo uplatniteľné a záväzné v členských štátoch.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **HODNOTENIA EX POST/KONTROLY VHODNOSTI EXISTUJÚCICH PRÁVNÝCH PREDPISOV**

Nevykonalo sa žiadne hodnotenie, pretože táto oblasť doteraz nepodliehala regulácii.

- **KONZULTÁCIE SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI**

Komisia usporiadala stretnutie zainteresovaných strán s cieľom získať spätnú väzbu k úvodnému posúdeniu vplyvu a predstaviť posúdenie administratívnych nákladov uskutočnené externými konzultantom. Zainteresované strany poskytli konštruktívnu spätnú väzbu a proti posúdeniu nákladov nenamietali.

Komisia zorganizovala aj verejnú online konzultáciu týkajúcu sa pripravovaných právnych predpisov o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel⁸. Prijatých bolo 121 odpovedí pochádzajúcich od širokej škály zainteresovaných strán, ktoré poskytli svoje stanoviská k potrebe konať, cieľom, možnostiam a očakávanému vplyvu.

Názory zainteresovaných strán boli začlenené do posúdenia vplyvu, pričom zvolená možnosť je možnosťou, ktorú uprednostňovala väčšina respondentov. Prehľad konzultácií so zainteresovanými stranami sa nachádza v prílohe 2 k posúdeniu vplyvu tohto návrhu.

- **ZÍSKAVANIE A VYUŽÍVANIE EXPERTÍZY**

Posúdenie nákladov na rôzne možnosti monitorovania a nahlasovania vykonal externý dodávateľ (pozri prílohu 10 k posúdeniu vplyvu). Štúdia vo veľkej miere vychádza z rozhovorov s vnútroštátnymi orgánmi pre evidenciu vozidiel a výrobcami ťažkých úžitkových vozidiel, ktorých cieľom bolo zhromaždiť názory na rôzne možnosti monitorovania a získať cielené vstupné informácie týkajúce sa nákladov jednotlivých organizácií, pričom sa zohľadňujú súčasné postupy a požadované úpravy.

Posúdenie vplyvu okrem toho vychádza z predchádzajúceho posúdenia vplyvu, ktoré bolo sprievodným dokumentom k stratégii z roku 2014 týkajúcej sa znižovania emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel, pokiaľ ide o posúdenie iných vplyvov.

- **POSÚDENIE VPLYVU**

Posúdenie vplyvu⁹, ktoré je sprievodným dokumentom k tomuto návrhu, bolo pripravené a rozpracované v súlade s platnými usmerneniami týkajúcimi sa lepšej právnej regulácie a výbor pre kontrolu regulácie vydal kladné stanovisko. Zlepšenia, ktoré odporučil výbor, boli zapracované do konečnej verzie. Dopĺňa analýzu v rámci posúdenia vplyvu z roku 2014, v ktorom sa podporila stratégia pre ťažké úžitkové vozidlá

⁸ Výsledky verejnej konzultácie sú k dispozícii na adrese http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.

⁹ SWD(2017)XXX.

V posúdení vplyvu sa zvažili možnosti týkajúce sa monitorovania a nahlasovania emisií CO₂ zo všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel uvádzaných na trh EÚ, na ktoré sa vzťahuje proces osvedčovania podľa rámca typového schválenia. Údaje, ktoré sa majú monitorovať a nahlasovať, pozostávajú približne z 80 parametrov, ktoré sú podstatné na stanovenie spotreby paliva a emisií CO₂ v prípade každého vozidla.

Európska environmentálna agentúra (EEA) je najvhodnejší orgán na európskej úrovni, ktorý môže v mene Komisie uskutočňovať zber a porovnávanie údajov, vytvárať novú databázu a vykonávať analýzy a kontroly kvality nahlasovaných údajov o monitorovaní týkajúcich sa ťažkých úžitkových vozidiel. EEA už tieto úlohy vykonáva v prípade nahlasovaných údajov o monitorovaní týkajúcich sa ľahkých úžitkových vozidiel (pozri prílohu 8 k posúdeniu vplyvu).

V posúdení vplyvu sa zohľadnili tri legislatívne možnosti nahlasovania takýchto údajov o monitorovaní Komisiou prostredníctvom EEA: 1. nahlasovanie vnútroštátnymi orgánmi; 2. nahlasovanie výrobcami ťažkých úžitkových vozidiel a 3. zmiešané nahlasovanie vnútroštátnymi orgánmi a výrobcami.

Pri prvej možnosti nahlasujú údaje o monitorovaní spolu s príslušnými údajmi o evidencii daných vozidiel vnútroštátne orgány Komisie prostredníctvom EEA. Pri tejto možnosti nie je ľahké dosiahnuť úplnú digitalizáciu monitorovania a nahlasovania, keďže väčšina vnútroštátnych orgánov pre evidenciu vozidiel stále používa na evidenciu ťažkých úžitkových vozidiel papierové spisy. V dôsledku toho môže byť úprava na plne digitalizované toky údajov o monitorovaní náročná a nákladná.

Pri druhej možnosti by vykazovanie údajov o monitorovaní za každé nové vozidlo Komisiou prostredníctvom EEA mali na starosti výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel. V takom prípade by údaje o monitorovaní vychádzali z údajov o predaji, ktorými disponujú výrobcovia vozidiel, a nenahlasovali by sa žiadne údaje o evidencii. V dôsledku toho by sa nahlásené údaje o emisiách nemohli priradiť ku konkrétnemu členskému štátu. Tým by sa členským štátom sťažilo navrhovanie účinných vnútroštátnych politík na dosiahnutie väčšieho rozšírenia úspornejších ťažkých úžitkových vozidiel.

Tretia možnosť je kompromisná. Určené vnútroštátne orgány, z ktorých väčšinu by mali tvoriť vnútroštátne orgány pre evidenciu vozidiel, by každoročne Komisiu prostredníctvom EEA nahlasovali údaje o evidencii nových zaevidovaných vozidiel, konkrétne identifikačné čísla vozidiel (VIN). Výrobcovia vozidiel by predkladali údaje o monitorovaní zodpovedajúce týmto vozidlám Komisiu prostredníctvom EEA. Na základe identifikačných čísel vozidiel by EEA dva súbory údajov skombinovala, čím by získala údaje o monitorovaní na úrovni členského štátu. Touto možnosťou by sa zabezpečila úplná digitalizácia toku údajov, keďže výrobcovia by vykazovali údaje o monitorovaní, ktorými už disponujú v digitálnom formáte na účely osvedčovania.

Uprednostňuje sa tretia možnosť. Je najefektívnejšia, a to najmä preto, že sa ňou zabezpečuje digitálny tok informácií a poskytujú sa údaje na vnútroštátnej úrovni aj úrovni EÚ, a sú s ňou spojené nízke administratívne náklady.

Zvolenou možnosťou sa pravdepodobne vytvorí hospodárska súťaž v oblasti výroby energeticky účinnejších vozidiel a podnikatia sa inovácie. Očakáva sa, že vplyv energeticky účinnejšej nákladnej prepravy sa aspoň čiastočne rozšíri do väčšiny odvetví hospodárstva EÚ: nižšie prevádzkové náklady na palivo v doprave budú viesť k nižším cenám dopravy, a tým sa

znížia náklady aj v iných odvetviach, čo bude v konečnom dôsledku prospešné aj pre spotrebiteľov v EÚ.

Vzhľadom na medzinárodné súvislosti, z ktorých vyplýva, že na iných hlavných trhoch (napríklad v USA, Kanade, Japonsku a Číne) sa už zaviedli predpisy, podľa ktorých sa vyžadujú zlepšenia palivovej úspornosti ťažkých úžitkových vozidiel, sa očakáva, že konkurencieschopnosť a medzinárodný vplyv budú v strednodobom až dlhodobom horizonte pozitívne aj pre výrobcov ťažkých úžitkových vozidiel.

Prínos pre zamestnanosť sa očakáva v strednodobom až dlhodobom horizonte. Postupné zvyšovanie účinnosti zakúpených vozidiel by malo viesť k úsporám emisií CO₂. Očakáva sa aj priaznivé, aj keď iba zanedbateľné zníženie iných emisií. Jediné hospodárske náklady sú administratívne náklady. Očakáva sa, že budú zanedbateľné: odhadujú sa na úrovni 1 EUR na vozidlo.

- **REGULAČNÁ VHODNOSŤ A ZJEDNODUŠENIE**

Na MSP ani mikropodniky sa nevzťahuje povinnosť priameho nahlasovania. Očakáva sa, že pre dopravcov, z ktorých väčšinu tvoria MSP, bude zvýšená transparentnosť trhu prínosná. Budú tak môcť pri nákupe prijímať kvalifikovanejšie rozhodnutia v prospech palivovo najúspornejších vozidiel, ktorými môžu na základe úspory paliva znížiť svoje prevádzkové náklady a zvýšiť svoju konkurencieschopnosť.

V navrhovanom nariadení sa bude využívať elektronické nahlasovanie, ktorým by sa malo obmedziť administratívne zaťaženie výrobcov ťažkých úžitkových vozidiel, vnútroštátnych orgánov a Komisie/EEA.

- **ZÁKLADNÉ PRÁVA**

Návrh nemá žiadne dôsledky na ochranu základných práv.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Vplyv vykonávania navrhovaného nariadenia na rozpočet je veľmi obmedzený (pozri podrobnosti v pripojenom legislatívnom finančnom výkaze). Neprekročí celkový strop viacročného finančného rámca na obdobie rokov 2014 – 2020 pre okruh 2, vyžiada si však menšiu zmenu v plánovaní, pokiaľ ide o EEA na roky 2019 a 2020.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **PLÁNY VYKONÁVANIA, SPÔSOB MONITOROVANIA, HODNOTENIA A PODÁVANIA SPRÁV**

Na základe informácií poskytnutých členskými štátmi a výrobcami ťažkých úžitkových vozidiel Komisia každoročne vypracuje správu. Týmto podávaním správ zo strany Komisie sa zabezpečí dôkladné monitorovanie vykonávania nariadenia.

- **PODROBNÉ VYSVETLENIE KONKRÉTNÝCH USTANOVENÍ NÁVRHU**

Článok 1 – Predmet úpravy

V tomto článku sa vysvetľujú kľúčové opatrenia stanovené v nariadení, konkrétne monitorovanie a nahlasovanie úrovni emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel, t. j. nákladných automobilov, autobusov a autokarov.

Článok 2 – Rozsah pôsobnosti

V tomto článku sa vymedzuje rozsah pôsobnosti nariadenia a uvádzajú sa kategórie vozidiel, v prípade ktorých by sa mali monitorovať a nahlasovať údaje o evidencii, technické údaje a v prípade dostupnosti údaje o emisiách CO₂ a spotrebe paliva.

Článok 3 – Vymedzenie pojmov

Nariadenie úzko súvisí s terminológiou právnych predpisov o typovom schválení, ktorá sa v ňom aj používa. S cieľom zabezpečiť súlad s rôznymi právnymi nástrojmi sa preto objasňuje, že terminológia použitá v tomto nariadení sa má chápať rovnako ako terminológia vymedzená v právnych predpisoch o typovom schválení.

Článok 4 – Monitorovanie a nahlasovanie členskými štátmi

V tomto článku sa stanovujú základné povinnosti členských štátov, pokiaľ ide o časový harmonogram monitorovania a nahlasovania, určenie príslušných orgánov a údaje, ktoré sa majú monitorovať. Vztahuje sa to na nové ťažké úžitkové vozidlá a nové prípojné vozidlá prvýkrát zapísané do evidencie v Únii alebo mimo Únie, ale najviac tri mesiace pred zápisom do evidencie v Únii.

V prípade príslušných orgánov sa objasňuje, že tieto orgány, ktoré už zodpovedajú za monitorovanie a nahlasovanie údajov o ľahkých vozidlách, by mali byť zodpovedné aj za monitorovanie v prípade ťažkých úžitkových vozidiel.

V prílohách I a II sa toto ustanovenie dopĺňa uvedením údajových parametrov, ktoré sa majú monitorovať, ako aj administratívnych krokov postupu monitorovania a nahlasovania.

Článok 5 – Monitorovanie a nahlasovanie výrobcami

V tomto článku sa stanovujú základné povinnosti výrobcov, pokiaľ ide o časový harmonogram monitorovania a nahlasovania, určenie kontaktných miest a údaje, ktoré sa majú monitorovať.

V prílohách I a II sa toto ustanovenie dopĺňa uvedením údajových parametrov, ktoré sa majú monitorovať, ako aj administratívnych krokov postupu monitorovania a nahlasovania.

Článok 6 – Centrálny register údajov o ťažkých úžitkových vozidlách

Údaje nahlásené Komisii sa uchovávajú vo verejne dostupnom registri. Register vedie EEA v mene Komisie na základe skúseností, ktoré získala pri vedení registra údajov o ľahkých vozidlách.

Hoci by väčšina údajových záznamov mala byť verejne dostupná, niektoré údaje sa nemôžu uverejniť z dôvodu ochrany osobných údajov (identifikačné čísla vozidiel) a hospodárskej súťaže (názvy výrobcov komponentov).

Článok 7 – Kvalita údajov

Na dosahovanie cieľov tohto nariadenia sú kľúčové vysokokvalitné údaje. Preto je dôležité objasniť, že za kvalitu a správnosť poskytovaných údajov zodpovedajú subjekty, ktoré údaje nahlasujú. Komisia môže okrem toho vykonať vlastné overenie kvality údajov, ako aj ich opravu, ak sa v predložených údajoch nájdu chyby.

Článok 8 – Správa

Údaje nahlásené Komisii prostredníctvom EEA by sa mali využiť na výročnú analýzu trendov emisií CO₂ a vývoja vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel v EÚ, ako aj jednotlivých výrobcov ťažkých úžitkových vozidiel. Túto výročnú analýzu vykoná Komisia s podporou EEA a bude slúžiť ako dôležité východisko pre obširnejšiu výročnú správu o pokroku, ktorá sa má vypracovať podľa navrhovaného nariadenia o riadení energetickej únie v súvislosti so stavom energetickej únie. Analýza bude predstavovať aj dôležité východisko ďalších možných politických opatrení. Analýzou sa zabezpečí lepšia transparentnosť, pokiaľ ide o konfigurácie technológií a výkon vozidlového parku EÚ, ako aj jednotlivých vozidiel v oblasti emisií CO₂ a spotreby paliva.

Články 9 a 10 – Vykonávacie opatrenia a delegovanie právomocí

Tieto články predstavujú pre Komisiu právny základ na prijímanie vykonávacích opatrení a zmenu nepodstatných prvkov príloh I a II prostredníctvom delegovaných aktov. Vykonávacími opatreniami sa doplní článok 7 tým, že sa Komisii umožní vymedziť podrobné ustanovenia a postupy potrebné na overenie a opravu nahlásených údajov. K delegovaným právomociam udeleným Komisii patrí úprava a aktualizácia údajových parametrov, ktoré sa majú monitorovať, ako aj rôznych krokov postupu monitorovania stanovených v prílohách I a II.

Články 11 a 12 – Postup výboru a vykonávanie delegovania právomocí

V týchto článkoch sa stanovujú štandardné ustanovenia týkajúce sa postupu výboru, ktoré sa majú používať pri prijímaní vykonávacích aktov a vykonávaní delegovaných právomocí uvedených v článku 9 ods. 2 a 3.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V záveroch Európskej rady z 23. a 24. októbra 2014 o rámci politík v oblasti klímy a energetiky na obdobie do roku 2030 bol schválený záväzný cieľ znížiť do roku 2030 emisie skleníkových plynov EÚ v celom hospodárstve o 40 % v porovnaní s rokom 1990, čo bolo potvrdené aj na jej zasadnutí v marci 2016.
- (2) V záveroch Európskej rady z októbra 2014 sa uvádza, že tento cieľ by mala Únia kolektívne dosiahnuť nákladovo čo najefektívnejším spôsobom, pričom v porovnaní s rokom 2005 by malo zníženie emisií do roku 2030 dosiahnuť 43 % v sektoroch v rámci systému obchodovania s emisiami (ETS) a 30 % v sektoroch mimo ETS. Na tomto úsilí by sa mali podieľať všetky členské štáty a k dosahovaniu týchto cieľov znižovania emisií by mali prispievať všetky sektory hospodárstva vrátane dopravy.
- (3) V európskej stratégii Komisie pre nízkoemisnú mobilitu z roku 2016³ sa stanovujú ciele minimálne 60 % zníženia emisií z dopravy do roku 2050 v porovnaní s úrovňami z roku 1990.

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

³ COM(2016) 501 final.

- (4) Emisie skleníkových plynov z nákladných automobilov, autobusov a autokarov, t. j. z ťažkých úžitkových vozidiel, predstavujú v súčasnosti približne štvrtinu emisií z cestnej dopravy v Únii a do roku 2030 sa očakáva ich ďalší nárast. S cieľom prispieť k potrebným zníženiam emisií v sektore dopravy treba zaviesť účinné opatrenia na obmedzenie emisií z ťažkých úžitkových vozidiel.
- (5) Komisia vo svojom oznámení z roku 2014 o stratégii znižovania spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel⁴ uznala, že predpokladom zavedenia takýchto opatrení je regulovaný postup stanovovania emisií CO₂ a spotreby paliva.
- (6) Rámec na stanovenie takéhoto regulovaného postupu poskytuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009⁵. Merania poskytnú spoľahlivé a porovnateľné údaje o emisiách CO₂ a spotrebe paliva za každé vozidlo v rámci významnej časti vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel v Únii. Kupujúci konkrétneho vozidla a príslušný členský štát evidencie budú mať k týmto informáciám prístup, čím sa čiastočne odstráni nedostatok informácií.
- (7) Informácie o výkone vozidla, pokiaľ ide o emisie CO₂ a spotrebu paliva, by mali byť verejne dostupné, aby sa všetkým prevádzkovateľom vozidiel umožnilo prijímať kvalifikované rozhodnutia pri nákupe. Všetci výrobcovia vozidiel budú môcť porovnať výkon svojich vozidiel s výkonom vozidiel iných značiek. Tým sa lepšie stimulujú inovácie a na základe toho sa zvýši konkurencieschopnosť. Dané informácie budú pre tvorcov politik na úrovni Únie a jednotlivých členských štátov takisto predstavovať spoľahlivý základ na tvorbu politik zameraných na podporu využívania energeticky účinnejších vozidiel. Preto je vhodné, aby sa hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva stanovené pre každé ťažké úžitkové vozidlo podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. [.../...]⁶ [Opoce to include correct reference] monitorovali, vykazovali Komisii a prístupňovali verejnosti.
- (8) S cieľom získať úplné informácie o zložení vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel v Únii, jeho vývoji v priebehu času a o možnom vplyve na emisie CO₂ je vhodné monitorovať a nahlasovať údaje o evidencii všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel a všetkých nových prípojných vozidiel vrátane údajov o hnacích sústavách, ako aj príslušnej karosérii.
- (9) Údaje o emisiách CO₂ a spotrebe paliva budú k dispozícii za určité nové ťažké úžitkové vozidlá zaevidované v roku [2019]. Od tohto dátumu by sa malo od príslušných orgánov členských štátov vyžadovať poskytovanie údajov o nových zaevidovaných vozidlách a od výrobcov poskytovanie technických údajov týkajúcich sa týchto vozidiel.

⁴ COM(2014) 285 final.

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1).

⁶ Nariadenie Komisie (EÚ) č. [.../...], ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 595/2009, pokiaľ ide o stanovovanie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel, a mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L...,...,...).

- (10) Technické údaje, ktoré sú nevyhnutné na stanovenie výkonu vozidla, pokiaľ ide o emisie CO₂ a spotrebu paliva, by sa mali sprístupňovať verejnosti, čím sa zvýši transparentnosť špecifikácií vozidla a jeho súvisiaceho výkonu a posilní hospodárska súťaž medzi výrobcami. Uverejňovať by sa nemali len údaje citlivé z dôvodu ochrany osobných údajov a spravodlivej hospodárskej súťaže. Sprístupnenie technických údajov nevyhnutných na stanovenie výkonu vozidiel je však jednoznačne vo verejnom záujme. Tieto údaje by sa preto mali sprístupniť verejnosti.
- (11) Je dôležité zabezpečiť, aby boli monitorované a nahlasované údaje hodnoverné a spoľahlivé. Komisia by preto mala mať prostriedky na overenie a v prípade potreby opravu konečných údajov. Do požiadaviek na monitorovanie by sa preto mali začleniť aj parametre, ktoré umožnia primerané vysledovanie a overenie údajov.
- (12) Na základe skúseností získaných pri monitorovaní a nahlasovaní údajov o emisiách CO₂ podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009⁷, pokiaľ ide o nové osobné automobily, a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011⁸, pokiaľ ide o nové ľahké úžitkové vozidlá, je vhodné zveriť zodpovednosť za výmenu údajov s príslušnými orgánmi členských štátov a výrobcami, ako aj za vedenie konečnej databázy v mene Komisie Európskej environmentálnej agentúry. Takisto je vhodné čo najväčšmi zosúladiť postupy monitorovania a nahlasovania v prípade ťažkých úžitkových vozidiel s postupmi, ktoré už existujú v prípade ľahkých vozidiel.
- (13) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania ustanovení tohto nariadenia o overovaní a oprave monitorovaných údajov by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁹.
- (14) S cieľom zabezpečiť neustálu relevantnosť požiadaviek na údaje a procesu monitorovania a nahlasovania na posudzovanie príspevku vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel k emisiám CO₂, ako aj zabezpečiť dostupnosť údajov o nových a pokročilých technológiách na znižovanie emisií CO₂ by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej, pokiaľ ide o zmeny požiadaviek na údaje a postupu monitorovania a nahlasovania stanoveného v prílohách. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručia Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel, Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.

⁸ Nariadenie (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel, Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1.

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (15) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to monitorovanie a nahlasovanie emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel v Únii, nie je možné dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale pre jeho rozsah a dôsledky 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,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1 *Predmet úpravy*

V tomto nariadení sa stanovujú požiadavky na monitorovanie a nahlasovanie emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v Európskej únii.

Článok 2 *Rozsah pôsobnosti*

Toto nariadenie sa vzťahuje na monitorovanie a nahlasovanie údajov o nových vozidlách, ktoré vykonávajú členské štáty a výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel.

Vzťahuje sa na tieto kategórie vozidiel:

- a) ťažké úžitkové vozidlá kategórií M1, M2, N1 a N2 s referenčnou hmotnosťou viac než 2 610 kg, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007¹⁰, a na všetky vozidlá kategórií M3 a N3;
- b) vozidlá kategórií O3 a O4.

Článok 3 *Vymedzenie pojmov*

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú vymedzenia stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES¹¹ a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009.

¹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).

¹¹ 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).

Článok 4
Monitorovanie a nahlasovanie členskými štátmi

1. Od roku [2020] príslušné orgány členských štátov každý rok do 28. februára zozbierajú údaje uvedené v časti A prílohy I za predchádzajúci kalendárny rok v súvislosti s novými vozidlami prvýkrát zaevidovanými v Únii. Údaje o nových vozidlách, ktoré boli už predtým zaevidované mimo Únie, sa nemonitorujú ani nenahlasujú, s výnimkou prípadov, ak sa toto zaevidovanie uskutočnilo menej než tri mesiace pred zaevidovaním v Únii. Údaje sa Komisii oznamujú v súlade s postupom nahlasovania stanoveným v prílohe II.
2. Príslušné orgány zodpovedné za zber a oznamovanie údajov v súlade s týmto nariadením sú orgány určené členskými štátmi v súlade s článkom 8 ods. 7 nariadenia (ES) č. 443/2009.

Článok 5
Monitorovanie a nahlasovanie výrobcami

1. Od roku [2020] výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel každý rok do 28. februára zozbierajú údaje uvedené v časti B prílohy I týkajúce sa vozidiel, ktorých dátum výroby spadá do predchádzajúceho kalendárneho roka.

Dátum výroby je dátum podpisu osvedčenia o zhode alebo prípadne dátum podpisu osvedčenia o schválení jednotlivého vozidla.
2. Výrobcovia určia kontaktné miesto na účely nahlasovania údajov v súlade s týmto nariadením.

Článok 6
Centrálny register údajov o ťažkých úžitkových vozidlách

1. Komisia vedie centrálny register údajov nahlásených v súlade s článkami 4 a 5. Register je verejne dostupný s výnimkou údajových záznamov 1, 24, 25, 32, 33, 39 a 40 uvedených v časti B prílohy I.
2. Register spravuje Európska environmentálna agentúra (EEA) v mene Komisie.

Článok 7
Kvalita údajov

1. Príslušné orgány a výrobcovia zodpovedajú za správnosť a kvalitu údajov, ktoré nahlasujú podľa článkov 4 a 5. Komisiu bezodkladne informujú o všetkých zistených chybách v nahlásených údajoch.
2. Komisia môže vykonať vlastné overenie kvality údajov nahlásených podľa článkov 4 a 5.
3. Ak je Komisia informovaná o chybách v údajoch alebo na základe vlastného overenia odhalí nezrovnalosti v súboroch údajov, v prípade potreby prijme opatrenia

nevyhnutné na opravu údajov zverejnených v centrálnom registri uvedenom v článku 6.

Článok 8

Správa

1. Komisia v rámci svojej výročnej správy podľa [článku 29 navrhovaného nariadenia o riadení energetickej únie] uverejnení vlastnú analýzu údajov predložených členskými štátmi a výrobcami za predchádzajúci kalendárny rok.
2. V analýze sa uvedie minimálne výkon vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel Únie a každého výrobcu, pokiaľ ide o priemernú spotrebu paliva a emisie CO₂. Zohľadnia sa v nej aj údaje o využívaní nových a pokročilých technológií na znižovanie emisií CO₂, ak sú takéto údaje k dispozícii.
3. Komisia vypracuje analýzu s podporou EEA.

Článok 9

Udelenie vykonávacích právomocí

Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov stanoviť opatrenia na overenie a opravu podľa článku 7 ods. 2 a 3. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania podľa článku 11.

Článok 10

Delegovanie právomocí

1. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty s cieľom meniť prílohu I na účely aktualizácie alebo úpravy požiadaviek na údaje, ktoré sú v nej uvedené, ak sa to považuje za potrebné na zabezpečenie dôkladnej analýzy v súlade s článkom 8.
2. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12 prijímať delegované akty s cieľom meniť prílohu II na účely úpravy postupu monitorovania a nahlasovania, ktorý je v nej stanovený, aby sa zohľadnili skúsenosti získané pri uplatňovaní tohto nariadenia.

Článok 11

Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre zmenu klímy zriadený podľa článku 9 rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 280/2004/ES¹². Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

¹² Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 280/2004/ES z 11. februára 2004 o mechanizme sledovania emisií skleníkových plynov v Spoločenstve a uplatňovania Kjótskeho protokolu (Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 1).

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

Článok 12

Vykonávanie delegovania právomocí

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 10 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými každým členským štátom v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 10 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 13

Nadobudnutie účinnosti

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*

*Za Radu
predseda*

Legislatívny finančný výkaz – „Agentúry“
Európska environmentálna agentúra (EEA)

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

- 1.1. Názov návrhu/iniciatívy
- 1.2. Príslušné oblasti politiky v rámci ABM/ABB
- 1.3. Druh návrhu/iniciatívy
- 1.4. Ciele
- 1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy
- 1.6. Trvanie a finančný vplyv
- 1.7. Plánovaný spôsob hospodárenia

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

- 2.1. Opatrenia týkajúce sa monitorovania a predkladania správ
- 2.2. Systémy riadenia a kontroly
- 2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

- 3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov
- 3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky
 - 3.2.1. *Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky*
 - 3.2.2. *Odhadovaný vplyv na rozpočtové prostriedky [subjektu]*
 - 3.2.3. *Odhadovaný vplyv na ľudské zdroje [subjektu]*
 - 3.2.4. *Súlad s platným viacročným finančným rámcom*
 - 3.2.5. *Príspevky od tretích strán*
- 3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel

1.2. Príslušné oblasti politiky v rámci ABM/ABB²²

34: Opatrenia v oblasti klímy

1.3. Druh návrhu/iniciatívy

☒ Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie**

☐ Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu**²³

☐ Návrh/iniciatíva sa týka **predĺženia trvania existujúcej akcie**

☐ Návrh/iniciatíva sa týka **akcie presmerovanej na novú akciu**

1.4. Ciele

1.4.1. Viacročné strategické ciele Komisie, ktoré sú predmetom návrhu/iniciatívy

Návrh predstavuje kľúčové legislatívne opatrenie prvého balíka o mobilite, ktorý sa má prijať v máji 2017. Prispieva k vykonávaniu európskej stratégie Komisie pre nízkoemisnú mobilitu²⁴, ktorá sa prijala v roku 2016, a jej akčného plánu²⁵ na zlepšenie palivovej úspornosti a zníženie emisií z ťažkých úžitkových vozidiel, napr. nákladných automobilov, autobusov a autokarov.

Návrh je súčasťou vykonávacích opatrení ohlásených v oznámení Komisie z roku 2014 s názvom *Stratégia znižovania spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel*²⁶ s cieľom zaviesť postup osvedčovania emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel, monitorovať a nahlasovať ich za všetky nové vozidlá uvádzané na trh EÚ.

Toto opatrenie zabezpečí kľúčový nástroj presadzovania pre budúce normy v oblasti emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel, ktorých návrh sa Komisia zaviazala predložiť v roku 2018.

Návrh prispieva k splneniu záväzku EÚ dosiahnuť do roku 2030 zníženie domácich emisií o 40 % v porovnaní s rokom 1990.

²² ABM: riadenie podľa činností; ABB: zostavovanie rozpočtu podľa činností.

²³ Podľa článku 54 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

²⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>.

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>.

²⁶ COM (2014)285, k dispozícii na adrese: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy_sk.

1.4.2. Osobitné ciele a príslušné činnosti v rámci ABM/ABB

Osobitný cieľ č. 3

Ďalšia dekarbonizácia odvetvia dopravy v EÚ prostredníctvom rozvoja a vykonávania harmonizovaných politík (v spolupráci s inými GR ako GR MOVE, GROW...)

Príslušné činnosti v rámci ABM/ABB

Činnosť ABB 34 02 – Opatrenie v oblasti klímy na úrovni Únie a na medzinárodnej úrovni.

Činnosť ABB 07 02 – Environmentálna politika na úrovni Únie a na medzinárodnej úrovni (rozpočtový článok 07 02 06 Európska environmentálna agentúra).

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

Uved'te, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na príjemcov/cieľové skupiny.

Prostredníctvom návrhu sa vytvorí systém na monitorovanie a nahlasovanie emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel uvádzaných na trh EÚ.

Návrh prispeje k vyššej transparentnosti trhu s ťažkými úžitkovými vozidlami, čím sa podporí hospodárska súťaž medzi výrobcami ťažkých úžitkových vozidiel a dopravcami. Týmto spôsobom sa zas stimulujú inovácie na úrovni výrobcov komponentov a vozidiel, aby vyrábali energeticky účinnejšie vozidlá určené na trh EÚ.

Ak monitorovanie a nahlasovanie vyvolá ďalšie zvýšenie energetickej účinnosti vozidlového parku ťažkých úžitkových vozidiel v EÚ o 1 %, očakáva sa, že by sa to prejavilo znížením emisií CO₂ o približne 2,1 mil. ton.

1.4.4. Ukazovatele výsledkov a vplyvu

Uved'te ukazovatele, pomocou ktorých je možné sledovať uskutočňovanie návrhu/iniciatívy.

Ukazovateľ č. 1: Priemerné ročné emisie CO₂ a spotreba paliva na triedu vozidla, výrobcu a členský štát, pokiaľ ide o nové ťažké úžitkové vozidlo zaevidované v EÚ v rámci rozsahu pôsobnosti právnych predpisov o osvedčovaní.

Ukazovateľ č. 2: Porovnanie priemerných ročných emisií CO₂ a spotreby paliva v rámci jednej triedy vozidiel v priebehu niekoľkých rokov.

Ukazovateľ č. 3: Ročný prehľad technológií zameraných na palivovú úspornosť, ktoré sa montujú do nových vozidiel, a ich úroveň prieniku.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Potreby, ktoré sa majú uspokojiť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte

Členské štáty a výrobcovia novo evidovaných ťažkých úžitkových vozidiel v EÚ by museli zozbierať údaje o monitorovaní CO₂ a predložiť ich Komisii prostredníctvom registra údajov Európskej environmentálnej agentúry.

Európska environmentálna agentúra by bola poverená zberom a spravovaním týchto údajov. Každý rok by sa zverejnil súbor údajov. Komisia by uverejňovala výročnú správu o monitorovaní.

1.5.2. Prínos zapojenia Európskej únie

Trhy s novými ťažkými úžitkovými vozidlami a dopravnými službami fungujú v celej EÚ a sú neoddeliteľnou súčasťou jednotného trhu. V žiadnom z členských štátov sa ešte neriešil nedostatok transparentnosti v súvislosti so spotrebou paliva ťažkých úžitkových vozidiel a emisií CO₂ z týchto vozidiel, ktorý sa týka EÚ ako celku. Na emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel sa navyše vzťahuje cieľ EÚ v oblasti zníženia emisií skleníkových plynov.

Vzhľadom na skutočnosť, že neexistujú právne predpisy týkajúce sa monitorovania a nahlasovania na úrovni EÚ, vnútroštátne orgány môžu uplatňovať rôzne prístupy, pokiaľ ide o monitorovanie a nahlasovanie, čo má za následok rozdrobený a nejednotný zber údajov v rámci EÚ. V dôsledku toho by výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel čelili vyššej administratívnej záťaži, keďže by museli spĺňať podmienky rôznych systémov nahlasovania. Verejné konzultácie, ktoré sa vykonali v rámci prípravy návrhu, však ukazujú, že vnútroštátne orgány by v tejto veci radšej vôbec nekonali.

Celoeurópsky systém monitorovania a nahlasovania emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel zabezpečí kupujúcim ťažkých úžitkových vozidiel a tvorcom politik prístup k informáciám o úrovni prieniku a skutočného rozšírenia vyspelých technológií v oblasti palivovej úspornosti.

Zmena klímy je okrem toho cezhraničný problém a zároveň patrí do spoločnej právomoci EÚ a členských štátov. Z tohto dôvodu je potrebná koordinácia opatrení v oblasti klímy na európskej úrovni a opatrenia na úrovni EÚ sú opodstatnené na základe zásady subsidiarity.

1.5.3. Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti

Pokiaľ ide o osobné automobily a dodávkové vozidlá, povinný celoeurópsky systém monitorovania a nahlasovania emisií CO₂ je už zavedený²⁷. Systém sa osvedčil ako veľmi cenný pri zabezpečovaní väčšej transparentnosti na trhu EÚ s novými osobnými automobilmi a ľahkými úžitkovými vozidlami. Súbor údajov, ktorý EEA každý rok uverejňuje, sa vo veľkej miere používa na porovnávanie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel v EÚ. Predstavuje aj základ na stanovenie emisných noriem CO₂

²⁷

Nariadenie (ES) č. 443/2009 a nariadenie (EÚ) č. 510/2011.

pre osobné automobily a dodávkové vozidlá s cieľom posúdiť každoročný súlad výrobcov s týmito normami.

Navrhovaný celoeurópsky systém monitorovania a nahlasovania pre ťažké úžitkové vozidlá do veľkej miery vychádza zo skúseností získaných pri používaní celoeurópskeho systému monitorovania a nahlasovania pre ľahké úžitkové vozidlá. Pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá, v navrhovanom nariadení sa stanovuje systém monitorovania založený na identifikačnom čísle vozidla (VIN) a údaje by predkladali členské štáty aj výrobcovia, aby sa minimalizovala administratívna záťaž. Register údajov Európskej environmentálnej agentúry by sa používal na predkladanie údajov, podobne ako v prípade systému monitorovania a nahlasovania pre osobné automobily a dodávkové vozidlá. Okrem toho bude Európska environmentálna agentúra vzhľadom na svoje nadobudnuté skúsenosti v oblasti monitorovania emisií CO₂ podporovať Komisiu pri riadení celoeurópskeho systému monitorovania pre ťažké úžitkové vozidlá.

1.5.4. Zlučiteľnosť a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi

Návrh je v súlade s navrhovaným nariadením Komisie [...], ktorým sa vykonáva nariadenie (EÚ) č. 595/2009, pokiaľ ide o certifikáciu emisií CO₂ a spotrebu paliva ťažkých úžitkových vozidiel, a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES.

1.6. Trvanie a finančný vplyv

☐ Návrh/iniciatíva s obmedzeným trvaním

- ☐ Návrh/iniciatíva je v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR.
- ☐ Finančný vplyv trvá od RRRR do RRRR.

☒ Návrh/iniciatíva s neobmedzeným trvaním

- Počiatočná fáza vykonávania od roku 2018 (bez finančného vplyvu) s neobmedzeným trvaním
- a potom bude vykonávanie pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánovaný spôsob hospodárenia

☒ Priame hospodárenie na úrovni Komisie

- ☒ prostredníctvom jej útvarov vrátane zamestnancov v delegáciách Únie,
- prostredníctvom výkonných agentúr

☐ Zdieľané hospodárenie s členskými štátmi

☒ Nepriame hospodárenie s delegovaním úloh súvisiacich s plnením rozpočtu na:

- ☐ tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili,
- ☐ medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'te),
- ☐ Európsku investičnú banku (EIB) a Európsky investičný fond,
- ☒ subjekty podľa článkov 208 a 209 nariadenia o rozpočtových pravidlách,
- ☐ verejnoprávne subjekty,
- ☐ súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ tieto subjekty poskytujú dostatočné finančné záruky,
- ☐ súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktoré poskytujú dostatočné finančné záruky,
- ☐ osoby poverené vykonávaním osobitných činností v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.
- *V prípade viacerých spôsobov hospodárenia uveďte v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.*

Poznámky:

Na vykonávanie požiadaviek navrhovaného nariadenia o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ z nových ťažkých úžitkových vozidiel a spotrebe paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel bude potrebná účasť Európskej environmentálnej agentúry (EEA).

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Opatrenia týkajúce sa monitorovania a podávania správ

Uved'te časový interval a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.

V navrhovanom nariadení sa vymedzuje frekvencia a údaje, ktoré majú členské štáty a výrobcovia nahlasovať v súvislosti s ťažkými úžitkovými vozidlami, ktoré sa prvýkrát zaevidovali v Únii. Údaje uvedené v navrhovanom nariadení sa musia každoročne nahlasovať prostredníctvom registra údajov Európskej environmentálnej agentúry. V záujme podpory členských štátov a výrobcov pri každoročnom nahlasovaní bude k dispozícii ďalšie usmernenie prostredníctvom portálu CIRCABC.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Zistené riziká

Členské štáty alebo výrobcovia sa môžu oneskoriť pri plnení svojich povinností v oblasti monitorovania a nahlasovania. Očakáva sa, že členské štáty poveria týmito úlohami tie isté orgány ako tie, ktoré sú zodpovedné za monitorovanie a nahlasovanie v prípade osobných automobilov a dodávkových vozidiel. Tieto orgány sú oboznámené s monitorovaním a nahlasovaním, ako aj s príslušnými IT nástrojmi, čím sa takéto riziká minimalizujú.

Register údajov Európskej environmentálnej agentúry predstavuje dobre fungujúci systém nahlasovania údajov. Možno skonštatovať, že prípadné poruchy systému a otázky dôveryhodnosti sa riešia v dostatočnej miere.

2.2.2. Údaje o zavedenom systéme vnútornej kontroly

Plánované metódy kontroly sú stanovené v nariadení o rozpočtových pravidlách a v pravidlách uplatňovania.

2.2.3. Odhad nákladov a prínosov kontrol a posúdenie očakávanej úrovne rizika chyby

Neuvádza sa

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uved'te existujúce a plánované preventívne a ochranné opatrenia.

Okrem uplatňovania nariadenia o rozpočtových pravidlách na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam sa na základe osvedčeného systému monitorovania a nahlasovania emisií CO₂ pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá vykoná kontrola kvality a overenie predložených údajov s cieľom odstrániť akékoľvek nedostatky alebo nezrovnalosti.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo [Názov.....]	DRP/NRP ²⁸	krajín EZVO ²⁹	kandidátsk ych krajín ³⁰	tretích krajín	v zmysle článku 21 ods. 2 písm. b) nariadenia o rozpočtových pravidlách
2	34 02 01: Zníženie emisií skleníkových plynov (zmiernenie)	DRP	NIE	NIE	NIE	NIE
2	07 02 06: Európska environmentálna agentúra	NRP	ÁNO	ÁNO	ÁNO	NIE

- Požadované nové rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo [Názov.....]	DRP/NRP	krajín EZVO	kandidátsk ych krajín	tretích krajín	v zmysle článku 21 ods. 2 písm. b) nariadenia o rozpočtových pravidlách
	[XX YY YY YY]		ÁNO/ NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/ NIE	ÁNO/NIE

²⁸ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky / NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

²⁹ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

³⁰ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálne kandidátske krajiny západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	Číslo 2	Udržateľný rast: Prírodné zdroje
---	--------------------	---

[Subjekt]: <EEA – Európska environmentálna agentúra>			Rok 2019	Rok 2020	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU 2019 – 2020
Hlava 1: Výdavky na zamestnancov	Závazky	(1)	0,150	0,200						0,350
	Platby	(2)	0,150	0,200						0,350
Hlava 2: Výdavky na infraštruktúru a operačné výdavky	Závazky	(1a)								
	Platby	(2a)								
Hlava 3: Operačné výdavky	Závazky	(3a)	0,250	0,175						0,425
	Platby	(3b)	0,250	0,175						0,425
Rozpočtové prostriedky pre [subjekt] <EEA> SPOLU	Závazky	= 1 + 1a + 3a	0,400	0,375						0,775
	Platby	= 2 + 2a + 3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. Odhadovaný vplyv na rozpočtové prostriedky [subjektu]

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Uved'te ciele a výstupy			Rok 2019		Rok 2020		Rok N+2		Rok N+3		Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)						SPOLU	
	VÝSTUPY																	
	Druh 31	Priem erné náklad y	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Celko vý počet	Náklady spolu
OSOBITNÝ CIEĽ č. 1 ³² ...																		
– Zriadenie platformy na nahlasovanie			1	0,250													0,250	

³¹ Výstupy znamenajú dodané produkty a služby (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

³² Ako je uvedené v bode 1.4.2. „Osobitné ciele...“.

Pomoc pri podrobnom zabezpečovaní kvality/kontroly kvality údajov nahlasovaných členskými štátmi/výrobcami pôvodného zariadenia, komunikácia s tretími krajinami a výrobcami, správa a údržba databázy podpora				1	0,175												0,025
– Výstup																	
Osobitný cieľ č. 1 medzisúččet			1	0,250	1	0,175											0,275
OSOBITNÝ CIEĽ č. 2...																	
– Výstup																	
Osobitný cieľ č. 2 medzisúččet																	
NÁKLADY SPOLU			1	0,250	1	0,175											0,275

3.2.3. Odhadovaný vplyv na ľudské zdroje agentúry EEA

3.2.3.1. Zhrnutie

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok 2019	Rok 2020	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)	SPOLU 2019 + 2020
--	-------------	-------------	------------	------------	---	----------------------------------

Úradníci (funkčná skupina AD)								
Úradníci (funkčná skupina AST)								
Zmluvní zamestnanci	0,150	0,200						0,350
Dočasní zamestnanci								
Vyslaní národní experti								

SPOLU	0,150	0,200						0,350
--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Odhadovaný vplyv na zamestnancov (dodatočný ekvivalent plného pracovného času) – plán pracovných miest

Funkčná skupina a trieda	Rok 2019	Rok 2020	Rok N + 2	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				

AD11				
AD10				
AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
AD spolu				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
AST spolu				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				

AST/SC 1				
AST/SC spolu				
CELKOVÝ SÚČET				

Odhadovaný vplyv na zamestnancov (dodatočný ekvivalent plného pracovného času) – externí zamestnanci

Zmluvní zamestnanci	Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)
Funkčná skupina IV	1	1		
Funkčná skupina III	1(*)	1		
Funkčná skupina II				
Funkčná skupina I				
Spolu	2	2		

(*) prijatie do zamestnania sa plánuje v polovici roka 2019.

Vyslaní národní experti	Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)
Spolu				

Uveďte predpokladaný dátum prijatia do zamestnania a sumu náležite upravte (ak k prijatiu do zamestnania dôjde v júli, zohľadní sa iba 50 % priemerných nákladov). Bližšie vysvetlenie uveďte v prílohe.

V agentúre EEA na úlohách súvisiacich s monitorovaním emisií CO₂ z osobných automobilov a dodávkových vozidiel³³ momentálne pracuje viac než 1 dočasný zamestnanec a 1 zmluvný zamestnanec a vzhľadom na neobmedzené trvanie dodatočných činností, ktoré sa navrhli pre agentúru, je potrebné prijať 2 ďalších zmluvných zamestnancov na vykonávanie týchto činností:

- vytvorenie, riadenie a údržba nových tokov nahlasovania a infraštruktúry elektronického nahlasovania vrátane všetkých činností súvisiacich s IT v súvislosti s predkladaním údajov o ťažkých úžitkových vozidlách;
- vykonávanie podrobných posúdení kvality údajov a kontrol kvality v súvislosti s predkladaním údajov zo strany členských štátov a výrobcov vrátane

³³ Nariadenie (ES) č. 443/2009 a nariadenie (EÚ) č. 510/2011.

koordinácie komunikácie s orgánmi členských štátov a odborníkmi na výrobu, príslušnej podpory v rámci asistenčnej služby atď.;

- zostavovanie a uverejňovanie súborov údajov na webovom sídle agentúry EEA pre Európsku komisiu a iné zainteresované strany.

Jeden zmluvný zamestnanec (funkčná skupina IV) by začal v roku 2019 pracovať na príprave a zavádzaní systému nahlasovania s cieľom zaistiť jeho úplnú prevádzkyschopnosť v roku 2020. Druhý zmluvný zamestnanec (funkčná skupina III) by začal v druhej polovici roku 2019 pracovať na podpore zavádzania systému nahlasovania, ako aj na príprave zabezpečovania kvality a systémov na kontrolu kvality údajov.

Vplyv na rozpočet sa vypočítal zodpovedajúcim spôsobom s prihliadnutím na priemerné náklady vo výške 100 000 EUR na zmluvného zamestnanca za rok.

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

- ☒ Návrh/iniciatíva je v súlade s platným viacročným finančným rámcom.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje zmenu v plánovaní príslušného okruhu vo viacročnom finančnom rámci.

Vysvetlite požadovanú zmenu v plánovaní a uveďte príslušné rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

Navrhovaná iniciatíva by si vyžadovala zvýšenie finančného plánu na príspevok do Európskej environmentálnej agentúry (EEA) financovaný z rozpočtového článku 07 02 06 na roky 2019 a 2020 vo výške súm uvedených v tabuľke 3.2.1 vyššie.

- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje, aby sa použil nástroj flexibility alebo aby sa uskutočnila revízia viacročného finančného rámca¹.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

3.2.5. Príspevky od tretích strán

- Návrh/iniciatíva nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami.
- Návrh/iniciatíva zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je odhadnuté v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt								
Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU								

¹ Pozri články 11 a 17 nariadenia Rady (EÚ, Euratom) č. 1311/2013, ktorým sa ustanovuje viacročný finančný rámec na roky 2014 – 2020.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- ☒ Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- ☐ Návrh/iniciatíva má finančný vplyv na príjmy, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:
 - ☐ vplyv na vlastné zdroje
 - ☐ vplyv na rôzne príjmy

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov:	riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v prebiehajúcom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ²					
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)	
Článok								

V prípade rôznych pripísaných príjmov uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

--

Uveďte spôsob výpočtu vplyvu na príjmy.

--

²

Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 25 % nákladov na výber.