

V Bruseli 2. októbra 2025
(OR. en)

13259/25

**Medziinštitucionálny spis:
2023/0134 (COD)**

**TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	2. októbra 2025
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Predmet:	Zmenený návrh SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES, smernica Rady 1999/37/ES a smernica (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o triedu emisií CO ₂ ťažkých úžitkových vozidiel s prípojnými vozidlami a ktorou sa objasňujú a zjednodušujú niektoré ustanovenia

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2025) 589 final.

Príloha: COM(2025) 589 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 2. 10. 2025
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Zmenený návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 1999/62/ES, smernica Rady 1999/37/ES a smernica (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o triedu emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel s prípojnými vozidlami a ktorou sa objasňujú a zjednodušujú niektoré ustanovenia

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

V politických usmerneniach pre Európsku komisiu na roky 2024 – 2029¹ sa uvádza, že Komisia vydá návrhy na zjednodušenie a konsolidáciu právnych predpisov Európskej únie. V oznámení Jednoduchšia a rýchlejšia Európa² sa uvádza, že právne predpisy musia byť ľahko zrozumiteľné a vykonateľné, jasne sformulované a jednoznačné.

Týmto zmeneným návrhom pozmeňujúcej smernice sa upravujú určité ustanovenia smernice 1999/62/ES³ odkazujúce na iné právne predpisy EÚ tak, aby boli jasnejšie, jednoduchšie a presnejšie.

Komisia prijala pôvodný návrh tejto pozmeňujúcej smernice 4. mája 2023⁴ (ďalej len „pôvodný návrh“). Cieľom pôvodného návrhu bolo stanoviť pravidlá na zahrnutie vplyvu prípojných vozidiel na emisie CO₂ z jazdných súprav ťažkých nákladných vozidiel do režimov spoplatňovania ciest, v ktorých sa diferencujú cestné poplatky na základe emisií CO₂ z vozidiel. Takisto by sa ním upravili určité ustanovenia smernice odkazujúce na iné právne predpisy EÚ, aby sa zabezpečila ich právna zrozumiteľnosť

Smernicou 1999/62/ES sa upravuje vyberanie mýta a užívateľských poplatkov za používanie cestnej infraštruktúry. Smernica je založená na zásade „znečisťovateľ platí“ a „užívateľ platí“. Zásada „znečisťovateľ platí“ umožňuje stanoviť cestné poplatky na základe environmentálnych vlastností vozidiel s cieľom riadiť obnovu vozového parku spôsobom, ktorý zmiernuje negatívne vplyvy cestnej dopravy na životné prostredie.

Smernicou (EÚ) 2022/362⁵ sa zmenila smernica 1999/62/ES tak, že sa okrem iných zmien umožnilo spoplatňovanie ciest na základe emisií CO₂ z vozidiel. Tento systém umožňuje odvetviu cestnej dopravy prispievať k dosahovaniu cieľov EÚ v oblasti klímy a energetiky. Smernica preto obsahuje niekoľko odkazov na právne predpisy EÚ upravujúce emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel. Konkrétne táto oblasť je v EÚ upravená nariadením (EÚ) 2019/1242, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá⁶, a

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_sk?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_SK.pdf.

² Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Jednoduchšia a rýchlejšia Európa: oznámenie o vykonávaní a zjednodušení, COM(2025) 47 final.

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie cestnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Návrh SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES, smernica Rady 1999/37/ES a smernica (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o triedu emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel s prípojnými vozidlami.

⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362 z 24. februára 2022, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. EÚ L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁶ ** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

nariadením Komisie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ ide o určovanie emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel⁷.

Od prijatia pôvodného návrhu mali nedávne zmeny uvedených nariadení vplyv na ustanovenia smernice 1999/62/ES, ktoré odkazujú na dané nariadenia. Tým sa znížila právna zrozumiteľnosť a pribudli vykonávacie a administratívne prekážky. Okrem toho po zmene uvedených nariadení sa niektoré ustanovenia smernice 1999/62/ES stali zastaranými.

Nariadením (EÚ) 2024/1610⁸ bolo zmenené nariadenie (EÚ) 2019/1242. Hlavné zmeny zahŕňali vymedzenie nových cieľov zníženia emisií CO₂ do roku 2040 a rozšírenie jeho rozsahu pôsobnosti na nové skupiny vozidiel. Pôvodná štruktúra tohto nariadenia sa okrem toho zmenila tak, že niektoré krížové odkazy na toto nariadenie zo smernice 1999/62/ES a pôvodného návrhu sa stali zastaranými. Nariadením Komisie (EÚ) 2022/1379⁹ sa zmenilo nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400. Zmeny zahŕňali zmenu štruktúry informačnej dokumentácie pre zákazníka, ktorá je dokumentom špecifikujúcim emisie CO₂ nových vozidiel.

V predkladanom zmenenom návrhu sa zachovávajú ciele pôvodného návrhu (konkrétne pokiaľ ide o vplyv prípojných vozidiel). Okrem toho by sa ním najprv upravili odkazy smernice 1999/62/ES na uvedené nariadenia, aby sa zvýšila právna zrozumiteľnosť daných ustanovení. Po druhé by sa tým zabezpečil dostatočný prípravný čas na vykonanie zmien nariadenia (EÚ) 2019/1242, ktoré sú zohľadnené v smernici 1999/62/ES, ako je rozšírenie na podskupiny nových vozidiel¹⁰. Po tretie by návrh obsahoval cielené ustanovenia, v ktorých by sa uvádzalo, ako zaobchádzať s určitými vozidlami, na ktoré sa vzťahujú uvedené nariadenia, v prípadoch, ktoré by mohli viesť k nejednoznačnému výkladu podľa smernice 1999/62/ES, s cieľom zabezpečiť harmonizovaný prístup v celej EÚ.

Predmetný návrh sa predkladá rok po prijatí nariadenia (EÚ) 2024/1610 s cieľom objasniť, ako by sa zmeny vyplývajúce z uvedeného nariadenia mali implementovať do smernice 1999/62/ES. Nezamýšľané zmeny trajektórie znižovania emisií, ktorou sa určuje pridelovanie tried emisií CO₂ vozidlám, začínajú nadobúdať účinnosť od 1. júla 2026¹¹.

Týmto návrhom sa takisto zjednodušuje smernica 1999/62/ES vypustením ustanovení, ktoré umožňujú rozšíriť rozsah pôsobnosti smernice na skupiny vozidiel, na ktoré sa už vzťahuje nariadenie (EÚ) 2017/2400, ale ešte sa na ne nevzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242. Rozsah pôsobnosti týchto dvoch nariadení bol pôvodne odlišný. Nariadením (EÚ) 2024/1610 sa však

⁷ * Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 z 12. decembra 2017, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o určovanie emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1610 zo 14. mája 2024, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956 (Ú. v. EÚ L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁹ Nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1379 z 5. júla 2022, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ ide o určovanie emisií CO₂ a spotreby paliva stredne ťažkých a ťažkých nákladných vozidiel a ťažkých autobusov a s cieľom zaviesť elektrické vozidlá a iné nové technológie (Ú. v. EÚ L 212, 12.8.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁰ Pozri odôvodnenie 29 smernice (EÚ) 2022/362.

¹¹ Pozri podrobné vysvetlenie k článku 2 ods. 1 bodu 37.

rozšíril rozsah pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/1242 tak, že odteraz zodpovedá rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2017/2400. Ustanovenia smernice 1999/62/ES, ktoré umožnili preklenúť medzeru medzi rozsahom pôsobnosti týchto dvoch nariadení, sa preto stali zastaranými a možno ich vypustiť.

Z rovnakého dôvodu Komisia plánuje zrušiť vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2023/2698¹², keď sa referenčné emisie CO₂ pre podskupiny vozidiel 1, 2, 3, 11, 12 a 16 uverejnia vo vykonávacích aktoch prijatých v súlade s článkom 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242. Na podskupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje toto vykonávacie rozhodnutie, sa v súčasnosti vzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242 a plánuje sa uverejnenie referenčných emisií CO₂ pre tieto podskupiny vozidiel podľa uvedeného nariadenia. V smernici 1999/62/ES sa už uvádza, že po uverejnení referenčných emisií CO₂ podľa nariadenia (EÚ) 2019/1242 by sa mali použiť tieto hodnoty, nie hodnoty uverejnené podľa smernice 1999/62/ES.

Tento návrh prispieva k dosiahnutiu cieľa zachovania vysokokvalitných a konzistentných právnych predpisov EÚ. Poskytuje väčšiu právnu zrozumiteľnosť a istotu, čím umožňuje vnútroštátnym správnym orgánom a podnikom jasnejšie pochopiť ich práva a povinnosti.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Cieľom tohto návrhu je upraviť ustanovenia smernice 1999/62/ES obsahujúce odkazy na niektoré nariadenia, ktoré sa po zmene týchto nariadení stali nejasnými, a odstrániť niektoré ďalšie ustanovenia, ktoré sa stali zastaranými. Navrhované zmeny (spolu s tými, ktoré boli zahrnuté do pôvodného návrhu) sú v súlade s podstatou opatrení prijatých podľa smernice (EÚ) 2022/362.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Tento návrh sa týka odkazov zo smernice 1999/62/ES na nariadenie (EÚ) 2019/1242 a na nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1379. Je potrebné zabezpečiť konzistentnosť krížových odkazov s prihliadnutím na minulé a (pokiaľ je to možné) budúce zmeny daných nariadení.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom smernice 1999/62/ES je článok 91 a článok 113 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Predmetný návrh sa týka zavedenia cestných poplatkov pre vozidlá, čo je oblasť, na ktorú sa vzťahuje článok 91 ods. 1 ZFEÚ. Právnym základom tohto návrhu je teda článok 91 ods. 1 ZFEÚ.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Podľa článku 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ má EÚ, pokiaľ ide o reguláciu v oblasti dopravy, spoločnú právomoc s členskými štátmi. Existujúce pravidlá EÚ však môže upraviť len EÚ. Týka sa to úprav odkazov uvedených v smernici 1999/62/ES na iné právne predpisy EÚ.

¹² Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2023/2698 zo 4. decembra 2023 o špecifikácii referenčných emisií CO₂ skupín ťažkých úžitkových vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES (Ú. v. EÚ L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

- **Proporcionalita**

Týmto návrhom by sa napravili nezrovnalosti medzi aktmi EÚ. Preto by neprekročil rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie cieľov zmlúv.

- **Výber nástroja**

Právnym aktom, ktorý sa má zmeniť, je smernica, takže pozmeňujúci akt by mal mať rovnakú podobu.

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

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Týmto návrhom sa zlepšuje právny text aktu EÚ, pričom sa zachováva jeho pôvodný význam. Hodnotenie *ex post* preto nie je potrebné.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Komisia je pravidelne v kontakte s mýtnymi úradmi a poskytovateľmi mýtnych služieb v členských štátoch. Nepresné krížové odkazy majú za následok konkrétne ťažkosti, o ktorých sa diskutuje s týmito zainteresovanými stranami. Komisia podporuje zainteresované strany pri vykonávaní smernice.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

V analýze Komisie na prípravu tohto návrhu sa zohľadňujú informácie získané od zainteresovaných strán a národných expertov.

- **Posúdenie vplyvu**

Týmto návrhom sa zlepší právny text legislatívneho aktu EÚ a jeho súlad s inými legislatívnymi aktmi EÚ, ale nezmení sa ním politika. Posúdenie vplyvu preto nie je potrebné.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Tento návrh pomôže dosiahnuť ciele regulačnej vhodnosti, pretože sa ním zjednoduší znenie smernice a zvýši sa jej právna zrozumiteľnosť. Predstavuje to prínos pre podniky cestnej dopravy (väčšinou ide o mikropodniky a malé a stredné podniky) tým, že sa objasní, kedy a ktoré vozidlá majú nárok na výhodnejšie sadzby mýta.

- **Základné práva**

V návrhu sa rešpektujú základné práva a zásady uznané predovšetkým v Charte základných práv Európskej únie.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Tento návrh zlepší právny text aktu EÚ bez zmeny politiky. Preto nemá žiadny vplyv na rozpočet EÚ. Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet EÚ.

5. ĎALŠIE PRVKY

• Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Smernica 1999/62/ES obsahuje osobitné požiadavky na členské štáty týkajúce sa podávania správ, a to v súvislosti s diferenciáciou poplatkov za infraštruktúru či užívateľských poplatkov podľa environmentálnych vlastností vozidiel.

Zmeneným návrhom sa zlepšuje právny text aktu EÚ, aby bol jednoduchší, jasnejší a presnejší. Preto nie je potrebný plán vykonávania, monitorovanie ani hodnotenie.

Navrhuje sa nové ustanovenie s cieľom umožniť výrobcovi určiť emisie CO₂ dvojpalivových vozidiel, ak boli vozidlá vyrobené pred tým, ako sa nariadenie (EÚ) 2017/2400 vzťahovalo na danú technológiu. Zavádza sa nový mechanizmus podávania správ s cieľom dohliadať na používanie simulačného nástroja stanoveného v nariadení (EÚ) 2017/2400 na iné účely, než sú účely stanovené v uvedenom nariadení, keďže simulačný nástroj má otvorený zdrojový kód a mohol by sa používať nezákonne.

• Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)

Členské štáty musia transponovať upravené právne odkazy v rozsahu, v akom sú tieto odkazy už začlenené do ich vnútroštátneho práva¹³. K oznámeniam členských štátov o transpozičných opatreniach sa musí pripojiť jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi zmenenými časťami smernice 1999/62/ES a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych právnych predpisov.

• Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu

Zmeny pôvodného návrhu sú vysvetlené nižšie.

Článok 1 ods. 1: Článok 2 – Vymedzenie pojmov

Článok 2 ods. 1 bod 28: vymedzenie pojmu „emisie CO₂“

Právna zrozumiteľnosť tohto vymedzenia pojmu by sa mala zlepšiť, pretože odkaz na nariadenie (EÚ) 2017/2400 je nepresný. V pôvodnom návrhu sa toto vymedzenie nezmenilo.

V nariadení (EÚ) 2017/2400 sa špecifikuje štruktúra informačnej dokumentácie pre zákazníka, čo je dokument vypracovaný výrobcami, ktorý preukazuje emisie CO₂ z nových vozidiel. Pôvodne sa špecifické emisie CO₂ vozidla nahlasovali v bode 2.3 informačnej dokumentácie pre zákazníka. Po prijatí nariadenia (EÚ) 2022/1379 sa tieto informácie odteraz uvádzajú v bode 2.6 informačnej dokumentácie pre zákazníka. Nová štruktúra informačnej dokumentácie pre zákazníka sa s ohľadom na budúce zmeny považuje za stabilnú.

Okrem toho v nadväznosti na prijatie nariadenia (EÚ) 2024/1610 sa v smernici 1999/62/ES zohľadní rozšírenie rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/1242 na autobusy a autokary. Vo vymedzení by sa preto malo objasniť, že špecifické emisie CO₂ pre ťažké nákladné vozidlá (v gCO₂/t-km) sa nahlasujú v bode 2.6.1 informačnej dokumentácie pre zákazníka, zatiaľ čo špecifické emisie CO₂ pre autobusy a autokary (v gCO₂/p-km) sa uvádzajú v bode 2.6.4 informačnej dokumentácie pre zákazníka.

¹³ Niektoré členské štáty splnili transpozičné povinnosti tým, že do svojich vnútroštátnych právnych predpisov začlenili odkazy na právo EÚ. Preto je možné, že tieto členské štáty nebudú musieť upraviť svoje vnútroštátne transpozičné právne predpisy. Mali by však informovať Komisiu, ak je to skutočne tak.

Vymedzenie pojmu „emisie CO₂“ ťažkého úžitkového vozidla sa preto upravuje tak, aby odkazovalo na správne polia informačnej dokumentácie pre zákazníka.

Článok 2 ods. 1 bod 30: vymedzenie pojmu „vozidlo s nízkymi emisiami“

Pôvodný návrh obsahoval zmenu tohto vymedzenia pojmu, ale po prijatí nariadenia (EÚ) 2024/1610 sa tento návrh stal neaktuálny.

Toto vymedzenie by sa malo zjednodušiť. Toto vysvetlenie je relevantné pre nasledujúce ustanovenia smernice: Článok 2 ods. 1 bod 30 písm. b) a bod 38 písm. b), článok 7ga ods. 1 tretí pododsek a článok 7ga ods. 7. Podrobné vysvetlenie týchto ustanovení bude odkazovať na tento oddiel.

Smernica 1999/62/ES obsahuje ustanovenia na rozšírenie jej rozsahu pôsobnosti na nové skupiny vozidiel, na ktoré sa nariadenie (EÚ) 2019/1242 ešte nevzťahovalo, ale na ktoré sa už vzťahovalo nariadenie (EÚ) 2017/2400. Nariadenie (EÚ) 2019/1242 sa totiž pôvodne vzťahovalo len na podskupinu skupín vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2017/2400¹⁴.

Smernica 1999/62/ES umožňovala zahrnúť do rozsahu pôsobnosti zostávajúce skupiny vozidiel hneď, ako budú k dispozícii údaje o emisiách CO₂ vozidiel patriacich do týchto skupín vozidiel¹⁵. Dôvodom je, že v čase prijatia nariadenia (EÚ) 2019/1242 nebolo známe, kedy by sa jeho rozsah pôsobnosti rozšíril na zostávajúce skupiny vozidiel.

Nariadením (EÚ) 2024/1610 sa zmenilo nariadenie (EÚ) 2019/1242 tak, aby zahŕňalo všetky skupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2017/2400. Ustanovenia smernice 1999/62/ES, ktoré umožňujú rozšírenie jej pôsobnosti s cieľom preklenúť medzeru medzi pôsobnosťou týchto dvoch nariadení, preto zastarali. Tieto ustanovenia by sa mali vypustiť, aby sa zjednodušilo a objasnilo znenie smernice.

Písmeno b) vo vymedzení pojmu „vozidlo s nízkymi emisiami“ sa preto vypúšťa.

Článok 2 ods. 1 bod 35: vymedzenie pojmu „skupina vozidiel“

Mala by sa zlepšiť právna zrozumiteľnosť tohto vymedzenia. Pôvodným návrhom sa toto vymedzenie nezmenilo, ale predmetným návrhom sa má zmeniť, pretože odkaz na tabuľku 1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 je nepresný.

¹⁴ Pôvodná podskupina vozidiel, na ktorú sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242 (podskupiny vozidiel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH) je zodpovedná za približne 73 % emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel. Skupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2017/2400, sú zodpovedné za 98 % emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel. Vozidlá zodpovedajúce zvyšným 2 % nemožno zahrnúť do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2017/2400. V tejto súvislosti pozri časť 2 oddiel 17.3 prílohy 8 k dokumentu SWD(2023)88, ktorý je posúdením vplyvu pripojeným k návrhu, ktorý viedol k prijatiu nariadenia (EÚ) 2024/1610.

¹⁵ S cieľom rozšíriť rozsah pôsobnosti smernice 1999/62/ES by sa mal uverejniť vykonávací akt na základe článku 7ga ods. 7. Po prijatí článku 7ga ods. 1 tretieho pododseku sa stanovuje, že vozidlá patriace do príslušných skupín vozidiel by mohli byť zaradené do triedy emisií CO₂ 4 (vozidlá s nízkymi emisiami). Tieto vozidlá však nebolo možné zaradiť do tried 2 a 3, pretože pridelenie do týchto tried je založené na trajektórii znižovania emisií pre uvedené podskupiny vozidiel, ktorá si vyžaduje, aby sa cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ pre tieto skupiny vozidiel stanovili v nariadení (EÚ) 2019/1242.

V tabuľke 1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 sa vymedzujú skupiny vozidiel pre ťažké nákladné vozidlá. Rozsah pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/1242 sa však rozšíril tak, aby zahŕňal aj podskupiny vozidiel, ktoré sú vymedzené v tabuľkách 2 až 6 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 (napr. stredne ťažké nákladné vozidlá a autobusy a autokary). Okrem toho sa v nariadení (EÚ) 2017/2400 vymedzujú skupiny vozidiel v článku 4 prvom pododseku, v ktorom sa odkazuje na uvedené tabuľky a v ktorom sa zohľadňujú aj budúce zmeny v prílohách k uvedenému nariadeniu.

Vymedzenie pojmu „skupina vozidiel“ sa preto upravuje tak, aby odkazovalo na článok 4 prvý pododsek nariadenia (EÚ) 2017/2400.

Článok 2 ods. 1 bod 37: vymedzenie pojmu „trajektória znižovania emisií“

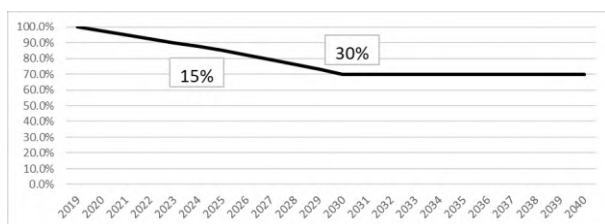
Mala by sa zlepšiť právna zrozumiteľnosť tohto vymedzenia a jeho pôvodný význam by sa mal zachovať. Pôvodný návrh obsahoval zmenu tohto vymedzenia, ale nezaoberal sa všetkými zmenami zavedenými nariadením (EÚ) 2024/1610. Toto vymedzenie sa mení a dopĺňa takto:

- Posledná veta je autonómnym normatívnym ustanovením, ktoré sa týka možných úprav referenčných emisií CO₂. Takéto úpravy vychádzajú z aktov prijatých podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2019/2142. Toto normatívne ustanovenie by nemalo byť súčasťou vymedzenia pojmu, a preto sa presúva do článku 7ga ods. 1¹⁶.
- Vo vymedzení pojmu sa opisuje matematický vzorec, a preto je ťažké pochopiť ho bez podrobnej znalosti nariadenia (EÚ) 2019/1242 a jeho príloh. V čase prijatia nariadenia (EÚ) 2024/1610 sa v bode 5.1.2.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242 zaviedol rovnaký vzorec. Okrem toho sa tento vzorec vzťahuje na trajektórie znižovania emisií autobusov a autokarov, ktoré nie sú uvedené v platnom vymedzení v smernici 1999/62/ES, hoci rozsah pôsobnosti smernice sa rozšíri na tieto vozidlá. Vzorec v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242 sa s ohľadom na budúce zmeny uvedeného nariadenia považuje za stabilný. Vymedzenie teda odteraz odkazuje na uvedený vzorec.
- Štruktúra trajektórie znižovania emisií sa zmenila prijatím nariadenia (EÚ) 2024/1610 v dôsledku odkazov vo vymedzení pojmu na nariadenie (EÚ) 2019/1242 a bez výslovného rozhodnutia založeného na politických úvahách. V dôsledku toho sa prahové hodnoty tried emisií CO₂ 2 a 3 sprísnila a pre tieto triedy bude oprávnený nižší počet konvenčných vozidiel.

Najprv je vysvetlený účel trajektórie znižovania emisií. Trajektória znižovania emisií určuje prahové hodnoty pre klasifikáciu vozidiel do tried emisií CO₂ 2 a 3 tak, aby sa časom znižovali. Triedy emisií CO₂ 2 a 3 majú stimulovať zvyšovanie účinnosti konvenčných vozidiel poháňaných fosílnymi palivami. Štruktúra trajektórie znižovania emisií prijatej v smernici (EÚ) 2022/362 pre podskupiny vozidiel 4- UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH (ďalej len „pôvodné podskupiny vozidiel“) je opísaná ďalej v texte. Pokiaľ ide o roky do roku 2030, vymedzenie trajektórie znižovania emisií sa vzťahuje na faktor zníženia emisií CO₂ (R-ET_Y) stanovený v nariadení (EÚ) 2019/1242. Faktor R-ET_Y zase závisí od cieľov zníženia emisií CO₂ na roky 2015 a 2030, ktoré sú stanovené v uvedenom nariadení. Na rok 2031 a nasledujúce roky je vymedzenie trajektórie znižovania emisií lineárne

¹⁶ Pozri aj vysvetlenie k článku 7ga ods. 1. ďalej.

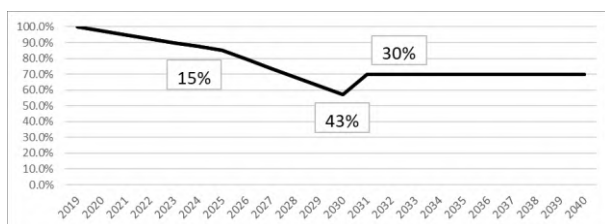
na úrovni, ktorá zodpovedá cieľu zníženia emisií CO₂ o 30 %. V tejto linearite sa odráža zvýšenie účinnosti emisií CO₂, ktoré možno dosiahnuť konvenčnými vozidlami.



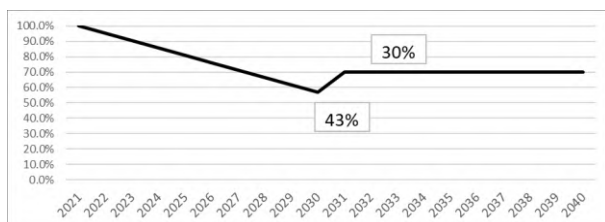
Nariadením (EÚ) 2024/1610 sa zvýšil cieľ zníženia emisií CO₂ do roku 2030 z 30 % na 43 %. Táto zmena si vyžaduje, aby výrobcovia zvýšili zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami. Ten istý cieľ však ovplyvňuje aj trajektóriu znižovania emisií podľa tejto smernice a zodpovedajúce prahové hodnoty pre triedy emisií CO₂ 2 a 3, ktoré sú určené výlučne pre konvenčné vozidlá.

Nová štruktúra trajektórie znižovania emisií, ako je účinná v súčasnosti, má prudší gradient, a teda prísnejšie prahové hodnoty pre emisné triedy CO₂ 2 a 3 do roku 2030 (vrátane). V roku 2031 a v nasledujúcich rokoch zostáva trajektória znižovania emisií lineárna na úrovni, ktorá zodpovedá cieľu zníženia emisií CO₂ o 30 %.

V prípade pôvodných podskupín vozidiel je trajektória ovplyvnená medzi nahlasovacími obdobiami 2026 až 2030 vrátane, ako je uvedené ďalej. Pridelovanie vozidiel patriacich do týchto podskupín vozidiel bude preto ovplyvnené od začiatku nahlasovacieho obdobia 2026, t. j. 1. júla 2026.



V prípade podskupín vozidiel s referenčným obdobím 2021 (t. j. podskupín vozidiel 1, 2, 3, 11, 12 a 16) je trajektória ovplyvnená od jej začiatku do roku 2030, ako je znázornené na nasledujúcom obrázku¹⁷. Pridelovanie vozidiel patriacich do týchto podskupín vozidiel je preto ovplyvnené od okamihu, keď sa rozsah pôsobnosti smernice 1999/62/ES rozšíri na tieto podskupiny vozidiel¹⁸.



¹⁷ Nová štruktúra trajektórie znižovania emisií podskupín vozidiel 1, 2, 3, 11, 12 a 16 sa líši od štruktúry trajektórie znižovania emisií pôvodných podskupín vozidiel v dôsledku priebežného cieľa zníženia emisií CO₂ na rok 2025 pre pôvodné podskupiny vozidiel.

¹⁸ Pozri vysvetlenie k článku 7ga ods. 1 ďalej v texte o čase rozšírenia rozsahu pôsobnosti.

Vymedzenie pojmu sa preto mení s cieľom obnoviť pôvodnú štruktúru trajektórie znižovania emisií, ako je znázornené na prvom obrázku vyššie, a to tak, že sa výslovne uvedie cieľ zníženia emisií CO₂ do roku 2030, ako aj linearita trajektórie po roku 2030.

Článok 2 ods. 1 bod 38: vymedzenie pojmu „referenčné emisie CO₂ skupiny vozidiel“

Toto vymedzenie sa môže zjednodušiť a jeho právna zrozumiteľnosť by sa mala zlepšiť. Pôvodný návrh obsahoval zmenu tohto vymedzenia pojmu, ale po prijatí nariadenia (EÚ) 2024/1610 sa tento návrh stal zastaraným. Vymedzenie pojmu „referenčné emisie CO₂ skupiny vozidiel“ sa mení takto:

Po prvé, článok 2 ods. 1 bod 38 písm. a) sa zjednodušilo odkazom na vymedzenie referenčných emisií CO₂ stanovené v článku 3 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242. Uvedené dve vymedzenia sú rovnocenné, pretože sa obe odkazujú na bod 3 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242. Touto zmenou sa zosúladí znenie tohto vymedzenia so znením všetkých ostatných vymedzení pojmov smernice 1999/62/ES, ktoré sa odkazujú na nariadenie (EÚ) 2019/1242.

Po druhé, článok 2 ods. 1 bod 38 písm. b) sa stal zastaraným z dôvodov uvedených vo vysvetlení vymedzenia pojmu „vozidlo s nízkymi emisiami“. Písmeno b) vymedzenia pojmu sa preto vypúšťa s cieľom zjednodušiť toto ustanovenie.

Článok 1 ods. 2: Článok 7ga – Diferenciácia poplatkov pre ťažké úžitkové vozidlá

Článok 7ga ods. 1, druhý až štvrtý pododsek: povinnosť diferencovať poplatky na základe emisií CO₂

Toto ustanovenie by sa malo zjednodušiť, aby vnútroštátne správne orgány a podniky jasne pochopili svoje práva a povinnosti. Okrem toho by sa malo stanoviť dostatočné obdobie na jeho vykonávanie. Pôvodný návrh obsahoval zmenu s cieľom zjednodušiť toto vymedzenie, ale neposkytoval vnútroštátnym správnym orgánom a podnikom jasný časový rámec na vykonanie zmien zavedených nariadením (EÚ) 2024/1610.

Na pochopenie tohto oddielu by sa mala najprv objasniť súčasná štruktúra súčasného článku 7ga ods. 1 od druhého do štvrtého pododseku:

- článok 7ga ods. 1 druhý pododsek sa týka podskupín vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242,
- článok 7ga ods. 1 tretí pododsek sa týka rozšírenia rozsahu pôsobnosti smernice 1999/62/ES na skupiny vozidiel, na ktoré sa už vzťahovalo nariadenie (EÚ) 2017/2400, ale ešte sa na ne nevzťahovalo nariadenie (EÚ) 2019/1242 a
- článok 7ga ods. 1 štvrtý pododsek sa týka rozšírenia rozsahu pôsobnosti smernice 1999/62/ES na nové podskupiny vozidiel po ich zahrnutí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/1242.

Dôvody na zmenu článku 7ga ods. 1 druhého až štvrtého pododseku sú tieto:

- Všetky tri pododseky obsahujú odkazy na článok 2 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242 s cieľom identifikovať podskupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje uvedené nariadenie. Nariadením (EÚ) 1242/1610 sa však zmenila štruktúra uvedeného nariadenia, takže podskupiny vozidiel, na ktoré sa nariadenie vzťahuje, už nie sú uvedené v jeho článku

2 ods. 1, ale v bode 1 prílohy I k uvedenému nariadeniu. Odkazy na článok 2 ods. 1 uvedeného nariadenia sú preto nepresné.

- Článok 7ga ods. 1 tretí pododsek sa stal zastaraným z dôvodov uvedených v uvedenom vysvetlení vymedzenia pojmu „vozidlo s nízkymi emisiami“.
- Článok 7ga ods. 1 sa nevzťahuje na úpravy referenčných emisií CO₂ podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2019/2142, na ktoré sa namiesto toho vzťahuje posledná veta vymedzenia trajektórie znižovania emisií. Ako však už bolo vysvetlené v oddiele týkajúcom sa vymedzenia pojmu „trajektória znižovania emisií“, dané ustanovenie je autonómnym normatívnym ustanovením, a nie vymedzením pojmu, a preto by sa malo zaradiť do článku 7ga ods. 1.
- Okrem toho je čas na vykonanie úprav referenčných emisií CO₂ nedostatočný. Úpravy sa uplatňujú podľa smernice 1999/62/ES „za nahlasovacie obdobia začínajúce po príslušných dátumoch začatia uplatňovania uvedených delegovaných aktov;“. Ak sa však tento akt prijme krátko pred začiatkom nahlasovacieho obdobia, nepredpokladá sa žiadny čas na jeho vykonanie.
- Článok 7ga ods. 1 štvrtý pododsek je nepresný, keď odkazuje na *okamih rozšírenia rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/1242 na podskupiny nových vozidiel*. Konkrétne sa v tomto ustanovení uvádza, že diferenciácia cestných poplatkov sa na nové podskupiny vozidiel uplatňuje od nadobudnutia účinnosti trajektórií znižovania emisií pre podskupiny vozidiel, na ktoré sa ešte nevzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242, ako sa stanovuje v legislatívnom akte EÚ. Neexistuje však žiadny akt EÚ, ktorý by nadobudol účinnosť a stanovil by hodnoty trajektórií znižovania emisií skupiny vozidiel. Namiesto toho sa trajektória znižovania emisií skupiny vozidiel vypočítava na základe vzorcov už uvedených vo vymedzení uvedenom v článku 2 ods. 1 bode 37 smernice. Trajektória znižovania emisií podskupín vozidiel je súčinom cieľových hodnôt zníženia emisií CO₂ pre danú podskupinu vozidiel [ako sa stanovuje v článku 3a a bode 4.3 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242] a referenčných emisií CO₂ podskupiny vozidiel [uverejnených v akte podľa článku 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242 v roku nasledujúcom po referenčnom období danej podskupiny vozidiel]¹⁹. Trajektóriu znižovania emisií podskupiny vozidiel preto možno vypočítať po uverejnení referenčných emisií CO₂ tejto podskupiny vozidiel. Čas na rozšírenie na nové podskupiny vozidiel stanovený v článku 7ga ods. 1 štvrtom pododseku je preto spojený s uverejnením referenčných emisií CO₂ pre tieto podskupiny vozidiel v akte podľa článku 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242.
- V tom istom pododseku sa nestanovuje lehota na vykonanie rozšírenia rozsahu pôsobnosti smernice 1999/62/ES na nové podskupiny vozidiel. Akty prijaté podľa článku 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242 nadobúdajú účinnosť dňom oznámenia na príslušné adresy. Klasifikácia vozidiel patriacich do týchto podskupín vozidiel do emisných tried CO₂ si však vyžaduje prácu na informačných systémoch pre prevádzku mýtnych systémov, koordináciu medzi vnútroštátnymi orgánmi a poskytovateľmi mýtnych služieb a komunikáciu s účastníkmi cestnej premávky o ich právach. Táto práca si vyžaduje približne šesť mesiacov.

¹⁹ Načasovanie uverejnenia uvedeného aktu zase závisí od referenčného obdobia skupiny, ako sa stanovuje v bode 3.2 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242. Referenčným obdobím pre podskupiny vozidiel, na ktoré sa pôvodne vzťahovalo dané nariadenie (podskupiny vozidiel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH) bol rok 2019. Referenčným obdobím podskupín vozidiel 1, 2, 3, 11, 12 a 16 je rok 2021. Referenčným obdobím všetkých ostatných podskupín je rok 2025.

Z týchto dôvodov sa článok 7ga ods. 1 druhý až štvrtý pododsek mení takto:

- Tieto tri pododseky sa zjednodušujú:
 - opravou odkazov na nariadenie (EÚ) 2019/1242: namiesto odkazu na „článok 2 ods. 1 písm. a) až d) nariadenia (EÚ) 2019/1242“ sa používa znenie „podskupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242“,
 - vypustením tretieho pododseku, ktorý je v súčasnosti zastaraný. Z rovnakého dôvodu sa vypúšťa aj pododsek pôvodného návrhu týkajúci sa zmeny emisných tried CO₂ 1, 4 a 5,
 - zlúčením súčasného druhého a štvrtého pododseku, pretože oba sa týkajú toho, ako sú podskupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242, zahrnuté do diferenciácie poplatkov za infraštruktúru, ako je upravené v článku 7ga;
- Dopĺňa sa nový pododsek s cieľom presunúť ustanovenie o úpravách referenčných emisií CO₂ z vymedzenia trajektórie znižovania emisií do tohto článku.
- S cieľom objasniť načasovanie vykonávania zmien podľa nariadenia (EÚ) 2019/1242 v smernici 1999/62/ES sa zavádzajú tieto zmeny:
 - mal by sa objasniť okamih rozšírenia na nové podskupiny vozidiel [odrážajúci rozšírenie rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/1242]. Toto rozšírenie sa týka všetkých podskupín vozidiel, ktorých referenčným obdobím nie je rok 2019 (pozri poznámku pod čiarou č. 19). Vypúšťajú sa odkazy na „nadobudnutie účinnosti trajektórií znižovania emisií“. Ako už bolo uvedené, okamih, od ktorého by sa mala uplatňovať diferenciácia, súvisí s uverejnením referenčných emisií CO₂ danej podskupiny vozidiel prijatých v súlade s článkom 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242. Článok 7ga ods. 1 teda takisto odkazuje na uverejnenie uvedených aktov.
 - Po dátume uverejnenia referenčných emisií CO₂, ktoré boli prijaté v súlade s článkom 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242, sa poskytuje šesťmesačné obdobie na vykonanie. Referenčné emisie CO₂ pre pôvodné podskupiny vozidiel už boli uverejnené, takže dátum uplatňovania pre tieto podskupiny 13. mája 2023 je výslovne stanovený²⁰.
 - V prípade, že je potrebné upraviť referenčné emisie CO₂ na základe článku 11 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2019/1242, poskytne sa šesťmesačné obdobie na vykonanie. Dátum uplatňovania týchto úprav sa uvádza ako „prvý deň šiesteho mesiaca po ich uverejnení“ s cieľom zabezpečiť, aby sa s podobnými vozidlami zaobchádzalo cezhranične rovnako a aby sa zabránilo narušeniu hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi dopravy, ktorí vlastnia podobné vozidlá.

²⁰ Táto dátum uplynul dva roky po dátume nadobudnutia účinnosti vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2021/781 z 10. mája 2021 o uverejnení zoznamu uvádzajúceho určité hodnoty emisií CO₂ jednotlivých výrobcov, ako aj priemerné špecifické emisie CO₂ všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel zaregistrovaných v Únii a referenčné emisie CO₂ podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 za nahlasovacie obdobie roku 2019 (Ú. v. EÚ L 167, 12.5.2021, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

Keďže sa očakáva prijatie aktu podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2019/1242, ktorý sa bude uplatňovať od nahlasovacieho obdobia roku 2025 na pôvodné podskupiny vozidiel, a keďže je možné, že šesťmesačné obdobie uplynie približne v čase prijatia tohto návrhu, dátum uplatňovania pre tieto podskupiny vozidiel môže byť príliš krátky alebo nejasný. S cieľom zabezpečiť, aby bol dátum uplatňovania úprav pre uvedené podskupiny vozidiel jasný a aby sa poskytol dostatočný čas na vykonanie, by sa táto úprava mala uplatňovať podľa smernice od 1. júla 2026²¹.

Článok 7ga ods. 2: klasifikácia vozidiel podľa emisných tried CO₂

Pôvodným návrhom sa toto ustanovenie nezmenilo. Vzhľadom na zmeny zavedené nariadeniami (EÚ) 2024/1610 a (EÚ) 2022/1379 ho však bolo potrebné zmeniť. Malo by sa zmeniť tak, aby sa v ňom uvádzalo, ako klasifikovať vozidlá v osobitných prípadoch, ktoré by sa mohli vykladať nejednoznačne podľa smernice 1999/62/ES, aby sa zabezpečil harmonizovaný prístup v celej EÚ.

V tomto odseku sa uvádza, ako:

- a) preklasifikovať vozidlá na základe trajektórie znižovania emisií, ako sa pôvodne vymedzuje v smernici (EÚ) 2022/362;
- b) klasifikovať vozidlá sprevádzané informačnou dokumentáciou pre zákazníka a zaevidované pred začiatkom trajektórie znižovania emisií;
- c) klasifikovať profesionálne vozidlá;
- d) klasifikovať modernizované vozidlá s nulovými emisiami a
- e) klasifikovať dvojpalivové vozidlá.

Stanovenie spôsobu, akým sa majú tieto prípady riešiť, v práve EÚ poskytuje právnu istotu pri vykonávaní smernice.

- *Preklasifikovanie vozidiel na základe pôvodného vymedzenia trajektórie znižovania emisií.* Cieľom tohto návrhu je obnoviť pôvodnú štruktúru a význam vymedzenia trajektórie znižovania emisií²². Vozidlá, ktoré sú pred prijatím tohto návrhu zaradené do triedy emisií CO₂, však môžu byť zaradené do nepriaznivej triedy.

S cieľom zabezpečiť podmienky medzi vozidlami zaradenými do triedy emisií CO₂ po prijatí tohto návrhu a vozidlami pridelenými na základe cieľa zníženia emisií CO₂ do roku 2030 o 43 % členské štáty musia tieto vozidlá opätovne prideliť do dvoch mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto návrhu.

Toto ustanovenie je potrebné len vtedy, ak návrh nadobudne účinnosť po jednom z týchto dvoch okamihov: po 1. júli 2026 (týka sa vozidiel patriacich do pôvodných podskupín vozidiel) alebo po rozšírení rozsahu pôsobnosti smernice 1999/62/ES na podskupiny vozidiel 1, 2, 3, 11, 12 a 16²³. Toto ustanovenie by nebolo potrebné, keby tento návrh nadobudol účinnosť pred oboma uvedenými udalosťami.

²¹ Je to v súlade so súčasnou verziou poslednej vety vymedzenia trajektórie znižovania emisií. V tomto ustanovení sa totiž uvádza, že upravené hodnoty sa uplatňujú od nahlasovacieho obdobia začínajúceho po dátume začatia uplatňovania uvedeného aktu, ktorým by bol 1. júl 2026.

²² Pozri vysvetlenie k článku 2 ods. 1 bodu 37 vyššie.

²³ Pozri vysvetlenie k článku 7ga ods. 1 ďalej v texte o čase rozšírenia rozsahu pôsobnosti.

- *Vozidlá sprevádzané informačnou dokumentáciou pre zákazníka a zaevidované pred začiatkom trajektórie znižovania emisií.* Smernicou 1999/62/ES sa neupravuje spôsob klasifikácie do emisných tried CO₂ pri tých vozidlách, ktoré boli zaevidované pred začiatkom trajektórie znižovania emisií príslušnej podskupiny vozidiel, ale pri ktorých môžu ich vlastníci poskytnúť dôkaz o emisiách CO₂ na základe informačnej dokumentácie pre zákazníka.

V prípade podskupín vozidiel s referenčným obdobím roku 2021 alebo 2025 existuje nesúlad medzi rokom, v ktorom sa začína trajektória znižovania emisií, a lehotami, v ktorých majú výrobcovia pripojiť k novým vozidlám informačnú dokumentáciu pre zákazníka²⁴. Konkrétne lehota pre výrobcov na tento účel predchádza roku, v ktorom sa začína trajektória znižovania emisií.

V článku 7ga ods. 2a sa objasňuje, že vozidlá, pri ktorých možno predložiť dôkaz o emisiách CO₂, sú oprávnené na zaradenie do triedy emisií CO₂ na základe hodnôt prvého roka trajektórie znižovania emisií pre danú podskupinu. Týmto návrhom by sa zabezpečil harmonizovaný prístup v EÚ.

- *Profesionálne vozidlá.* V nariadení (EÚ) 2019/1242 sa profesionálne vozidlá [ako sú vozidlá používané na zber odpadu alebo stavebné práce²⁵] odlišujú od iných typov vozidiel vymedzením podskupín pre profesionálne vozidlá. Dôvodom je, že spôsob používania profesionálnych vozidiel sa líši od spôsobu používania vozidiel, ktoré prepravujú tovar alebo osoby. Profesionálne vozidlá sú zodpovedné za približne 2 % emisií v odvetví ťažkých úžitkových vozidiel a prevádzkujú sa najmä v mestách²⁶.

Od výrobcov sa nevyžaduje, aby identifikovali profesionálnu povahu ťažkého úžitkového vozidla, pretože konečné použitie vozidla môže byť v čase výroby stále nejasné. Profesionálne vozidlá sa naopak označia ako profesionálne po prvej registrácii na účely nariadenia (EÚ) 2019/1242. V informačnej dokumentácii pre zákazníka, ktorú majitelia vozidiel dostávajú, sa preto neuvádza, či ide o profesionálne vozidlo alebo nie. Tieto vozidlá teda nemožno považovať za samostatnú podskupinu vozidiel podľa smernice 1999/62/ES v jej súčasnej podobe.

Uznanie podskupín profesionálnych vozidiel podľa smernice 1999/62/ES by znamenalo použitie dodatočných dokumentov vydaných po registrácii vozidla na identifikáciu profesionálnej povahy vozidiel. Administratívne zaťaženie by bolo neprimerané v porovnaní s nízkym podielom emisií spôsobených profesionálnymi vozidlami a nízkym počtom najazdených kilometrov na cestách, na ktoré sa vzťahuje

²⁴ Trajektória znižovania emisií sa začína v referenčnom období podskupiny vozidiel [ako sa stanovuje v bode 3.2 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242], ale lehoty pre výrobcov sú stanovené v článkoch 9 a 24 nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400 a závisia od skupiny vozidiel. V prípade pôvodných podskupín vozidiel sa tieto dva dátumy zhodujú: trajektória znižovania emisií sa začala 1. júla 2019, pretože referenčným obdobím [ako sa vymedzuje v nariadení (EÚ) 2019/1242 pre uvedené podskupiny vozidiel] bol rok 2019. Lehota pre výrobcov na priloženie informačnej dokumentácie pre zákazníka k novým vozidlám bola takisto 1. júla 2019 [ako sa stanovuje v článku 24 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2017/2400].

²⁵ Úplný zoznam typov profesionálnych vozidiel sa nachádza v bode 1.2 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242 v spojení s dodatkom 2 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2018/858 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 (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

²⁶ Pozri odôvodnenie 33 nariadenia (EÚ) 2024/1610.

článok 7ga smernice (t. j. diaľnice a cesty TEN-T). Okrem toho existuje riziko, že členské štáty budú uplatňovať roztrieštené prístupy, ak sa v smernici nevymedzuje postup používania iných dokumentov, než je informačná dokumentácia pre zákazníka. Tieto objektívne dôvody oprávňujú odlišný prístup k podskupinám profesionálnych vozidiel než k ostatným podskupinám vozidiel.

V článku 7ga ods. 2 sa preto vyžaduje, aby sa profesionálne vozidlá považovali za vozidlá patriace do príslušnej podskupiny vozidiel, ktoré neslúžia na profesionálne účely. Tieto informácie sa uvádzajú v informačnej dokumentácii pre zákazníka týkajúcej sa každého vozidla. Týmto návrhom by sa objasnilo, ako by sa súčasné ustanovenia smernice mali uplatňovať na profesionálne vozidlá.

- *Vozidlá s nulovými emisiami, ktoré sú modernizované na predĺženie svojho dojazdu.* Prevádzkový dojazd vozidiel s nulovými emisiami ich naďalej znevýhodňuje v porovnaní s konvenčnými vozidlami. S cieľom zvýšiť prevádzkový dojazd vozidla je možné modernizovať vozidlá s nulovými emisiami nahradením sady batérií palivovým generátorom²⁷. Takéto modernizované vozidlá sa stávajú hybridnými vozidlami.

Modernizované vozidlá s nulovými emisiami, ktoré používajú palivový generátor, by aj tak zostali zaradené do triedy emisií CO₂ 5 podľa smernice 1999/62/ES, pretože klasifikácia vozidiel vychádza z dokumentácie vozidla v čase prvej evidencie vozidiel.

Zaradenie týchto vozidiel do triedy emisií CO₂ 5 narúša trh cestnej nákladnej dopravy v neprospech prevádzkovateľov, ktorí používajú vozidlá s nulovými emisiami, ktoré nie sú modernizované. Táto klasifikácia neodráža ani skutočné emisie počas životnosti vozidiel na účely nariadenia (EÚ) 2019/1242.

Okrem toho výrobcovia môžu vypočítať špecifické emisie CO₂ týchto vozidiel pred ich uvedením na trh v simulačnom nástroji VECTO stanovenom v nariadení (EÚ) 2017/2400.

Preto sa navrhuje, aby sa vozidlá s nulovými emisiami, ktoré sú modernizované na predĺženie svojho dojazdu, nepovažovali za vozidlá patriace do triedy emisií CO₂ 5, ale skôr za vozidlá patriace do triedy emisií CO₂ 1. Touto zmenou sa zabezpečí, že vozidlá budú zaradené do tried emisií CO₂ na základe výsledkov simulačného nástroja VECTO.

- *Dvojpalivové vozidlá vyrobené pred ich začlenením do nariadenia (EÚ) 2017/2400.* Dvojpalivové vozidlá vyrobené pred tým, než bola táto technológia začlenená do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2022/1379 nariadením (EÚ) 2017/2400, nie sú oprávnené na výhodnejšie sadzby mýta z dôvodu chýbajúcej informačnej dokumentácie pre zákazníka. Tieto vozidlá teda môžu byť v hospodárskej súťaži znevýhodnené v porovnaní s podobnými vozidlami, ktoré boli prihlásené do evidencie po tomto dátume. Na určenie emisií CO₂ týchto vozidiel by sa mohla vykonať nová simulácia s prihliadnutím na najnovšie požiadavky nariadenia (EÚ) 2017/2400 vrátane vozidiel, ktoré už boli zaevidované. Túto simuláciu môžu

²⁷

Pozri <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> a <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

vykonať výrobcovia, ktorí vyrábali dvojpaliвовé vozidlá pred tým, ako sa na tieto vozidlá začalo vzťahovať nariadenie (EÚ) 2017/2400.

Členské štáty by preto mali akceptovať výsledok týchto simulácií na účely klasifikácie dvojpaliвовého vozidla do tried emisií CO₂. Keďže ide o simulačný nástroj s otvoreným zdrojovým kódom a mohol by sa používať nezákonne, Komisia by mala dohliadať na využívanie tejto možnosti. Ak sa teda výrobca rozhodne využiť túto možnosť, mal by svoj zámer oznámiť Komisii. S cieľom zabrániť používaniu nezákonných simulačných súborov by členské štáty mali nový simulačný súbor akceptovať len vtedy, ak i) bol získaný priamo od výrobcu; ii) simulačný súbor je v digitálnom formáte a iii) kladné rozhodnutie Komisie bolo adresované danému výrobcovi.

Článok 7ga ods. 7 – Uverejnenie referenčných emisií CO₂

Pôvodný návrh toto ustanovenie neobsahoval. Tento odsek sa týka uverejnenia referenčných emisií CO₂ skupín vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2017/2400, ale ešte sa na ne nevzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242. Ako už bolo vysvetlené, toto ustanovenie je v súčasnosti zastarané, a preto sa vypúšťa s cieľom zjednodušiť smernicu.

Článok 7gc ods. 7 – Vplyv prípojných vozidiel na určenie zníženia cestných poplatkov

Pôvodný návrh sa mení s cieľom objasniť prípojné vozidlá oprávnené na triedu prípojných vozidiel 3 odkazom na nové vymedzenie prípojných vozidiel s nulovými emisiami stanovené v článku 3 bode 11 písm. c) nariadenia (EÚ) 2019/1242 zmeneného nariadením (EÚ) 2024/1610.

Článok 8 ods. 3 – Dátum uplatňovania článku 7ga pre členské štáty so spoločným systémom užívateľských poplatkov

Pôvodný návrh toto ustanovenie neobsahoval, ale jeho zmena je nutná na účel zosúladenia s navrhovanými zmenami článku 7ga ods. 1. Článok 8 ods. 3 už obsahuje odkaz na článok 7ga ods. 1 druhý a tretí pododsek, ktorých sa tento návrh týka.

Článok 7ga ods. 1 druhý pododsek sa odteraz vzťahuje na pôvodné podskupiny vozidiel, ako aj na nové podskupiny vozidiel. Predĺženie lehoty pre členské štáty so spoločným systémom užívateľských poplatkov je zamýšľané pre prvé zavedenie diferenciácie poplatkov pre pôvodné podskupiny vozidiel. Tento dátum uplatňovania pre pôvodné podskupiny vozidiel je preto teraz výslovne stanovený podobným spôsobom, akým sa týmto návrhom mení článok 7ga ods. 1.

Zmenený návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 1999/62/ES, smernica Rady 1999/37/ES a smernica (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o triedu emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel s prípojnými vozidlami a ktorou sa objasňujú a zjednodušujú niektoré ustanovenia

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 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) Prijatím smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362³ sa posilnili zásady „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“ zavedením povinného spoplatňovania na základe emisií CO₂, a to buď diferenciáciou poplatkov za infraštruktúru a užívateľských poplatkov podľa emisií CO₂ vozidiel, alebo uplatnením poplatku za externé náklady v dôsledku emisií CO₂. V súčasnosti sa cestné poplatky za jazdné súpravy pozostávajúce z motorového a prípojného vozidla líšia na základe emisií CO₂ motorového vozidla bez ohľadu na vlastnosti pripojeného vozidla, najmä na jeho vplyv na emisie CO₂ jazdnej súpravy.
- (2) Hoci prípojný vozidlo samo osebe nespotrebuje energiu, na svoj pohyb potrebuje energiu z ťažného motorového vozidla. Optimalizácia energetickej účinnosti prípojných vozidiel vedie k zníženiu emisií CO₂ konvenčných vozidiel a k zvýšeniu autonómie vozidiel. Takáto optimalizácia prípojných vozidiel vyplýva zo zlepšení aerodynamických vlastností, valivého odporu a hmotnosti prípojných vozidiel. Potenciál energetickej účinnosti je približne 7,5 % v prípade oiových príviesov a 15 % v prípade návesov v porovnaní s referenčným prípojným vozidlom z roku 2020. Prípojný vozidlá by preto mohli zohrávať dôležitú úlohu pri dekarbonizácii odvetvia cestnej nákladnej dopravy. Uvádzanie účinnejších prípojných vozidiel na trh však

¹ Ú. v. EÚ [C/2023/874](http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj), 8.12.2023, s. [ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj](http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj).

² Ú. v. EÚ , , s. .

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362 z 24. februára 2022, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. EÚ L 69, 4.3.2022, s. 1, [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj)).

brzdia ich vyššie ceny a skutočnosť, že kupujúci prípojných vozidiel doteraz nemali možnosť porovnať rôzne prípojné vozidlá z hľadiska ich energetickej účinnosti. Výsledkom toho je obmedzená dostupnosť energeticky účinných prípojných vozidiel na trhu. Aerodynamické zariadenia sú už dostupné na trhu a v budúcnosti sa stanú dostupnejšími, v súčasnom vozovom parku Únie sa však bežne nepoužívajú.

- (3) Vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2022/1362⁴ sa stanovili zákonom certifikované hodnoty vplyvu prípojných vozidiel na emisie CO₂ z jazdných súprav ťažkých nákladných vozidiel. V záujme ďalšieho zníženia nákladov na prevádzku účinnejších prípojných vozidiel by sa mali stanoviť pravidlá na zahrnutie vplyvu prípojných vozidiel na emisie CO₂ z jazdných súprav ťažkých nákladných vozidiel do režimov spoplatňovania ciest na základe diferenciácii podľa emisií CO₂. Keďže k motorovým vozidlám možno pripojiť rôzne prípojné vozidlá, zahrnutie prípojných vozidiel do režimov spoplatňovania ciest založených na diferenciácii podľa emisií CO₂ by malo vychádzať zo skutočne použitého prípojného vozidla.
- (4) Rozšírenie spoplatňovania na základe emisií CO₂ na prípojné vozidlá by sa malo uplatňovať na prípojné vozidlá, na ktoré sa vzťahuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2022/1362. Vlastnosti prípojných vozidiel sa môžu líšiť v závislosti od ich technických parametrov. Na vyhodnotenie vlastností prípojných vozidiel z hľadiska energetickej účinnosti sa porovnávajú vlastnosti z hľadiska potenciálu zníženia CO₂ konkrétneho prípojného vozidla s vlastnosťami referenčného prípojného vozidla, ktoré je podobné z hľadiska konfigurácie náprav, maximálneho prípustného zaťaženia nápravy a konfigurácie podvozku. Pomer medzi hodnotou konkrétneho prípojného vozidla a hodnotou referenčného prípojného vozidla je vymedzený vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2022/1362 ako pomer účinnosti. Účinnejšie prípojné vozidlá majú hodnotu pomeru účinnosti nižšiu ako 1.
- (5) Základom pre výpočet pomeru účinnosti môžu byť kilometre, tonokilometre alebo m³-kilometre. V prípade všetkých prípojných vozidiel okrem veľkoobjemových vozidiel by sa mal používať pomer účinnosti na základe tonokilometrov. Veľkoobjemové prípojné vozidlá sú prípojné vozidlá, ktoré sú primárne určené na prepravu objemného tovaru. Pomer účinnosti na základe tonokilometrov nemožno v prípade veľkoobjemových prípojných vozidiel použiť, pretože tieto prípojné vozidlá majú vyšší valivý odpor a hmotnosť ako ich tradičné ekvivalenty. V prípade veľkoobjemových prípojných vozidiel by sa namiesto toho mal používať pomer účinnosti na základe m³-kilometrov.
- (6) Trieda emisií CO₂ jazdnej súpravy s účinnejším prípojným vozidlom by mala byť vyššia ako trieda emisií CO₂ samotného motorového vozidla, čím by sa poskytol prístup k vyššiemu zníženiu cestných poplatkov. Vplyv potenciálu zníženia emisií CO₂ prípojného vozidla na triedu emisií CO₂ jazdnej súpravy by mal byť založený na porovnaní pomeru účinnosti konkrétneho prípojného vozidla s prahovými hodnotami pomeru účinnosti uvedenými v tejto smernici. V prípade návesov a iných prípojných vozidiel sa predpokladajú odlišné prahové hodnoty, keďže ich potenciál zníženia emisií CO₂ nákladovo efektívnym spôsobom je odlišný.

⁴ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 z 1. augusta 2022, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o vlastnosti ťažkých úžitkových prípojných vozidiel z hľadiska ich vplyvu na emisie CO₂, spotrebu paliva, spotrebu energie a dojazd s nulovými emisiami motorových vozidiel, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2020/683 (Ú. v. EÚ L 205, 5.8.2022, s. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**).

- (7) Ak členský štát zahrnie vplyv prípojných vozidiel na emisie CO₂ z jazdných súprav ťažkých nákladných vozidiel do režimov spoplatňovania ciest na svojom území a uloží špecifické poplatky za jazdné súpravy, ktoré sa odchyľujú od maximálnych hmotností a/alebo rozmerov stanovených v smernici Rady 96/53/ES⁵, tento členský štát by mal mať možnosť uplatniť zníženie cestných poplatkov na také jazdné súpravy, ktorých súčasťou je aspoň jedno účinnejšie prípojné vozidlo.
- (8) Komisia by mala byť splnomocnená zmeniť prílohu VIII k smernici 1999/62/ES prostredníctvom delegovaných aktov s cieľom vymedziť alebo upraviť prahové hodnoty pomeru účinnosti, ktoré sú v nej stanovené, a vymedziť metodiku pridelenia prípojných vozidiel, ktoré prešli procesom modernizácie, do tried prípojných vozidiel, a to najmä tých vozidiel, ktorým nebol priradený pomer účinnosti v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2022/1362. Prahové hodnoty pomeru účinnosti by sa mali vymedziť hneď, ako sa získajú údaje o účinnosti prípojných vozidiel aspoň za jeden rok podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956⁶. Prahové hodnoty pomeru účinnosti by mali byť založené na priemernej účinnosti vozového parku prípojných vozidiel, ak sú referenčné emisie CO₂ pre takéto vozidlá uverejnené, a na potenciáli, ktorý tieto prípojné vozidlá majú na zvýšenie účinnosti. Následne by sa mali upravovať, aby odrážali technický pokrok a čoraz väčšie rozšírenie nových technológií, ako sú prípojné vozidlá s hnacími nápravami. Vo vymedzení metodiky v prípade modernizovaných prípojných vozidiel by sa malo zohľadniť namontovanie vybavenia zlepšujúceho ich energetické vlastnosti, ako sú aerodynamické zariadenia, ktoré možno overiť počas pravidelnej kontroly technického stavu a ktoré by sa mali uviesť v protokole o kontrole technického stavu, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ⁷.
- (9) S cieľom zabezpečiť, aby vodiči správne deklarovali vlastnosti prípojného vozidla pripojeného k motorovému vozidlu pri uplatnení zníženia poplatkov na základe emisií CO₂, je nutné, aby bol úradníkom zodpovedným za presadzovanie práva na požiadanie poskytnutý doklad o emisnej triede jazdnej súpravy vrátane dokladu potvrdzujúceho vlastnosti prípojného vozidla. Ak by takýto doklad nebol poskytnutý, členský štát by bol oprávnený vyberať poplatky len na základe emisnej triedy motorového vozidla.
- (10) S cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie diferenciácie cestných poplatkov podľa emisií CO₂ treba zmeniť smernicu Rady 1999/37/ES⁸ tak, aby sa podľa dostupnosti na osvedčení o zhode alebo na osvedčení o schválení jednotlivého vozidla vyžadovalo uvádzanie pomeru účinnosti prípojných vozidiel v rámci ich osvedčenia o evidencii. Je dôležité zabezpečiť, aby boli k dispozícii údaje týkajúce sa účinnosti prípojných

⁵ Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59, **ELI:** <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>).

⁶ 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, **ELI:** <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>).

⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51, **ELI:** <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁸ Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57, **ELI:** <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

vozidiel na výmenu informácií medzi členskými štátmi, ako sa stanovuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520⁹.

- (11) ~~Okrem toho je vhodné zmeniť smernicu 1999/62/ES s cieľom zohľadniť novú štruktúru nariadenia (EÚ) 2019/1242 zmeneného [doplniť odkaz, keď bude známy]. Cieľom týchto nevyhnutných zmien je zachovať súčasný význam vymedzenia pojmov vozidlo s nulovými emisiami, vozidlo s nízkymi emisiami, referenčné emisie CO₂ a trajektória znižovania emisií, pričom posledný uvedený pojem by sa mal aktualizovať s cieľom zosúladiť jeho uplatniteľnosť s uvedeným nariadením po roku 2030. Týmto zmenami by sa mala zachovať aj povinnosť diferencovať poplatky za infraštruktúru a užívateľské poplatky a čas, odkedy sa táto povinnosť uplatňuje. Pokiaľ ide o podskupiny vozidiel, na ktoré sa už vzťahuje uvedené nariadenie, týmito zmenami by sa malo predovšetkým objasniť, že táto povinnosť sa uplatňuje od 13. mája 2023, konkrétne dva roky od dátumu uverejnenia vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2021/781¹⁰, v ktorom sa stanovujú referenčné emisie CO₂ pre tieto podskupiny vozidiel. S cieľom zabezpečiť včasné prijatie týchto zmien, pokiaľ ide o dátum nadobudnutia účinnosti zmien nariadenia (EÚ) 2019/1242, by sa mala stanoviť lehota jedného roka na transpozíciu do vnútroštátnych právnych predpisov.~~

- (11) Je vhodné objasniť a zjednodušiť určité ustanovenia smernice 1999/62/ES¹¹ s cieľom zohľadniť zmeny nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1610 týkajúce sa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242¹², ako aj zmeny nariadenia Komisie (EÚ) 2022/1379¹³ týkajúce sa nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400¹⁴. Navrhované zmeny sa týkajú vymedzenia pojmov emisie CO₂, vozidlo s nulovými emisiami, ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami, skupina vozidiel, trajektória znižovania emisií a referenčné**

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520 z 19. marca 2019 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o neuhradenom cestnom mýte v Únii (Ú. v. EÚ L 91, 29.3.2019, s. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

¹⁰ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2021/781 z 10. mája 2021 o uverejnení zoznamu uvádzajúceho určité hodnoty emisií CO₂ jednotlivých výrobcov, ako aj priemerné špecifické emisie CO₂ všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel za evidovaných v Únii a referenčné emisie CO₂ podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 za nahlásovacie obdobie roku 2019 (Ú. v. EÚ L 167, 12.5.2021, s. 47).

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1610 zo 14. mája 2024, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlásovania, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956 (Ú. v. EÚ L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

¹² ** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

¹³ Nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1379 z 5. júla 2022, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ ide o určovanie emisií CO₂ a spotreby paliva stredne ťažkých a ťažkých nákladných vozidiel a ťažkých autobusov a s cieľom zaviesť elektrické vozidlá a iné nové technológie (Ú. v. EÚ L 212, 12.8.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁴ * Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 z 12. decembra 2017, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o určovanie emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

emisie CO₂, ako aj článku 7ga a článku 8 ods. 3, pričom sa zachováva ich pôvodný význam.

- (12) V tejto smernici by sa mal objasniť okamih, od ktorého sa uplatňuje povinnosť diferencovať cestné poplatky na základe emisií CO₂ pre podskupinu vozidiel. Odkazuje preto na uverejnenie referenčných emisií CO₂ podskupiny vozidiel prijatých v súlade s článkom 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242. Touto smernicou by sa takisto mal vnútroštátnym orgánom a poskytovateľom mýtnych služieb poskytnúť dostatočný čas na klasifikáciu vozidiel týchto podskupín vozidiel do tried emisií CO₂. Po uverejnení referenčných emisií CO₂ sa stanoví šesťmesačné obdobie na vykonanie. Pokiaľ ide o podskupiny vozidiel, na ktoré sa pôvodne vzťahovalo uvedené nariadenie, povinnosť diferencovať cestné poplatky sa uplatňuje od 13. mája 2023, čo bolo dva roky po dátume uverejnenia vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2021/781¹⁵.
- (13) V tejto smernici by sa mal objasniť dátum, od ktorého sa uplatňujú úpravy referenčných emisií CO₂ prijatých podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2019/1242. Na vykonanie tejto zmeny je vhodné šesťmesačné obdobie. Tento dátum by mal byť rovnaký vo všetkých členských štátoch, aby sa zabezpečilo rovnaké zaobchádzanie s prevádzkovateľmi dopravy, ktorí vlastnia podobné vozidlá prvýkrát zaevidované v ten istý deň, ale ktorí sú usadení v rôznych členských štátoch. Okrem toho sa vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) .../..., ktorým sa upravujú referenčné emisie CO₂ uvedené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2021/781 a špecifikuje sa metodika vymedzenia reprezentatívnych vozidiel [doplňte odkaz, keď bude známy], upravili referenčné emisie CO₂ s uplatňovaním od nahlasovacieho obdobia roku 2025 pre podskupiny vozidiel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH. V súčasnej verzii vymedzenia trajektórie znižovania emisií sa stanovuje, že upravené hodnoty sa uplatňujú od nahlasovacieho obdobia, ktoré sa začína po dátume začatia uplatňovania uvedeného aktu. Preto by sa mali uplatňovať od 1. júla 2026. S cieľom predísť tomu, aby šesťmesačné obdobie vykonávania uplynulo príliš skoro po prijatí tejto smernice a obdobie na vykonávanie by zostalo nedostatočné, sa výslovne zachováva dátum začatia uplatňovania 1. júla 2026.
- (14) Touto smernicou by sa mal zachovať význam vymedzenia trajektórie znižovania emisií podľa smernice 1999/62/ES zmenenej smernicou (EÚ) 2022/362. Nariadením (EÚ) 2024/1610 sa zmenilo nariadenie (EÚ) 2019/1242 zavedením cieľa zníženia emisií CO₂ na rok 2030 o 43 %. Touto zmenou je ovplyvnený gradient trajektórie znižovania emisií vymedzenej v smernici 1999/62/ES na roky do roku 2030 (vrátane). Určité prahové hodnoty pre triedy emisií CO₂ do roku 2030 (vrátane) sú preto prísnejšie ako v roku 2031 a nasledujúcich rokoch. Výsledná podoba trajektórie znižovania emisií nebola zamýšľaným dôsledkom prijatia nariadenia (EÚ) 2024/1610. Pôvodná štruktúra trajektórie znižovania emisií by sa preto mala obnoviť stanovením cieľa zníženia emisií CO₂ o 30 % do roku 2030 v smernici 1999/62/ES. Kým sa táto zmena nezačne uplatňovať, je možné, že určité vozidlá môžu byť zaradené do triedy emisií CO₂ s trajektóriou

¹⁵

Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2021/781 z 10. mája 2021 o uverejnení zoznamu uvádzajúceho určité hodnoty emisií CO₂ jednotlivých výrobcov, ako aj priemerné špecifické emisie CO₂ všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v Únii a referenčné emisie CO₂ podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 za nahlasovacie obdobie roku 2019 (Ú. v. EÚ L 167, 12.5.2021, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

znižovania emisií na základe cieľa zníženia emisií CO₂ do roku 2030 o 43 %. S cieľom zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie s vozidlami, ktoré sú zaradené do triedy emisií CO₂ po prijatí tejto smernice, by členské štáty mali tieto vozidlá do dvoch mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice preklasifikovať použitím trajektórie znižovania emisií na základe cieľa zníženia emisií CO₂ o 30 % do roku 2030.

- (15) V tejto smernici by sa malo objasniť, ako prideliť emisným triedam CO₂ vozidlá, ku ktorým je priložená informačná dokumentácia pre zákazníka a ktoré sú prvýkrát zaevidované pred začiatkom trajektórie znižovania emisií. V prípade podskupín vozidiel s referenčným obdobím roku 2021 alebo 2025, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2019/1242, existuje nesúlad medzi dátumom začiatku ich trajektórií znižovania emisií a lehotou, do ktorej majú výrobcovia poskytnúť k novým vozidlám informačnú dokumentáciu pre zákazníka vydanú v súlade s článkom 9 nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400. Dátumom začiatku trajektórie znižovania emisií podskupiny vozidiel je prvý deň referenčného obdobia pre danú podskupinu vozidiel, ako sa stanovuje v bode 3.2 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242. Lehota, do ktorej majú výrobcovia poskytnúť k novým vozidlám podskupiny vozidiel informačnú dokumentáciu pre zákazníka, je stanovená v článku 24 nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400. V prípade týchto podskupín vozidiel lehota pre výrobcov predchádza dátumu začiatku trajektórie znižovania emisií. V smernici 1999/62/ES sa neuvádza, ako zaradiť do emisných tried CO₂ vozidlá, ktoré boli prvýkrát zaevidované pred začiatkom trajektórie znižovania emisií. Členské štáty by mali do triedy emisií CO₂ klasifikovať tie vozidlá, pri ktorých môže ich vlastník predložiť dôkaz o emisiách CO₂ daných vozidiel v informačnej dokumentácii pre zákazníka. Prahové hodnoty tried emisií CO₂ pred začiatkom trajektórie znižovania emisií sú prahové hodnoty prvého roka trajektórie znižovania emisií.
- (16) V tejto smernici by sa malo objasniť, ako zaradiť profesionálne vozidlá do tried emisií CO₂. V nariadení (EÚ) 2019/1242 sa profesionálne vozidlá, ako sú vozidlá používané na zber odpadu alebo stavebné práce, odlišujú od iných typov vozidiel vymedzením podskupín pre profesionálne vozidlá. Tieto vozidlá sú zodpovedné za približne 2 % emisií v odvetví ťažkých úžitkových vozidiel a prevádzkujú sa najmä v mestách. Po prijatí nariadenia (EÚ) 2024/160 sa profesionálne vozidlá ako také identifikujú až po prvej registrácii. V informačnej dokumentácii pre zákazníka týkajúcej sa nového vozidla sa preto neuvádzajú informácie o profesionálnej povahe vozidla. Profesionálne vozidlá preto nemožno považovať za vozidlá patriace do podskupiny pre profesionálne vozidlá, keď sú zaradené do triedy emisií CO₂. Z objektívnych a praktických dôvodov by sa profesionálne vozidlá mali na účely smernice 1999/62/ES považovať za vozidlá patriace do príslušnej podskupiny vozidiel, ktoré neslúžia na profesionálne použitie.
- (17) V tejto smernici by sa malo objasniť, ako zaradiť modernizované vozidlá s nulovými emisiami do tried emisií CO₂. V nariadení (EÚ) 2019/1242 sa stanovujú ciele pre výrobcov na zníženie emisií CO₂ z nových ťažkých úžitkových vozidiel. Podľa uvedeného nariadenia majú výrobcovia prospech najmä z uvádzania vozidiel s nulovými emisiami na trh. Smernicou 1999/62/ES sa stimuluje dopyt po týchto vozidlách udelením znížených poplatkov v súlade s emisnou triedou CO₂ 5. Existujúca nevýhoda vozidiel s nulovými emisiami spočíva v tom, že majú kratší prevádzkový dojazd ako konvenčné vozidlá. S cieľom predĺžiť prevádzkový dojazd vozidla je možné vozidlá s nulovými emisiami modernizovať nahradením

sady batérií palivovým generátorom. Takéto modernizované vozidlá sa stávajú hybridnými vozidlami. Podľa smernice 1999/62/ES sa vozidlá klasifikujú do emisných tried CO₂ podľa dokumentácie o vozidle, ktorú výrobcovia vypracovali pred prvou registráciou vozidla. To znamená, že podľa súčasného legislatívneho rámca by takéto modernizované vozidlá naďalej využívali znížené poplatky v súlade s emisnou triedou CO₂ 5, hoci používajú palivový generátor. Takýto postup však narušia trh cestnej nákladnej dopravy v neprospech prevádzkovateľov používajúcich vozidlá s nulovými emisiami, ktoré nie sú modernizované, a neodráža skutočné zníženie emisií počas životnosti vozidiel na účely nariadenia (EÚ) 2019/1242. S cieľom zabezpečiť, aby všetky vozidlá patrili do tried emisií CO₂ na základe výsledkov simulačného nástroja VECTO, by sa preto vozidlá s nulovými emisiami, ktoré sú modernizované palivovým motorom, mali podľa smernice 1999/62/ES považovať za vozidlá patriace do triedy emisií CO₂ 1.

- (18) V tejto smernici by sa malo objasniť, ako zaradiť dvojpalikové vozidlá do tried emisií CO₂. V článku 24 ods. 2 písm. g) nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400 sa výrobcom ukladá povinnosť vydávať informačnú dokumentáciu pre zákazníka pre dvojpalikové vozidlá od 1. januára 2024. Niektoré dvojpalikové vozidlá však boli pred týmto dátumom zaevidované bez informačnej dokumentácie pre zákazníka. Vozidlá, ktoré boli prvýkrát zaevidované pred týmto dátumom, nemajú prístup k výhodnejším mýtnym sadzbám a môžu byť vystavené konkurenčnej nevýhode v porovnaní s podobnými vozidlami, ktoré boli zaevidované neskôr. Výrobcovia môžu určiť emisie CO₂ vozidla, ktoré už bolo zaevidované, vykonaním novej simulácie, v ktorej sa zohľadnia najnovšie požiadavky nariadenia (EÚ) 2017/2400. Členské štáty by mali akceptovať výsledok týchto simulácií ako dôkaz emisií CO₂ vozidla. Komisia by mala zabrániť využívaniu nezákonných výsledkov simulácie tak, že bude dohliadať na využívanie tejto možnosti výrobcami. Výrobca, ktorý sa rozhodne využiť túto možnosť, by preto mal v tejto veci informovať Komisiu. Členské štáty by tento dokument mali akceptovať len vtedy, keď ho dostanú priamo od výrobcu, ak je dokument v digitálnom formáte, pretože je menej náchylný na podvod, a ak tomuto výrobcovi bolo adresované kladné rozhodnutie Komisie.
- (19) Touto smernicou by sa mali vypustiť určité ustanovenia, ktoré sa stali zastaranými. V smernici 1999/62/ES sa stanovuje rozšírenie jej rozsahu pôsobnosti tak, aby zahŕňal podskupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2017/2400, ale ešte sa na ne nevzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242. Relevantnými ustanoveniami smernice 1999/62/ES sú článok 2 ods. 1 bod 30 písm. b), článok 2 ods. 1 bod 38 písm. b), článok 7ga ods. 1 tretí pododsek a článok 7ga ods. 7. Nariadením (EÚ) 2024/1610 sa rozšíril rozsah pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/1242 tak, aby zodpovedal rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2017/2400. Príslušné ustanovenia smernice 1999/62/ES sa preto stali zastaranými a mali by sa vypustiť, aby sa zjednodušilo znenie uvedenej smernice.
- (+220) Smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny smernice 1999/62/ES

Smernica 1999/62/ES sa mení takto:

1. Článok 2 ods. 1 sa mení takto:

a) Bod 28 sa nahrádza takto:

„28. „emisie CO₂“ ťažkého úžitkového vozidla sú špecifické emisie CO₂ (gCO₂/t-km) uvedené v bode 2.6.1 informačnej dokumentácie pre zákazníka daného vozidla, ak ide o ťažké nákladné vozidlo, alebo jeho špecifické emisie CO₂ (gCO₂/p-km) uvedené v bode 2.6.4 informačnej dokumentácie pre zákazníka daného vozidla, ak ide o autokar alebo autobus, ako sú vymedzené v časti II prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400 (*);“

* Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 z 12. decembra 2017, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o určovanie emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).;

ab) V bode 29 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) ťažké úžitkové motorové vozidlo uvedené v článku 3 bode 11 písm. a) alebo b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 (**)
alebo“

** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).;

bc) V bode 30 sa písmeno b) Bod 30 sa nahrádza takto:

„30. „ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami“ je ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami v zmysle článku 3 bodu 12 nariadenia (EÚ) 2019/1242;“;

„b) ťažké úžitkové vozidlo zo skupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje vykonávací akt prijatý podľa článku 7 ods. 7, ktorého emisie CO₂ sú nižšie ako 50 % referenčných emisií CO₂ jeho skupiny vozidiel, s výnimkou vozidiel s nulovými emisiami;“;

d) Bod 35 sa nahrádza takto:

„35. „skupina vozidiel“ je skupina vozidiel vymedzená v článku 4 prvom pododseku nariadenia (EÚ) 2017/2400;“;

ee) Bod 37 sa nahrádza takto:

„37. „trajektória znižovania emisií“ podskupiny vozidiel (sg) je trajektória znižovania emisií ťažkých nákladných vozidiel ($ET_{sg,Y}$) alebo autobusov a autokarov ($ETp_{sg,Y}$) určená v súlade s bodom 5.1.2.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242 a upravená takto:

a) pre roky $Y \leq 2030$, cieľ zníženia CO₂ do roku 2030 ($rf_{sg,Y}$ alebo $rfp_{sg,Y}$, kde $Y = 2030$) je 30 % a

b) pre roky $Y > 2030$ je cieľový faktor ($RET_{sg,Y}$ alebo $RET_{p,sg,Y}$) 0,7;“;

~~„37. „trajektória znižovania emisií“ za podskupinu vozidiel (sg) a nahlasovacie obdobie roku (Y), a to $ET_{sg,Y}$ je súčin ročného faktora zníženia emisií CO_2 ($RET_{sg,Y}$) a referenčných emisií CO_2 podskupiny (sg) (rCO_{2sg}), a to $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$; hodnota $RET_{sg,Y}$ sa určuje v súlade s bodom 5.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242;“;~~

df) Bod 38 sa nahrádza takto:

„38. „referenčné emisie CO_2 “ sú referenčné emisie CO_2 v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242;“;

~~„38. „referenčné emisie CO_2 “ sú:~~

~~a) v prípade podskupín vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242, hodnota vypočítaná podľa vzorca uvedeného v bode 3 prílohy I k uvedenému nariadeniu;~~

~~b) v prípade skupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje vykonávací akt prijatý podľa článku 7ga ods. 7, referenčné emisie CO_2 špecifikované v danom vykonávacom akte, ktoré zodpovedajú priemernej hodnote všetkých emisií CO_2 z vozidiel v tejto skupine vozidiel nahlásenej v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 (6) za prvé nahlasovacie obdobie, ktoré sa začne po dátume, od ktorého sa v súlade s článkom 24 nariadenia (EÚ) 2017/2400 zakazuje evidencia, predaj alebo uvedenie do prevádzky vozidiel v tejto skupine vozidiel, ktoré nespĺňajú povinnosti uvedené v článku 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400;“;~~

eg) Dopĺňajú sa tieto body:

„42. „prípojné vozidlo“ je prípojné vozidlo v zmysle článku 3 bodu 17 nariadenia (EÚ) 2018/858, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/1362 **(***)**;

43. „náves“ je prípojné vozidlo, ktoré napĺňa podstatu vymedzenia pojmu náves v článku 3 bode 33 nariadenia (EÚ) 2018/858 a ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/1362.“

******* Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 z 1. augusta 2022, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o vlastnosti ťažkých úžitkových prípojných vozidiel z hľadiska ich vplyvu na emisie CO_2 , spotrebu paliva, spotrebu energie a dojazd s nulovými emisiami motorových vozidiel, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2020/683 (Ú. v. EÚ L 205, 5.8.2022, s. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**)“.

2. Článok 7ga sa mení takto:

a) V odseku 1 sa druhý, tretí a štvrtý pododsek nahrádzajú takto:

„Členské štáty uplatňujú uvedenú diferenciáciu na podskupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242 **najneskôr šesť mesiacov po uverejnení** na základe referenčných emisií CO_2 **uvedených podskupín vozidiel prijatých** ~~uverejnených~~ v súlade s článkom 11 ods. 1 uvedeného nariadenia. V prípade podskupín vozidiel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH však členské štáty uplatňujú uvedenú diferenciáciu najneskôr 13. mája 2023.

Členské štáty uplatňujú Ak sa referenčné emisie CO₂, ako sú upravené upravia podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2019/1242 od prvého dňa šiesteho mesiaca po ich uverejnení. V prípade podskupín vozidiel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH však členské štáty uplatňujú referenčné emisie CO₂ v zmysle úprav na základe vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) .../... [doplňte odkaz, keď bude známy] od 1. júla 2026, tieto referenčné emisie CO₂ sa uplatňujú od začiatku nasledujúceho nahlasovacieho obdobia

Odehylene od druhého pododseku sa pre triedy emisií CO₂ 1, 4 a 5 uvedené v odseku 2 tohto článku uvedená diferenciácia uplatňuje na skupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahujú vykonávacie akty prijaté podľa odseku 7, a to najneskôr dva roky po prijatí uvedených vykonávacích aktov. Diferenciácia vychádza z referenčných emisií CO₂, ktoré sú v nich špecifikované, a uplatňuje sa až do uverejnenia referenčných emisií CO₂ pre dotknuté podskupiny vozidiel v súlade s článkom 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242. Od uverejnenia referenčných emisií CO₂ v súlade s článkom 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242 členské štáty uplatňujú tieto referenčné emisie CO₂ namiesto tých, ktoré sú špecifikované podľa odseku 7, a diferenciácia sa v prípade dotknutých podskupín vozidiel uplatňuje pre všetky triedy emisií.“;

b) V odseku 2 sa dopĺňajú tieto pododseky:

„Členské štáty preklasifikujú vozidlá, ktoré boli zaradené do triedy emisií CO₂ 2 alebo 3 s trajektóriou znižovania emisií na základe cieľa zníženia emisií CO₂ do roku 2030 o 43 %, a to tak, že namiesto tejto trajektórie použijú trajektóriu znižovania emisií založenú na ciele zníženia emisií CO₂ do roku 2030 o 30 %, a to najneskôr do [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice + dva mesiace].

Členské štáty považujú za oprávnené na klasifikáciu do triedy emisií CO₂ všetky vozidlá, pri ktorých môže účastník cestnej premávky poskytnúť dôkaz o emisiách CO₂ v informačnej dokumentácii pre zákazníka vydanéj v súlade s článkom 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400. Ak je dátum prvej evidencie vozidla pred začiatkom trajektórie znižovania emisií podskupiny vozidiel, do ktorej vozidlo patrí, uplatňujú sa hodnoty prvého roka trajektórie znižovania emisií pre túto podskupinu.

Členské štáty považujú profesionálne vozidlá vymedzené v článku 3 bode 9 nariadenia (EÚ) 2019/1242 za vozidlá patriace do príslušnej podskupiny vozidiel, ktoré neslúžia na profesionálne použitie.

Členské štáty neuplatňujú znížené poplatky v súlade s triedou emisií CO₂ 5 na vozidlá s nulovými emisiami, ktoré boli modernizované palivovým motorom, ktorý generuje elektrickú energiu alebo prispieva k pohonu vozidla. Členské štáty namiesto toho uplatňujú poplatky v súlade s emisnou triedou CO₂ 1.

Výrobcovia vozidiel môžu použiť simulačný nástroj stanovený v článku 5 nariadenia (EÚ) 2017/2400 na určenie emisií CO₂ dvojpalivového vozidla v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 21 nariadenia (EÚ) 2017/2400 po dátume jeho výroby, ak je dátum výroby daného vozidla pred 1. januárom 2024. Výrobca, ktorý má v úmysle využiť túto možnosť, informuje Komisiu o svojom zámere a Komisia rozhodne, či výrobca môže použiť

simulačný nástroj na účely stanovené v tomto odseku. Na účely klasifikácie vozidla do emisnej triedy CO₂ členské štáty akceptujú simuláciu vypracovanú výrobcami ako dôkaz emisií CO₂ vozidla za predpokladu, že im výrobca zašle výsledky simulácie priamo a v digitálnej podobe spolu s rozhodnutím Komisie určeným danému výrobcovi.“;

bc) Odsek 7 sa vypúšťa. ~~V odseku 7 sa prvý pododsek nahrádza takto:~~

~~„Komisia prijme vykonávacie akty s cieľom určiť referenčné emisie CO₂ pre skupiny vozidiel iné ako podskupiny 4 UD, 4 RD, 4 LH, 5 RD, 5 LH, 9 RD, 9 LH, 10 RD, 10 LH.“~~

3. Vkladá sa tento článok:

„Článok 7gc

1. Členské štáty môžu pri uplatňovaní článku 7ga zohľadňovať vplyv prípojných vozidiel na emisie CO₂ z ich jazdnej súpravy s motorovým vozidlom do 30. júna 2030. Od 1. júla 2030 tento vplyv musia zohľadňovať.

Ak členský štát uplatní prvý pododsek, trieda emisií CO₂ jazdnej súpravy uvedená v článku 7ga ods. 2 je ovplyvnená triedou prípojných vozidiel ťahaného prípojného vozidla v súlade s prílohou VIII.

2. Ak členský štát uplatní odsek 1 a v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. a) uloží špecifické poplatky za jazdné súpravy, ktoré sa odchyľujú od maximálnych hmotností a/alebo rozmerov stanovených v prílohe I k smernici Rady 96/53/ES*, v súlade s článkom 4 ods. 4 uvedenej smernice môže uplatniť zníženie cestných poplatkov na také jazdné súpravy, ktorých súčasťou je aspoň jedno prípojnú vozidlo, ktorému je priradená trieda prípojných vozidiel v súlade s prílohou VIII k tejto smernici.

Výška zníženia cestného poplatku môže zodpovedať zníženiu poskytnutému jazdným súpravám, ktoré sa neodchyľujú od maximálnych hmotností a/alebo rozmerov.

3. Komisia je splnomocnená prijať delegovaný akt v súlade s článkom 9d s cieľom zmeniť prílohu VIII na určenie prahových hodnôt pomeru účinnosti, ktoré sú v nej stanovené, alebo na ich úpravu v záujme zohľadnenia technického pokroku. Ich prvé určenie vychádza z priemernej účinnosti vozového parku prípojných vozidiel, ak sú referenčné emisie CO₂ pre tieto vozidlá uverejnené, a z potenciálu, ktorý tieto prípojnú vozidlá majú na zvýšenie účinnosti, pričom sa zohľadňuje rozdielny potenciál návesov a iných prípojných vozidiel.

V prípade tried prípojných vozidiel 1 a 2 uvedených v tabuľke v prílohe VIII Komisia prijme delegovaný akt, v ktorom určí prahové hodnoty pomeru účinnosti, najneskôr jeden rok od uverejnenia referenčných emisií CO₂ prípojných vozidiel podľa článku 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242.

Prípojnú vozidlo ~~V prípade triedy prípojných vozidiel triedy 3,~~ uvedenej v tabuľke v prílohe VIII, **sa vzťahuje na prípojnú vozidlá s nulovými emisiami vymedzené v článku 3 bode 11 písm. c) nariadenia (EÚ) 2019/1242, ktoré spĺňajú prahovú hodnotu pomeru účinnosti pre triedu prípojných vozidiel 3,** ktorá sa vzťahuje na prípojnú vozidlá vybavené zariadením, ktoré aktívne podporuje ich pohon a nemá spaľovací motor, prípadne má spaľovací motor emitujúci menej ako 5 g CO₂/kWh, ~~†Komisia prijme delegovaný akt, v ktorom určí prahové hodnoty pomeru účinnosti~~

po sprístupnení zákonom certifikovaných hodnôt týkajúcich sa týchto prípojných vozidiel.

Komisia je splnomocnená prijať delegovaný akt v súlade s článkom 9d s cieľom zmeniť prílohu VIII na stanovenie metodiky určenia pridelovania prípojných vozidiel modernizovaných pomocou vybavenia zlepšujúceho ich energetickú účinnosť do triedy prípojných vozidiel, najmä tých vozidiel, ktoré boli zaevidované, predané alebo ktoré majú byť uvedené do prevádzky pred dátumom začatia uplatňovania vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362.

4. Na účely vytvorenia záznamu o vybavení uvedenom v odseku 3 štvrtom pododseku členské štáty využijú položku 10 (ďalšie informácie) prílohy II k smernici 2014/45/EÚ**.

* Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51).“

4. V článku 7j ods. 2a sa prvý pododsek nahrádza takto:

„Ak vodič alebo prípadne dopravca, alebo poskytovateľ Európskej služby elektronického výberu mýta (EETS) nemôže predložiť doklad o emisnej triede vozidla na účely článku 7g ods. 2, článku 7ga a článku 7gb, členské štáty môžu uplatniť mýto alebo užívateľské poplatky až do maximálnej možnej výšky. Ak vodič alebo prípadne dopravca, alebo poskytovateľ Európskej služby elektronického výberu mýta (EETS) nemôže predložiť doklad o emisnej triede jazdnej súpravy na účely článku 7gc, členské štáty môžu uplatniť mýto alebo užívateľské poplatky na základe emisnej triedy motorového vozidla.“

5. V článku 8 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. V prípade spoločného systému užívateľských poplatkov uvedeného v odseku 1 tohto článku je konečným dátumom uplatňovania diferenciácií uvedených v článku 7ga ods. 1 pre podskupiny vozidiel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH 25. marec 2025.“;

56. V článku 9d sa prvý pododsek nahrádza takto:

„Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 9e s cieľom zmeniť túto smernicu, pokiaľ ide o prílohu 0, vzorce v prílohe IIIa bodoch 4.1 a 4.2, sumy uvedené v tabuľkách v prílohách IIIb a IIIc s cieľom prispôbiť ich vedeckému a technickému pokroku a o prahové hodnoty pomeru účinnosti uvedené v tabuľke v prílohe VIII s cieľom určiť ich alebo ich upraviť v záujme zohľadnenia technického pokroku.“

67. V článku 11 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) diferenciácii poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov na základe environmentálnych vlastností vozidiel podľa článku 7g, 7ga, 7gb alebo 7gc;“

78. Text v prílohe k tejto smernici sa dopĺňa ako príloha VIII.

Článok 2

Zmena smernice (EÚ) 2019/520

V prílohe I k smernici (EÚ) 2019/520 sa časť I nahrádza takto:

„Časť I. Údaje o vozidlách

Položka	P/N ⁽¹⁾	Poznámky
Evidenčné číslo	P	
Číslo šasi/identifikačné číslo vozidla (VIN)	P	
Členský štát evidencie	P	
Značka	P	(D.1 ⁽²⁾) napr. Ford, Opel, Renault
Modelový typ vozidla	P	(D.3) napr. Focus, Astra, Megane
Kód kategórie EÚ	P	(J) napr. mopedy, motocykle, automobily
Emisná trieda Euro	P	napr. Euro 4, Euro 6
Trieda emisií CO ₂	N	uplatniteľná na ťažké úžitkové vozidlá
Dátum preklasifikovania	N	uplatniteľná na ťažké úžitkové vozidlá
CO ₂ v g/tkm	N	uplatniteľná na ťažké úžitkové vozidlá
Veľkoobjemové zameranie: áno/nie	N	uplatniteľné na prípojné vozidlá
Pomer účinnosti – na základe tonokilometrov (-)...	N	uplatniteľný na prípojné vozidlá
Pomer účinnosti – na základe m ³ -kilometrov (-)...	N	uplatniteľný na prípojné vozidlá
Najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého vozidla	P	
1. P = povinné, ak je dostupné vo vnútroštátnej evidencii, N = nepovinné. 2. Harmonizovaný kód Únie, pozri smernicu 1999/37/ES.		

“

Článok 3

Zmena smernice 1999/37/ES

V prílohe I k smernici 1999/37/ES sa v bode (V) výfukové emisie dopĺňajú tieto body:

„(V.11) pomer účinnosti:

- V prípade iných ako veľkoobjemových prípojných vozidiel pomer účinnosti na základe tonokilometrov, ak sa uvádza v bode 49.11.2 osvedčenia o zhode vymedzenom v doplnku k prílohe VIII k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ)

2020/683* alebo v bode 49.11.2 osvedčenia o schválení jednotlivého vozidla vymedzenom v doplnku 1 k prílohe III k uvedenému nariadeniu.

- V prípade veľkoobjemových prípojných vozidiel pomer účinnosti na základe m³-kilometrov, ak sa uvádza v bode 49.11.3 osvedčenia o zhode vymedzenom v doplnku k prílohe VIII k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2020/683 alebo v bode 49.11.3 osvedčenia o schválení jednotlivého vozidla vymedzenom v doplnku 1 k prílohe III k uvedenému nariadeniu.

Veľkoobjemové zameranie sa uvádza v bode 49.10 osvedčenia o zhode ťažkých úžitkových prípojných vozidiel vymedzenom v doplnku k prílohe VIII k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2020/683 alebo v bode 49.10 osvedčenia o schválení jednotlivého vozidla vymedzenom v doplnku 1 k prílohe III k uvedenému nariadeniu,

(V.12) trieda prípojných vozidiel určená v súlade s článkom 7gc smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES;

* Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/683 z 15. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o správne požiadavky na schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a na dohľad nad trhom s nimi (Ú. v. EÚ L 163, 26.5.2020, s. 1)., **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**.“

Článok 4

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [jedného roka odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. Znenie týchto ustanovení bezodkladne oznámia Komisii.
Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 5

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 6

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predsedníčka*

*Za Radu
predseda/predsedníčka*