

V Bruseli 17. februára 2023
(OR. en)

6539/23

**Medziinštitucionálny spis:
2023/0042(COD)**

**CLIMA 82
ENV 147
TRANS 63
MI 122
CODEC 208
IA 23**

NÁVRH

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 15. februára 2023

Komu: Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.: COM(2023) 88 final

Predmet: Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2023) 88 final.

Príloha: COM(2023) 88 final



V Štrasburgu 14. 2. 2023
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956

(Text s významom pre EHP)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

[Európskym právnym predpisom v oblasti klímy](#) sa ako jedným z kľúčových prvkov [Európskej zelenej dohody](#), v ktorej sa stanovuje záväzok Komisie riešiť výzvy súvisiace s klímou a so životným prostredím, do právnych predpisov zakotvuje záväzok EÚ dosiahnuť do roku 2050 cieľ klimatickej neutrality a zvýšiť strednodobé ambície stanovením cieľa znížiť do roku 2030 čisté emisie aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990. To je v súlade so záväzkom EÚ prijať globálne opatrenia v oblasti klímy v rámci Parížskej dohody. Kríza spojená s inváziou Ruska na Ukrajinu ešte viac posilňuje potrebu znížiť závislosť EÚ od fosílnych palív, ako sa zdôrazňuje v [pláne REPowerEU](#), v ktorom sa stanovujú opatrenia na úsporu energie, diverzifikáciu dodávok, náhradu fosílnych palív a realizáciu rozumných investícií a reforiem vo všetkých hospodárskych odvetviach.

Za jednu pätinu celkových emisií skleníkových plynov v EÚ je zodpovedná najmä cestná doprava, pričom emisie z nej vykazujú rastúci trend. Dôvody prechodu na [mobilitu s nulovými emisiami](#) sú ešte silnejšie a jasnejšie vzhľadom na potrebu čo najrýchlejšieho zníženia energetickej závislosti EÚ, keďže cestná doprava je takisto zodpovedná za jednu tretinu všetkej konečnej spotreby energie v EÚ. V tejto súvislosti sa v pláne REPowerEU zdôrazňuje potreba zvýšiť úspory energie a efektívnosť v odvetví dopravy a urýchliť prechod na vozidlá s nulovými emisiami kombináciou elektrifikácie a bezfosilného vodíka na nahradenie fosílnych palív.

V záujme dosiahnutia týchto ambicióznejších cieľov v oblasti klímy prijala Komisia v júli 2021 komplexný [balík konzistentných politických návrhov](#) v rámci [balíka Fit for 55](#).

. Doprava je takisto zodpovedná za viac ako dve tretiny všetkých emisií oxidov dusíka a má významný podiel (približne 10 % alebo viac) na celkových emisiách iných znečisťujúcich látok. Najmä cestná doprava má naďalej značný podiel na emisiách všetkých hlavných látok znečisťujúcich ovzdušie (s výnimkou SO_x).

Bez ďalších opatrení toto odvetvie dostatočne neprispieje k dosiahnutiu cieľov v oblasti klímy a nulového znečistenia do roku 2030 a 2050 a k zníženiu energetickej závislosti EÚ. Z politických scenárov, ktoré sú základom plánu cieľov v oblasti klímy a balíka Fit for 55, vyplýva, že na zníženie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel budú potrebné vyššie ambície spolu s politikami na zlepšenie systémov nákladnej dopravy vrátane prechodu na iné druhy dopravy.

Odvetvie ťažkých úžitkových vozidiel je zodpovedné za viac ako štvrtinu emisií skleníkových plynov z cestnej dopravy v EÚ a za viac ako 6 % celkových emisií skleníkových plynov v EÚ. V roku 2019 boli emisie skleníkových plynov z ťažkých úžitkových vozidiel o 44 % vyššie než emisie z celkovej leteckej dopravy a o 37 % vyššie než emisie z celkovej námornej dopravy.

Celkovo má automobilový priemysel kľúčový význam pre hospodárstvo EÚ a predstavuje vyše 7 % HDP EÚ. Priamo alebo nepriamo zabezpečuje pracovné miesta v oblasti výroby, predaja, údržby, výstavby a dopravy, ako aj v oblasti dopravných služieb pre 14,6 milióna Európanov. EÚ patrí medzi najväčších svetových výrobcov motorových vozidiel a v tomto odvetví si udržiava technologické prvenstvo. Investície automobilového priemyslu EÚ do výskumu a vývoja dosahujú 60,9 miliardy EUR ročne. Význam odvetvia ťažkých úžitkových vozidiel v rámci automobilového priemyslu je značný, pričom v EÚ sa nachádza mnoho veľkých závodov na výrobu ťažkých úžitkových vozidiel. Hoci počet ročne vyrobených

nových ťažkých úžitkových vozidiel v EÚ, ktorý predstavuje približne 500 000 kusov, je podstatne nižší ako počet automobilov, pridaná hodnota na vyrobený kus je v prípade ťažkých úžitkových vozidiel výrazne vyššia.

Automobilový priemysel prechádza významnou štrukturálnou transformáciou vrátane zmien v oblasti čistých a digitálnych technológií, konkrétne ide o prechod od spaľovacích motorov k technológiám s nulovými a nízkymi emisiami, ako aj o čoraz viac prepojené vozidlá. Cieľom by malo byť umožniť automobilovému priemyslu napredovať a posilniť svoje prvenstvo v oblasti technológií budúcnosti.

Emisné normy CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá sú kľúčovými stimulmi na znižovanie emisií CO₂ v tomto odvetví. **Všeobecným cieľom** tohto návrhu je stanoviť nové emisné normy na zníženie emisií CO₂ a prispieť k prechodu na mobilitu s nulovými emisiami v širšom kontexte ambicióznejších cieľov EÚ v oblasti klímy do roku 2030 a klimatickej neutrality EÚ do roku 2050.

Návrh podporuje **tri špecifické ciele**. Prvým je nákladovo efektívnym spôsobom **znižovať emisie CO₂** z ťažkých úžitkových vozidiel v súlade s cieľmi EÚ v oblasti klímy a zároveň prispieť k zvýšeniu energetickej bezpečnosti EÚ. Vzhľadom na to, že účinok emisných noriem CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá na zníženie emisií vozového parku nie je okamžitý, a vzhľadom na dynamiku obnovy vozidlového parku je dôležité, aby sa včasným opatrením zabezpečilo dosiahnutie dlhodobého cieľa.

Druhým špecifickým cieľom je poskytnúť európskym **prevádzkovateľom a používateľom dopravy**, z ktorých väčšinu tvoria malé a stredné podniky, výhody vyplývajúce z rozsiahlejšieho využívania energetickejšieho vozidiel. Emisné normy CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá podnecujú výrobcov, aby zvýšili ponuku vozidiel s nulovými emisiami, a spotrebiteľia tak mohli využívať cenovo dostupnejšie modely vozidiel s nulovými emisiami a dosiahnuť značné úspory energie vďaka ich používaniu, čím sa znížia celkové náklady na vlastníctvo týchto vozidiel.

Tretím špecifickým cieľom je posilniť **prvenstvo EÚ v oblasti technológií a inovácií** v tomto odvetví nasmerovaním investícií do technológií s nulovými emisiami. Hoci je automobilový priemysel úspešný pri vývoji a výrobe pokročilých technológií vozidiel so spaľovacím motorom a ich predaji do celého sveta, musí čoraz viac investovať do technológií s nulovými emisiami, aby sa stal vedúcim aktérom v rámci prebiehajúceho celosvetového globálneho prechodu na mobilitu s nulovými emisiami.

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

Táto iniciatíva je úzko prepojená s návrhmi prijatými v rámci balíka Fit for 55.

Zabezpečením zníženia emisií z cestnej dopravy emisné normy CO₂ pomáhajú členským štátom najmä pri plnení ich cieľov stanovených v nariadení o spoločnom úsilí. Keďže slúžia na podporu elektrifikácie vozidiel, prispievajú k cieľom energetickej efektívnosti a prostredníctvom vytvorenia doplňujúcej cesty k používaniu energie z obnoviteľných zdrojov aj k cieľu v oblasti obnoviteľných zdrojov energie. Návrh je takisto v súlade s návrhmi, ktoré vzišli z Konferencie o budúcnosti Európy, najmä s tretím a so štvrtým návrhom o zmene klímy, energetike a doprave, v ktorých sa výslovne zdôrazňuje ďalšie znižovanie závislosti od ropy a plynu a podpora používania elektrických vozidiel, ako aj investície do potrebnej infraštruktúry nabíjajúcich staníc.

Medzi emisnými normami CO₂ a obchodovaním s emisiami v prípade budov a cestnej dopravy existuje jasná komplementárnosť. Emisné normy CO₂ sa zaoberajú ponukou vozidiel, ktoré budú viac palivovo úsporné, a vozidiel s nulovými emisiami, pričom sa v nich stanovujú požiadavky na výrobcov vozidiel, pokiaľ ide o ich vozový park nových vozidiel.

Rozšírenie obchodovania s emisiami sa týka používania paliva v celom vozidlovom parku. Mohol by sa ním zvýšiť dopyt po vozidlách, ktoré sú palivovo úspornejšie, a po vozidlách s nulovými emisiami, čím sa uľahčí plnenie cieľov uhlíkovej efektívnosti výrobcov vozidla.

Emisné normy CO₂, na základe ktorých sa na trh dodávajú nové vozidlá s nulovými emisiami, takisto predstavujú opatrenie doplnujúce smernicu o energii z obnoviteľných zdrojov, prostredníctvom ktorej sa stimuluje využívanie obnoviteľných a nízkouhlíkových palív pre vozidlá so spaľovacími motormi vo vozidlovom parku.

Významné synergie existujú aj medzi emisnými normami CO₂ a posilneným systémom obchodovania s emisiami a smernicou o energii z obnoviteľných zdrojov. Systém obchodovania s emisiami a smernica o energii z obnoviteľných zdrojov budú stimulovať dekarbonizáciu výroby elektriny tak, aby vozidlá s nulovými emisiami, podporené stimulmi emisných noriem CO₂, postupne prechádzali na pohon z obnoviteľných zdrojov energie, čím sa dosiahne dekarbonizácia emisií vznikajúcich v celom cykle od zdroja ku kolesám.

Významné synergie existujú aj v prípade návrhu normy Euro 7 o typovom schválení z hľadiska emisií, ktorým sa zabezpečuje, aby boli všetky vozidlá z technologického a ekonomického hľadiska čo najčistejšie. Je to obzvlášť dôležité, pretože aj vozidlá s nulovými emisiami stále emitujú mikroplasty z pneumatík a častice z brzdových systémov. Tieto nevyfukové emisie sa navrhuje regulovať v norme Euro 7.

A napokon, hoci sa emisnými normami CO₂ zabezpečuje ponuka vozidiel s nulovými emisiami, **nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá** predstavuje nevyhnutný doplnkový nástroj na odstránenie trhových prekážok brániacich zavádzaniu tejto infraštruktúry.

Kombinácia zdaňovania energie, investícií do infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, nového stanovovania cien uhlíka a aktualizovaných noriem CO₂ povedie k vyváženému a nákladovo efektívnemu prístupu k znižovaniu emisií z cestnej dopravy, odstráneniu trhových prekážok a zlyhaní trhu a investorom poskytuje istotu pri investovaní do technológií s nulovými emisiami.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Tento návrh je v súlade so všetkými opatreniami a politikami EÚ a pomáha jej dosiahnuť ambicióznejší cieľ na rok 2030 a úspešný a spravodlivý prechod ku klimateckej neutralite do roku 2050, ako Komisia skonštatovala v oznámení o Európskej zelenej dohode.

Spolu s návrhom, ktorý je súčasťou balíka Fit for 55, nástrojom Next Generation EU, plánom REPowerEU a viacročným finančným rámcom na roky 2021 – 2027 pomôže dosiahnuť súbežnú zelenú a digitálnu transformáciu, o ktorú sa Európa usiluje. Kombinácia týchto politík urýchli prechod na ekologické a udržateľné hospodárstvo, čím dôjde k prepojeniu opatrení v oblasti klímy s hospodárskym rastom. Iniciatíva je v súlade aj s politikami Únie v oblasti ekologického a obehového hospodárstva, udržateľnej a inteligentnej mobility a s cieľmi akčného plánu nulového znečistenia¹. Keďže urýchlenie využívania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami povedie k zníženiu znečistenia ovzdušia, pričom zníženie znečistenia prostredníctvom atmosférickej depozície bude mať súvisiace prínosy aj pre vodu a pôdu, iniciatíva prispieva k cieľom v oblasti čistého ovzdušia vrátane prísnejších noriem kvality ovzdušia v navrhovanej revízii² smerníc o kvalite okolitého ovzdušia.

¹ COM(2021) 400 final.

² COM(2022) 542 final.

Ako Komisia ohlásila vo svojom oznámení **Aktualizácia novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy**³, spoločne so subjektmi verejného sektora, zainteresovanými stranami a sociálnymi partnermi sa zapája do procesu spoločnej tvorby na identifikáciu zelených a digitálnych spôsobov transformácie, ktorými sa podporí rozšírenie výroby vozidiel s nulovými emisiami, rýchle zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá a súvisiace zvyšovanie úrovne zručností pracovníkov a ich rekvalifikácia. Priemyselný plán v kontexte Zelenej dohody⁴ zvýši konkurencieschopnosť európskeho emisne neutrálneho priemyslu a podporí rýchly prechod ku klimatickej neutralite. Cieľom takéhoto plánu je vytvoriť priaznivejšie prostredie pre rozširovanie výrobných kapacít EÚ v oblasti emisne neutrálnych technológií a výrobkov v záujme plnenia ambiciózných cieľov Európy v oblasti klímy.

Táto iniciatíva je v súlade aj s politikou EÚ v oblasti výskumu a inovácií. Podpora vývoja technológií s nulovými emisiami bude takisto súčasťou rámcového programu EÚ pre výskum a inovácie, a to predovšetkým prostredníctvom partnerstiev v rámci programu Horizont Európa.

Táto iniciatíva je v súlade s financovaním vozidiel s nulovými alebo nízkymi emisiami a ekologickej dopravy z prostriedkov EÚ. Financovanie prostredníctvom Kohézneho fondu, Európskeho fondu regionálneho rozvoja a Fondu na spravodlivú transformáciu predstavuje spolu 8,2 miliardy EUR na ekologickejšiu mestskú dopravnú infraštruktúru, 5,1 miliardy EUR na koľajové vozidlá ekologickejestskej dopravy, 1,1 miliardy EUR na infraštruktúru pre alternatívne palivá, 408 miliónov EUR na digitalizáciu mestskej dopravy – emisie skleníkových plynov a 141 miliónov EUR na digitalizáciu cestnej dopravy – emisie skleníkových plynov. Okrem toho podpora z Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti predstavuje 7,7 miliardy EUR na ekologickejšiu mestskú dopravnú infraštruktúru, 5,4 miliardy EUR na koľajové vozidlá ekologickejestskej dopravy, 60 miliónov EUR na digitalizáciu dopravy, ak je čiastočne určená na zníženie emisií skleníkových plynov v mestskej doprave, 380 miliónov EUR na digitalizáciu dopravy, ak je čiastočne určená na zníženie emisií skleníkových plynov v cestnej doprave, a 7,6 miliardy EUR na vozidlá s nulovými alebo nízkymi emisiami.

Dňa 12. januára 2023 nadobudlo účinnosť nariadenie o zahraničných subvenciách. Vďaka novému súboru pravidiel na riešenie narušení spôsobených zahraničnými subvenciami zostane EÚ otvorená obchodu a investíciám. Tieto pravidlá zároveň zabezpečia rovnaké podmienky pre všetky spoločnosti pôsobiace na jednotnom trhu.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom tohto návrhu je článok 192 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). V súlade s článkom 191 a článkom 192 ods. 1 ZFEÚ musí Európska únia prispievať k dosahovaniu aj týchto cieľov: udržiavanie, ochrana a zlepšovanie kvality životného prostredia, podpora opatrení na medzinárodnej úrovni na riešenie regionálnych alebo celosvetových problémov životného prostredia, a to predovšetkým na boj proti zmene klímy. Nariadenie (EÚ) 2019/1242 aj nariadenie (EÚ) 2018/956 vychádzajú z článku 192 ZFEÚ.

³ COM(2020) 350 final.

⁴ COM(2023) 62 final.

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

Zmena klímy je cezhraničný problém, ktorý sa nedá riešiť len na vnútroštátnej alebo miestnej úrovni. Opatrenia v oblasti klímy sa musia koordinovať na európskej a podľa možnosti aj na celosvetovej úrovni. Opatrenia na úrovni EÚ sú opodstatnené na základe zásady subsidiarity v zmysle článku 5 Zmluvy o Európskej únii. Európska únia od roku 1992 pracuje na hľadaní spoločných riešení a presadzovaní globálnych opatrení na boj proti zmene klímy. Opatreniami na úrovni EÚ sa konkrétne zabezpečí nákladovo efektívne plnenie cieľov zníženia emisií do roku 2030 aj v dlhodobejšej perspektíve, pričom sa nimi zaručí spravodlivosť a environmentálna integrita. Kompetencie EÚ v oblasti zmeny klímy sa potvrdzujú a stanovujú v článkoch 191 až 193 ZFEÚ.

Vzhľadom na cieľ zníženia emisií do roku 2030 a na cieľ klimatickej neutrality, ktorý sa má dosiahnuť do roku 2050, sú na zabezpečenie dostatočne vysokého príspevku odvetvia cestnej dopravy potrebné dôraznejšie opatrenia EÚ.

Hoci synergie môžu vzniknúť v dôsledku iniciatív na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni, samotné iniciatívy nebudú stačiť, a to aj vzhľadom na prirodzený medzinárodný rozmer cestnej nákladnej dopravy. Absencia koordinovaných opatrení EÚ by mala za následok riziko fragmentácie vnútorného trhu spôsobenej rôznorodosťou vnútroštátnych systémov, rozdielnymi úrovňami ambícií a rôznymi konštrukčnými parametrami. Okrem toho by jednotlivé členské štáty samy osebe predstavovali príliš malý trh na to, aby mohli podniknúť zmeny na úrovni priemyslu a vytvárať úspory z rozsahu.

- **Proporcionalita**

Týmto návrhom sa revidujú existujúce emisné normy CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá, aby sa prispelo k dosiahnutiu klimatických cieľov stanovených v európskom právnom predpise v oblasti klímy. Návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie cieľov Únie týkajúcich sa nákladovo efektívneho znižovania emisií skleníkových plynov pri súčasnom zabezpečení spravodlivosti a environmentálnej integrity. Predpokladané dodatočné náklady spojené s návrhom sú vyvážené prínosmi.

- **Výber nástroja**

Návrh sa týka zmeny nariadenia (EÚ) 2019/1242, a preto nariadenie predstavuje jediný vhodný právny nástroj.

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

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

Nariadenie (EÚ) 2019/1242 o normách CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá bolo prijaté a nadobudlo účinnosť v roku 2019. Stanovujú sa v ňom nové záväzné ciele v oblasti emisií CO₂, ktoré sa začnú uplatňovať od roku 2025. Hodnotenie účinného uplatňovania týchto ustanovení nie je v tejto fáze možné.

Je však potrebná revízia s cieľom zosúladiť uvedené nariadenie s ambíciami Európskej zelenej dohody a prísnejšími cieľmi zníženia emisií v rámci európskeho právneho predpisu v oblasti klímy. Tieto zmeny boli predmetom posúdenia vplyvu.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Komisia s cieľom získať dôkazy a zabezpečiť väčšiu transparentnosť zorganizovala od 20. decembra 2021 do 14. marca 2022 verejnú konzultáciu. Podrobné zhrnutie a výsledky sú uvedené v prílohe 2 k posúdeniu vplyvu týkajúcemu sa tohto návrhu. Komisia sa konkrétne

snažila získať spätnú väzbu od týchto zainteresovaných strán: členské štáty (celoštátne a regionálne orgány), výrobcovia vozidiel, dodávatelia komponentov a materiálov, nákupcovia vozidiel (súkromné osoby, podniky, spoločnosti spravujúce vozové parky), dodávatelia energie, environmentálne mimovládne organizácie, mimovládne organizácie v oblasti dopravy a spotrebiteľské mimovládne organizácie, sociálni partneri, výskumné a akademické inštitúcie.

Okrem verejnej konzultácie Komisia požiadala o spätnú väzbu aj prostredníctvom: i) stretnutí s príslušnými priemyselnými združeniami, výrobcami vozidiel, dodávateľmi komponentov a materiálov, prevádzkovateľmi dopravy, mimovládnyimi organizáciami; ii) pozičných dokumentov predložených zainteresovanými stranami alebo orgánmi v členských štátoch. Najdôležitejšie výsledky možno zhrnúť takto.

Väčšina respondentov podporila ciele „nákladovo efektívnym spôsobom znížiť emisie CO₂ z nových ťažkých úžitkových vozidiel v súlade s celkovým cieľom v oblasti klímy znížiť emisie do roku 2030 aspoň o 55 % a v súlade s cieľom dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050“.

Väčšina respondentov podporila aj ďalšie dva ciele („zníženie spotreby energie v EÚ a jej závislosti od dovozu fosílnych palív a posilnenie technického“ a „priemyselného prvenstva a stimulácia zamestnanosti v hodnotovom reťazci ťažkých úžitkových vozidiel v EÚ“), ale v nižšej miere ako prvý cieľ.

Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti, vo všetkých skupinách zainteresovaných strán väčšina respondentov podporila stanovenie nových cieľov pre nákladné vozidlá nad 7,5 t, mestské autobusy a autokary.

Čo sa týka cieľových úrovní, v konzultáciách sa odzrkadlila celková podpora ich posilnenia v dlhodobom aj krátkodobom horizonte. Environmentálne mimovládne organizácie a výrobcovia vozidiel s nulovými emisiami požadovali najambicióznejšie ciele, zatiaľ čo výrobcovia vozidiel, prevádzkovatelia dopravy, dodávatelia komponentov a dodávatelia palív podporovali menej ambiciózne ciele. Stanovenie noriem pre prípojné vozidlá a návesy považovali za dôležité všetky zainteresované strany s výnimkou polovice prevádzkovateľov dopravy, ktorí vyjadrili zmiešané názory. Čo sa týka prípadného zavedenia mechanizmu započítavania obnoviteľných a nízkouhlíkových palív do plnenia cieľa v oblasti emisií CO₂, v rámci konzultácie boli vyjadrené zmiešané názory.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Pokiaľ ide o kvantitatívne posudzovanie hospodárskych, sociálnych a environmentálnych vplyvov, posúdenie vplyvu vychádzalo z niekoľkých scenárov vypracovaných na základe modelu PRIMES. Táto analýza bola doplnená použitím ďalších modelovacích nástrojov, ako je E3ME a model JRC DIONE.

Zdrojom údajov z monitorovania emisií skleníkových plynov a iných vlastností vozového parku nových ťažkých úžitkových vozidiel sú ročné údaje z monitorovania, ktoré vykazujú členské štáty a výrobcovia a zhromažďuje Európska environmentálna agentúra (EEA) podľa nariadenia (EÚ) 2018/956.

Ďalšie informácie sa získali prostredníctvom zákaziek na poskytnutie služby zadaných externým dodávateľom.

- **Posúdenie vplyvu**

Posúdenie vplyvu je založené na integrovaných modelových scenároch, v ktorých sa odzrkadľuje vzájomné pôsobenie rôznych politických nástrojov na hospodárske subjekty, a to s cieľom zaistiť komplementárnosť, súdržnosť a účinnosť pri dosahovaní klimatických cieľov

na roky 2030 a 2050. Tieto scenáre zohľadňujú politiky navrhnuté v júli 2021 v rámci legislatívneho balíka Fit for 55 a novšieho plánu REPowerEU, ako aj navrhované nové normy Euro 7.

Posúdenie vplyvu pripojené k tomuto návrhu bolo navyše pripravené a vypracované v súlade s platnými usmerneniami týkajúcimi sa lepšej právnej regulácie. Výbor pre kontrolu regulácie vydal 16. septembra 2022 negatívne stanovisko. Po opätovnom predložení výbor vydal 6. decembra 2022 kladné stanovisko s výhradami.

Zlepšenia, ktoré odporučil výbor, boli zapracované do konečnej verzie.

Týka sa to najmä týchto hlavných bodov:

- identifikácia zostávajúcich nedostatkov v znižovaní emisií CO₂, ktoré sa majú iniciatívou riešiť,
- ďalší opis základného scenára,
- doplňujúce informácie o celkových nákladoch a prínosoch pre najdôležitejšie kombinácie možností a o ich proporcionalite,
- objasnenia týkajúce sa uprednostňovanej možnosti,
- diskusia o obmedzeniach a rizikách vyplývajúcich z možného nedostatočného využívania kľúčových technológií a podporných infraštruktúr vrátane dodatočnej analýzy neistôt, ktoré ovplyvňujú výsledky,
- ďalší rozvoj medzinárodnej konkurencieschopnosti odvetvia ťažkých úžitkových vozidiel.

Možnosti politiky

V rámci posúdenia vplyvu sa analyzovali možnosti politiky rozdelené na témy, ktoré majú riešiť zistené problémy a dosiahnuť ciele politiky.

1. cieľové hodnoty emisií CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá (rozsah pôsobnosti, úrovne, harmonogram, spôsoby);

Pokiaľ ide o cieľové úrovne, v rámci posudzovaných možností sa zvažovali tri trajektórie do roku 2040, v ktorých sa takisto odzrkadľoval cieľ do roku 2050 dosiahnuť zníženie emisií z dopravy o 90 %.

S cieľom prispieť k dosiahnutiu celkovej vyššej úrovne ambícií do roku 2030 a k cieľu klimateckej neutrality do roku 2050 sa uprednostňuje možnosť od roku 2030 výrazne posilniť cieľové hodnoty CO₂ pre celý vozový park EÚ v prípade nových ťažkých úžitkových vozidiel a rozšíriť rozsah uplatňovania. Tým sa zabezpečí potrebný podnet na zrýchlenie zásobovania trhu s vozidlami s nulovými emisiami, vytvoria sa výhody pre používateľov vozidiel a podporia sa inovácie a technologické prvenstvo a zároveň sa obmedzí nárast nákladov pre výrobcov. Normy pre ťažké úžitkové vozidlá prispievajú aj k zníženiu množstva látok znečisťujúcich ovzdušie.

Pokiaľ ide o harmonogram sprísňovania cieľov, uprednostňovanou možnosťou je zachovanie regulačného prístupu, pri ktorom sa ciele znižujú v päťročných úsekoch, aby sa zohľadnili vývojové cykly v automobilovom priemysle.

Prípadné príjmy z poplatkov za nadmerné emisie ostanú súčasťou všeobecného rozpočtu EÚ. Ďalšie zvažované možnosti by výrazne zvýšili administratívne zaťaženie, pričom pre automobilový priemysel by pri jeho transformácii nemali priamy prínos.

Zavedla by sa možnosť, aby sa malovýrobcom so sídlom v EÚ aj mimo nej udelila výnimka z cieľovej hodnoty.

2. osobitné stimuly pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami (ZLEV);

Zvažovali sa rôzne možnosti v súvislosti s mechanizmom stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, a to pokiaľ ide o druh mechanizmu aj o typ vozidiel, na ktoré sa má mechanizmus vzťahovať. Uprednostňovanou možnosťou je odstránenie systému stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami po roku 2030, keďže uvádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh sa bude riadiť prísnejšími cieľmi v oblasti CO₂, ktoré sa začnú uplatňovať po tomto termíne. Zjednodušia sa tým aj právne predpisy a predíde sa riziku oslabenia ich účinnosti.

3. mechanizmus, pomocou ktorého sa zohľadňuje možný prínos obnoviteľných a nízkouhlíkových palív na účely posúdenia súladu s cieľovými hodnotami.

V tejto súvislosti sa zvažovali dve možnosti: buď uhlíkový korekčný faktor, alebo systém uhlíkových kreditov. Uprednostňovanou možnosťou však nie je začleniť takýto účtovný mechanizmus, pretože by to nebolo nákladovo efektívne ani pre výrobcov, ani pre prevádzkovateľov a spoločnosť ako celok, viedlo by to k nejasnému rozdeleniu povinností jednotlivých subjektov v súvislosti s dosahovaním cieľov, oslabilo by sa účinnosť a zvýšilo administratívne zaťaženie a zložitosť. Podpora používania obnoviteľných a nízkouhlíkových palív sa uskutočňuje prostredníctvom revízie smernice o energii z obnoviteľných zdrojov, smernice o obchodovaní s emisiami v EÚ a smernice o zdaňovaní energie.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

V súlade so záväzkom Komisie týkajúcim sa lepšej právnej regulácie bol návrh vypracovaný inkluzívne, transparentne a za neustálej účasti zainteresovaných strán.

V porovnaní s aktuálnym nariadením sa od návrhu neočakáva, že prinesie zvýšenie administratívnych nákladov pre podniky a občanov. Okrem toho sa s cieľom prispieť k zjednodušeniu navrhuje, aby sa po roku 2030 odstránilo jedno existujúce ustanovenie, t. j. mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami (tzv. bonusov), a aby sa zaviedla výnimka pre malovýrobcov.

- **Základné práva**

V návrhu sa rešpektujú základné práva a zásady uznané predovšetkým v Charte základných práv Európskej únie⁵. Prispieva najmä k dosahovaniu vysokej miery ochrany životného prostredia v súlade so zásadou udržateľného rozvoja stanovenou v článku 37 Charty základných práv Európskej únie.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Analýza a spracovanie rôznych súborov údajov týkajúcich sa emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel sú základnými prvkami vykonávania a presadzovania emisných noriem CO₂. Vzhľadom na významné právne účinky súvisiace s analýzou a so spracovaním týchto súborov údajov je potrebné vyvinúť úsilie na zabezpečenie správnosti a spoľahlivosti týchto činností. V Komisii a Európskej environmentálnej agentúre bude potrebné nájsť ďalšie zdroje. Podrobný rozpis vplyvov na rozpočet sa uvádza v legislatívnom finančnom výkaze.

⁵ Ú. v. EÚ C 326, 26.10.2012, s. 391.

5. ĎALŠIE PRVKY

• Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Už existuje zavedený systém na monitorovanie vykonávania nariadenia (EÚ) 2019/1242. Členské štáty a výrobcovia každý rok podávajú Komisii správy o emisiách CO₂ a spotrebe paliva novoevidovaných ťažkých úžitkových vozidiel.

Komisia s podporou Európskej environmentálnej agentúry každý rok uverejňuje konečné údaje z monitorovania za predchádzajúce nahlasovacie obdobie vrátane špecifických emisií výrobcu v porovnaní s cieľmi týkajúcimi sa emisií CO₂ alebo trajektóriou. Právny predpis bude naďalej vychádzať z tohto zavedeného rámca monitorovania a zabezpečovania súladu.

• Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu

Článok 1 ods. 1: zmena článku 1 – Predmet úpravy a ciele

Článok 1 sa mení s cieľom vysvetliť, že v návrhu sa stanovuje aj požiadavka na monitorovanie a nahlasovanie určitých údajov o nových ťažkých úžitkových vozidlách.

Článok 1 ods. 2: zmena článku 2 – Rozsah pôsobnosti

Článok 2 sa mení s cieľom rozšíriť rozsah uplatňovania nariadenia na širší rozsah pôsobnosti nariadenia 2018/956, ktorý teraz zahŕňa prípojné vozidlá, mestské autobusy, autokary a iné typy nákladných vozidiel. Odkazy na smernicu 2007/46/ES⁶ (rámcová smernica o typovom schválení), ktorá bola zrušená od 1. septembra 2020, sa nahrádzajú odkazmi na nariadenie (EÚ) 2018/858 o typovom schválení⁷, ktoré sa uplatňuje od uvedeného dátumu. Na vozidlá navrhnuté a vyrobené alebo prispôbované na použitie civilnou ochranou, požiarnymi službami a útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku sa nevzťahujú cieľové hodnoty emisií CO₂.

Článok 1 ods. 3: zmena článku 3 – Vymedzenie pojmov

Niektoré vymedzenia pojmov sú aktualizované alebo doplnené.

Článok 1 ods. 4: nové články 3a a 3b

Doplňa sa článok 3a, v ktorom sa stanovuje, o koľko sa majú v určitých rokoch znížiť špecifické emisie CO₂ vozového parku nových ťažkých úžitkových vozidiel v Únii, a vymedzuje sa spôsob rozdelenia týchto cieľov medzi podskupiny ťažkých úžitkových vozidiel.

Takisto sa v ňom objasňuje, že cieľové hodnoty sa nevzťahujú na vozidlá na špeciálne účely, terénne vozidlá, terénne vozidlá na špeciálne účely a profesionálne vozidlá, ako sú samohybné žeriavy, lesné alebo poľnohospodárske vozidlá.

V článku 3b sa stanovujú požiadavky na emisie CO₂ týkajúce sa vozového parku nových prípojných vozidiel v Únii, ako aj cieľové hodnoty pre mestské autobusy s nulovými emisiami. Tento cieľ pre vozidlá s nulovými emisiami sa nevzťahuje na autokary používané na regionálnu a diaľkovú osobnú dopravu, na ktoré sa vzťahujú len cieľové hodnoty znižovania emisií CO₂ stanovené v článku 3a.

⁶ 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.

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES.

Článok 1 ods. 6: zmena článku 5 – Ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami

Článok 5 sa mení s cieľom ukončiť v roku 2029 systém stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami.

Článok 1 ods. 7: zmena článku 6 – Cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ výrobcu

Článok 6 sa mení tak, aby sa do cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ výrobcu zahrnuli emisie CO₂ súvisiace s prípojnými vozidlami a cieľové hodnoty pre autobusy s nulovými emisiami.

Článok 1 ods. 8: nový článok 6a – Presun vozidiel medzi výrobcami a článok 6b – Výnimka pre výrobcov malého objemu vozidiel

Doplňa sa nový článok 6a, ktorý dáva výrobcom možnosť za určitých podmienok presúvať jednotlivé vozidlá na účely výpočtu ich priemerných špecifických emisií CO₂.

Doplňa sa nový článok 6b, ktorý dáva výrobcom zodpovedným za evidenciu menej ako 100 nových ťažkých úžitkových vozidiel v EÚ možnosť byť oslobodení od povinnosti spĺňať cieľové hodnoty emisií CO₂.

Článok 1 ods. 9: zmena článku 7 – Emisné kredity a emisné dlhy

Článok 7 sa mení tak, aby výrobcovia mohli zohľadniť emisné kredity alebo emisné dlhy aj po nahlasovacom období roku 2029. Trajektória znižovania emisií CO₂ sa určuje aj na nahlasovacie obdobie rokov 2030 až 2040.

Článok 1 ods. 10: nový článok 7a – Priradenie vozidiel k výrobcovi a článok 7b – Výpočet priemerných špecifických emisií CO₂ z vozidiel kategórie M

Doplňa sa článok 7a, v ktorom sa stanovuje spôsob priradenia evidovaných vozidiel k výrobcovi na účely posúdenia súladu. Dopĺňa sa nový článok 7b, v ktorom sa stanovuje, ako sa vypočítajú priemerné špecifické emisie CO₂ z vozidiel kategórie M v prípade, že primárny výrobca vozidla nie je výrobcom dokončovaného vozidla.

Článok 1 ods. 12: zmena článku 9 – Overenie údajov monitorovania

Článok 9 sa mení tak, aby zahŕňal ďalšie prípady, v ktorých musia typové schvaľovacie úrady a výrobcovia oznámiť Komisii akékoľvek odchýlky od nahlásených údajov.

Článok 1 ods. 13: zmena článku 10 – Posudzovanie referenčných emisií CO₂

Článok 10 sa mení tak, aby sa vzťahoval na posudzovanie referenčných emisií CO₂ podskupín vozidiel, ktoré boli pridané do rozšíreného rozsahu pôsobnosti.

Článok 1 ods. 14: zmena článku 11 – Uverejnenie údajov a výsledkov výrobcov

Doplňa sa nový odsek, ktorý umožňuje Komisii doplniť vykonávacie akty uvedené v tom istom článku, ak je potrebné upraviť referenčné emisie v dôsledku zmien postupu určovania emisií CO₂.

Článok 1 ods. 15: zmena článku 13 – Overovanie emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke

Do článku 13 ods. 3 sa dopĺňa veta, ktorou sa stanovuje povinnosť zodpovedného typového schvaľovacieho úradu vystaviť vyhlásenie o oprave s opravenými údajmi a zaslať toto vyhlásenie Komisii a dotknutým stranám, ak údaje v dokumentácii o typovom schválení nie je možné opraviť podľa nariadenia (EÚ) 2018/858.

Článok 1 ods. 16: nové články 13a až 13f

Článkami 13a až 13f sa do zmeneného nariadenia (EÚ) 2019/1242 začleňujú články 4 až 9 nariadenia (EÚ) 2018/956.

Nový článok 13a – Monitorovanie a nahlasovanie členskými štátmi

Doplňa sa nový článok 13a, ktorý do veľkej miery zodpovedá článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/956 a v ktorom sa stanovuje povinnosť členských štátov monitorovať a nahlasovať určité údaje o nových ťažkých úžitkových vozidlách.

Nový článok 13b – Monitorovanie a nahlasovanie výrobcami alebo inými subjektmi

Doplňa sa nový článok 13b, ktorý do veľkej miery zodpovedá článku 5 nariadenia (EÚ) 2018/956 a v ktorom sa stanovuje povinnosť výrobcov alebo iných subjektov monitorovať a nahlasovať určité údaje o nových ťažkých úžitkových vozidlách. Doplňa sa nový odsek, v ktorom sa objasňujú povinnosti výrobcov a iných subjektov zodpovedných za určenie emisií ťažkého úžitkového vozidla.

Nový článok 13c – Centrálny register

Doplňa sa nový článok 13c, ktorý do veľkej miery zodpovedá článku 6 nariadenia (EÚ) 2018/956 a v ktorom sa stanovuje povinnosť Komisie viesť a aktualizovať centrálny register.

Nový článok 13d – Overovacie kontroly na ceste

Doplňa sa nový článok 13d, ktorý do veľkej miery zodpovedá článku 7 nariadenia (EÚ) 2018/956 a v ktorom sa stanovuje povinnosť Komisie monitorovať výsledky overovacích kontrol na ceste v súlade s článkom 7 nariadenia (EÚ) 2018/956.

Nový článok 13e – Kvalita údajov

Doplňa sa nový článok 13e, ktorý do veľkej miery zodpovedá článku 8 nariadenia (EÚ) 2018/956 a v ktorom sa stanovuje povinnosť Komisie, príslušných orgánov a výrobcov zabezpečiť kvalitu údajov na základe vykonávacieho aktu, ktorý má Komisia prijať.

Nový článok 13f – Správne pokuty

Doplňa sa nový článok 13f o správnych pokutách, ktorý zodpovedá článku 9 nariadenia (EÚ) 2018/956.

Článok 1 ods. 17: zmena článku 14 – Zmeny príloh

V článku 14 sa vymedzujú všetky právomoci Komisie meniť delegovanými aktmi technické prvky v prílohách. Spájajú sa v ňom už existujúce právomoci uvedené v nariadeniach (EÚ) 2018/956 a 2019/1242 a dopĺňajú sa nové právomoci, ktoré boli potrebné z dôvodu rozšírenia rozsahu pôsobnosti navrhovaného nariadenia.

Článok 1 ods. 18: zmena článku 15 – Preskúmanie a predkladanie správ

V článku 15 sa navrhuje preskúmanie navrhovaného nariadenia v roku 2028.

Článok 1 ods. 19: zmena článku 17 – Vykonávanie delegovania právomoci

Odseky 2, 3 a 6 sa aktualizujú s cieľom doplniť odkazy na právomoci obsiahnuté v novopridaných dodatočných článkoch integrujúcich predchádzajúce nariadenie (EÚ) 2018/956 o monitorovaní a nahlasovaní.

Článkom 2 sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956.

V **článku 3** sa stanovuje nadobudnutie účinnosti tohto nariadenia.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956**

(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) Riešenie výziev súvisiacich s klímou a so životným prostredím a dosiahnutie cieľov Parížskej dohody prijatej v decembri 2015 v rámci Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC) sú ťažiskom oznámenia o Európskej zelenej dohode, ktoré Komisia prijala 11. decembra 2019³. Potreba a význam Európskej zelenej dohody vzhľadom na veľmi vážny vplyv pandémie COVID-19 na zdravie a hospodársku prosperitu občanov Únie ešte vzrástli.
- (2) V Európskej zelenej dohode sa kombinuje komplexný súbor vzájomne sa posilňujúcich opatrení a iniciatív zameraných na dosiahnutie klimatickej neutrality v Únii do roku 2050 a vytyčuje sa nová stratégia rastu, ktorej cieľom je transformovať Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom efektívne využívajúcim zdroje, kde hospodársky rast nezávisí od využívania zdrojov. Jej cieľom je takisto ochraňovať, šetriť a zveľaďovať prírodný kapitál Únie a chrániť zdravie a blaho občanov pred environmentálnymi rizikami a vplyvmi. Zároveň táto transformácia vplýva inak na ženy ako na mužov a má osobitný dosah na niektoré znevýhodnené skupiny, napríklad na starších ľudí, osoby so zdravotným postihnutím či osoby s menšinovým rasovým alebo etnickým pôvodom. Preto sa musí zabezpečiť, aby bola táto transformácia spravodlivá a inkluzívna a aby sa pri nej na nikoho nezabudlo.

¹ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

² Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

³ Oznámenie Komisie z 11. decembra 2019 o Európskej zelenej dohode, COM(2019) 640 final.

- (3) Únia sa v aktualizovanom vnútroštátne stanovenom príspevku predloženom sekretariátu UNFCCC 17. decembra 2020 zaviazala, že do roku 2030 zníži čisté emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve Únie minimálne o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.
- (4) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119⁴ Únia do právnych predpisov zakotvila cieľ dosiahnuť do roku 2050 celohospodársku klimatickú neutralitu. V uvedenom nariadení sa takisto stanovuje záväzok Únie dosiahnuť do roku 2030 zníženie čistých emisií skleníkových plynov v EÚ (emisie po odpočítaní odstránených emisií) najmenej o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.
- (5) K dosiahnutiu tohto zníženia emisií by mali prispieť všetky odvetvia hospodárstva vrátane odvetvia cestnej dopravy.
- (6) Cieľom legislatívneho balíka Fit for 55, ktorý Európska komisia prijala v roku 2021, je dosiahnuť cieľ zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030. Zahŕňa celý rad politických oblastí. Revízia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242⁵ je neoddeliteľnou súčasťou tohto balíka.
- (7) V oznámení REPowerEU⁶ sa načrtol plán na ukončenie závislosti Únie od ruských fosílnych palív ešte pred koncom tohto desaťročia. V oznámení sa okrem iného zdôrazňuje význam ďalšieho zvyšovania efektívnosti a znižovania spotreby fosílnych palív v odvetví dopravy, kde sa elektrifikácia môže kombinovať s využívaním bezfosílného vodíka na nahradenie fosílnych palív.
- (8) S cieľom prispieť k zníženiu čistých emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 a v súlade so zásadou prvoradosti energetickej efektívnosti je potrebné sprísniť požiadavky na zníženie emisií stanovené v nariadení (EÚ) 2019/1242 pre ťažké úžitkové vozidlá. Takisto sa musí stanoviť jasné smerovanie k ďalšiemu znižovaniu emisií po roku 2030 s cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľa klimatickej neutrality do roku 2050.
- (9) Prísnejšie požiadavky na znižovanie emisií CO₂ by mali podnietiť zvýšenie podielu vozidiel s nulovými emisiami uvádzanými na trh Únie a zároveň by mali poskytnúť prínos používateľom a občanom v podobe kvality ovzdušia a úspor energie, ako aj zabezpečiť, že bude možné zachovať inovácie v hodnotovom reťazci automobilového priemyslu. Medzi vozidlá s nulovými emisiami v súčasnosti patria batéριοvé elektrické vozidlá, vozidlá s palivovým článkom a iné vozidlá na vodíkový pohon, pričom stále vznikajú technologické inovácie.
- (10) V tomto kontexte by sa mali stanoviť nové prísnejšie ciele zníženia emisií CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá na obdobie od roku 2030. Tieto ciele treba stanoviť na úrovni, ktorá bude predstavovať jasný signál na zrýchlenie uvádzania vozidiel s nulovými emisiami na trh Únie a na stimuláciu nákladovo efektívnych inovácií v oblasti technológií s nulovými emisiami.

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1).

⁵ 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).

⁶ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Plán REPowerEU, COM(2022) 230 final, 18. 5. 2022.

- (11) V aktualizovanej novej priemyselnej stratégii⁷ sa navrhuje spoločná tvorba zelených a digitálnych spôsobov transformácie v spolupráci s priemyslom, subjektmi verejného sektora, so sociálnymi partnermi a s ďalšími zainteresovanými stranami. V tejto súvislosti sa vytvára spôsob transformácie pre ekosystém mobility, ktorý bude sprevádzať transformáciu hodnotového reťazca automobilového priemyslu. V rámci tohto spôsobu sa osobitne prihliada na malé a stredné podniky v automobilovom dodávateľskom reťazci, na konzultácie so sociálnymi partnermi, a to aj zo strany členských štátov, a takisto vychádza z programu v oblasti zručností pre Európu s jeho iniciatívami, ako je Pakt o zručnostiach na mobilizáciu súkromného sektora a ostatných zainteresovaných strán s cieľom zvyšovať úroveň zručností európskej pracovnej sily a rekvalifikovať ju s ohľadom na zelenú a digitálnu transformáciu, a z mechanizmu na podporu talentov v rámci iniciatívy Využívanie talentov v regiónoch EÚ. Zároveň sa v rámci neho riešia náležité opatrenia a stimuly na európskej a vnútroštátnej úrovni na podporu cenovej dostupnosti vozidiel s nulovými emisiami. Mohlo by to napríklad zahŕňať možnosť pre členské štáty využiť navrhovaný Sociálno-klimatický fond na pomoc mikropodnikom pri nákupe kamiónov a nákladných vozidiel s nulovými emisiami.

Priemyselný plán v kontexte Zelenej dohody⁸ zvýši konkurencieschopnosť európskeho emisne neutrálneho priemyslu a podporí rýchly prechod ku klimatickej neutralite. Cieľom takéhoto plánu je vytvoriť priaznivejšie prostredie pre rozširovanie výrobných kapacít EÚ v oblasti emisne neutrálnych technológií a výrobkov v záujme plnenia ambiciózných cieľov Európy v oblasti klímy.

- (12) Cieľové hodnoty pre celý vozový park Únie treba doplniť nevyhnutným zavedením infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc, ako sa stanovuje v návrhu Komisie týkajúcom sa nariadenia o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá⁹.
- (13) Prechod ku klimatickej neutralite si vyžaduje značné investície do elektrických sietí vrátane zvýšenia kapacity, odolnosti a skladovania, ako aj ďalších pripojení. Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, pri cieľových úrovniach navrhovaných v článku 3a na rok 2030 zostanú podiel vozidiel s nulovými emisiami na celkovom vozovom parku vozidiel pohybujúcich sa po ceste a spotreba elektrickej energie v tomto odvetví obmedzené. Preto zostane obmedzený aj súvisiaci vplyv na elektrickú sieť.
- (14) Výrobcom by sa mala poskytnúť dostatočná flexibilita pri postupnom prispôbovaní ich vozového parku s cieľom riadiť prechod na vozidlá s nulovými emisiami nákladovo efektívne, a preto je vhodné zachovať prístup znižovania cieľových úrovní v päťročných úsekoch.
- (15) Vzhľadom na heterogénnu štruktúru celého vozového parku kamiónov nie je možné úplne predpovedať, či bude technologický vývoj vo všetkých oblastiach použitia dostatočne rýchly na to, aby sa zabezpečilo, že technológia s nulovými výfukovými emisiami bude životaschopnou voľbou. Môže ísť napríklad o použitie ťažkých úžitkových vozidiel na diaľkovú prepravu v špecifických územných morfológických a meteorologických podmienkach, autokarov a nákladných vozidiel na kritické

⁷ Oznámenie Komisie o aktualizácii novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy, COM(2021) 350 final, 5. máj 2021.

⁸ COM(2023) 62 final.

⁹ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ, 14. 7. 2021, COM(2021) 559 final.

bezpečnostné a ochranné účely, na ktoré nepostačujú technológie s nulovými výfukovými emisiami. Tieto vozidlá by mali tvoriť obmedzený podiel celého vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel. Vzhľadom na tieto skutočnosti by sa v prípade cieľa do roku 2040 malo počítať s určitou rezervou, aby sa zohľadnil vývoj technológií, ktorý ešte len nastane.

- (16) Verejní obstarávatelia alebo obstarávatelia by mali pri zadávaní zákaziek na nákup alebo používanie vozidiel uvedených v bode 4.2 prílohy I zväžiť odolnosť dodávok, a to aj zohľadnením Usmernenia týkajúceho sa účasti uchádzačov a tovaru z tretích krajín na trhu verejného obstarávania v EÚ [C(2019) 5494 final].
- (17) Výrobcovia budú vzhľadom na prísnejšie cieľové hodnoty pre celý vozový park Únie od roku 2030 musieť uviesť na trh Únie podstatne viac vozidiel s nulovými emisiami. V tejto súvislosti už mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami neplní svoj pôvodný účel a hrozí, že oslabí účinnosť nariadenia (EÚ) 2019/1242. Mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami sa preto od roku 2030 zruší.
- (18) Možnosť previesť príjmy z poplatkov za nadmerné emisie do osobitného fondu alebo príslušného programu bola predmetom hodnotenia podľa článku 15 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/1242 a dospelo sa k záveru, že by sa tým výrazne zvýšilo administratívne zaťaženie, pričom by pre automobilový priemysel nemala pri jeho transformácii priamy prínos. Príjmy z poplatkov za nadmerné emisie by sa teda mali naďalej považovať za príjem do všeobecného rozpočtu Únie v súlade s článkom 8 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/1242.
- (19) Predmet úpravy by sa mal rozšíriť tak, aby zahŕňal aj povinnosti monitorovania a nahlasovania, ktoré sú prostredníctvom tohto nariadenia začlenené do nariadenia (EÚ) 2019/1242.
- (20) Nariadenie (EÚ) 2019/1242 by sa malo zmeniť tak, aby malo rovnaký rozsah pôsobnosti ako nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956¹⁰.
- (21) V prípade vozidiel, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti právnych predpisov o typovom schválení v oblasti automobilového priemyslu, ako sú poľnohospodárske a lesné traktory, vozidlá navrhnuté a vyrobené na použitie ozbrojenými silami a pásové vozidlá, sa emisie CO₂ neurčujú, a preto tieto vozidlá nemusia spĺňať cieľové hodnoty emisií CO₂ stanovené v tomto nariadení.

Vozidlá navrhnuté a vyrobené alebo prispôbované na použitie civilnou ochranou, požiarnymi službami a útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku alebo rýchlou zdravotnou pomocou, ktoré sú dobrovoľne typovo schválené, by takisto mali byť oslobodené od povinnosti spĺňať cieľové hodnoty CO₂ stanovené v tomto nariadení, aby sa nevytvoril podnet na to, aby sa takéto vozidlá už dobrovoľne typovo neschvaľovali, čo by malo negatívny vplyv na bezpečnosť a životné prostredie, pokiaľ výrobca nepožiadá o zahrnutie týchto vozidiel.

Členské štáty by mali byť takisto oprávnené udeliť výnimku z povinnosti spĺňať cieľové hodnoty pre vozidlá, ktoré síce nie sú osobitne navrhnuté, ale sú zaevidované

¹⁰ 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).

na používanie civilnou ochranou, požiarnymi službami, útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku, ozbrojenými silami alebo rýchlou zdravotnou pomocou, ako sú bežné autokary používané na prepravu policajných alebo ozbrojených síl, a to potvrdením, že takáto výnimka je vo verejnom záujme.

Pokiaľ ide o určité skupiny vozidiel, ktoré sú typovo schválené a ktorých emisie CO₂ ešte nie sú z technických dôvodov určené, tieto vozidlá nemusia spĺňať cieľové hodnoty CO₂ stanovené týmto nariadením. Ide napríklad o vozidlá na špeciálne účely, ako sú samohybné žeriavy, nosiče hydraulických viacúčelových zariadení alebo vozidlá na prepravu nadlimitného nákladu, terénne vozidlá, ako napríklad niektoré vozidlá používané na banské, lesnícke a poľnohospodárske účely, ako aj iné vozidlá s neštandardnou konfiguráciou nápravy, ako sú vozidlá s viac ako štyrmi nápravami alebo viac ako dvomi hnacími nápravami, malé autobusy s maximálnou hmotnosťou nižšou ako 7,5 t a malé nákladné vozidlá s maximálnou hmotnosťou nižšou ako 5 t.

Profesionálne vozidlá, ako sú smetiarske autá, sklápacie vozidlá alebo automiešačky betónu, by mali byť aj naďalej vylúčené z výpočtu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcov.

- (22) Mali by sa zaviesť určité vymedzenia pojmov s cieľom zosúladiť terminológiu s terminológiou právnych predpisov Únie v oblasti typového schválenia vozidiel, najmä s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858¹¹ a nariadením Komisie (EÚ) 2017/2400¹².
- (23) Na účely novozavedeného presunu vozidiel medzi výrobcami a stanovenia výnimky pre výrobcov malého objemu vozidiel by sa do nariadenia (EÚ) 2019/1242 malo doplniť vymedzenie pojmu „skupina prepojených subjektov“, ktoré by v podstate nadviazovalo na terminológiu použitú v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631¹³ pre ľahké vozidlá.
- (24) Na vymedzenie povinností jednotlivých výrobcov by sa ciele Únie v oblasti znižovania emisií CO₂ pre celý vozový park nových ťažkých úžitkových vozidiel mali premietnuť do konkrétnych cieľov znižovania emisií pre podskupiny vozidiel, ktoré by mali byť vymedzené technickými charakteristikami zahrnutých vozidiel.
- (25) Keďže emisie CO₂ súvisiace s prípojnými vozidlami majú veľký vplyv na celkové emisie CO₂ a spotrebu energie motorových vozidiel, mali by sa definovať aj príslušné ciele pre prípojnú vozidlá.
- (26) Vzhľadom na technickú pripravenosť tohto subsektora a potrebu zlepšiť kvalitu ovzdušia v mestách by sa mal stanoviť povinný minimálny podiel nových mestských autobusov s nulovými emisiami.

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES.

¹² 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).

¹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (27) Povinný minimálny podiel mestských autobusov s nulovými emisiami by mal odrážať spoločenskú potrebu cenovo dostupnej verejnej dopravy, a to aj vo vidieckych oblastiach. Zvýšená ponuka mestských autobusov s nulovými emisiami, ktorá je výsledkom zavedenia takéhoto povinného minimálneho podielu, by mala mať pozitívny vplyv na obstarávacie náklady, a to tak z hľadiska počiatocnej kúpnej ceny, ako aj celkových nákladov na vlastníctvo mestských autobusov s nulovými emisiami, ktoré odrážajú úspory fosílnych palív vyplývajúce z ich prevádzky. Spoločným obstarávaním mestských autobusov založeným na platforme čistých autobusov sa môžu ešte viac znížiť náklady na nákup takýchto autobusov a navrhovaný Sociálno-klimatický fond by členské štáty mohli využiť na podporu zraniteľných občanov prostredníctvom zľavnených alebo bezplatných lístkov alebo predplatného na verejnú dopravu. Na regionálne a diaľkové autobusy a autokary vrátane autobusov na prepravu vo vidieckych oblastiach sa napokon naďalej vzťahujú ciele pre ťažké úžitkové vozidlá. Podpora zo Sociálno-klimatického fondu by mohla riešiť špecifické potreby vidieckych oblastí a zabrániť dopravnej chudobe¹⁴ zabezpečením prístupu k cenovo dostupnej verejnej doprave.
- (28) Faktor nulových a nízkych emisií by sa mal naposledy uplatňovať na nahlasovacie obdobie roku 2029, pretože po tomto období sa už nepovažuje za potrebný ako stimul na podporu vstupu vozidiel s nulovými emisiami na trh.
- (29) Keďže na účely dodržiavania predpisov by sa mali posudzovať skôr obchodné než právnické osoby, ekonomicky prepojení výrobcovia by mali mať v rámci určitých obmedzení možnosť presúvať medzi sebou vozidlá na účely zohľadňovania týchto vozidiel podľa nariadenia (EÚ) 2019/1242.
- (30) Okrem toho by v záujme posilnenia vývoja nových technológií s nulovými emisiami v špecializovaných malých a stredných podnikoch malo byť možné presúvať vozidlá s nulovými emisiami aj medzi neprepojenými subjektmi.
- (31) S cieľom predísť neprímerane vysokým nákladom na dodržiavanie predpisov a znížiť administratívne zaťaženie by výrobcovia malých objemov vozidiel splňajúci určité právne požiadavky mali byť oslobodení od povinnosti dodržiavať ciele v oblasti emisií CO₂. Keďže sú povinní plniť povinnosti nahlasovania podľa nariadenia (EÚ) 2019/1242, v prípade týchto výrobcov existuje vhodný kontrolný mechanizmus.
- (32) Existujúci systém viacročných emisných kreditov a emisných dlhov by sa mal predĺžiť do roku 2039, keďže po roku 2030 sa ciele znižovania emisií stále zvyšujú až do roku 2040 a počas tohto obdobia je potrebný výhľadový technický vývoj výrobcov.
- (33) V nariadení (EÚ) 2019/1242 by sa malo pre každú kategóriu vozidiel jasne stanoviť, kto je výrobcom, ktorému by sa malo vozidlo priradiť, čím sa osobitne zohľadnia rôzne sústavy pre vozidlá kategórie M.
- (34) Pravidlá overenia údajov z monitorovania by sa mali týkať aj možných opráv chýb *ex post* v nahlásených údajoch a toho, ako by Komisia mala postupovať pri takýchto opravách na účely plnenia cieľov v oblasti emisií CO₂ vozového parku.
- (35) Posudzovanie referenčných emisií CO₂ by sa malo zmeniť tak, aby sa vzťahovalo aj na podskupiny vozidiel, ktoré boli po novom zahrnuté do rozsahu pôsobnosti nariadenia 2019/1242.

¹⁴ V súlade s vymedzením v článku 2 ods. 2a nariadenia o Sociálno-klimatickom fonde.

- (36) Monitorovanie a nahlasovanie výrobcami a členskými štátmi je základným predpokladom vykonávania nariadenia (EÚ) 2019/1242. Zlúčenie nariadenia (EÚ) 2018/956 s nariadením (EÚ) 2019/1242 by malo priniesť synergie a umožniť výklad ustanovení s prihliadnutím na ciele oboch nariadení.
- (37) Pri príležitosti začlenenia ustanovení o monitorovaní a nahlasovaní do nariadenia (EÚ) 2019/1242 by sa mala využiť príležitosť na miernu úpravu týchto ustanovení vzhľadom na skúsenosti získané z prvých dvoch cyklov nahlasovania podľa nariadenia (EÚ) 2018/956.
- (38) Vzhľadom na skutočnosť, že určovanie už nebudú vykonávať len výrobcovia, nahlasovanie emisií CO₂ a iných technických údajov vozidiel by sa malo rozšíriť okrem výrobcov aj na subjekty, ktoré určujú emisie vozidiel podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400 a vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/1362¹⁵. Údaje, ktoré sa majú nahlasovať, by mali obsahovať dokumentáciu výrobcu.
- (39) Komisia by mala mať možnosť zohľadniť technický pokrok, vývoj logistiky nákladnej dopravy, potrebné úpravy na základe uplatňovania tohto nariadenia a zmeny základných právnych predpisov o typovom schválení, zabezpečiť, aby požiadavky týkajúce sa údajov a postup monitorovania a nahlasovania zostali v priebehu času relevantné na posudzovanie prispievania vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel k emisiám CO₂, zabezpečiť dostupnosť údajov o nových a pokročilých technológiách na znižovanie emisií CO₂ a o výsledkoch overovacích kontrol na ceste a zabezpečiť, aby rozpätia týkajúce sa hodnoty odporu vzduchu boli aj naďalej relevantné na informačné účely a účely porovnania, ako aj doplniť ustanovenia o správnych pokutách.
- (40) Z týchto dôvodov by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu kritérií, ktorými sa vymedzujú podskupiny vozidiel a profesionálne vozidlá, kritérií pre prevádzkové rozsahy rôznych technológií hnacej sústavy, zoznam a váhu profilov využitia, užitočné zaťaženie, počet cestujúcich, hmotnosť cestujúcich, najväčšie technicky prípustné užitočné zaťaženie, najvyšší technicky prípustný počet cestujúcich a objem nákladného priestoru podskupín vozidiel a hodnoty počtu najazdených kilometrov za rok, o zmenu požiadaviek týkajúcich sa údajov a postupu monitorovania a nahlasovania stanoveného v prílohách k tomuto nariadeniu, o upresnenie údajov, ktoré majú nahlasovať členské štáty v súvislosti s monitorovaním výsledkov overovacích kontrol na ceste, o zmenu rozpätí týkajúcich sa hodnoty odporu vzduchu a vymedzenie kritérií, výpočet a metódu výberu správnych pokút uložených výrobcom. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila náležité konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Predovšetkým sa v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, pričom majú ich experti systematický prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

¹⁵ 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).

(41) Nariadenie (EÚ) 2018/956 by sa malo zrušiť podľa harmonogramu, vďaka ktorému sa nahlasovacie obdobie prebiehajúce v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia ukončí v súlade s pravidlami platnými na začiatku tohto nahlasovacieho obdobia vrátane všetkých následných spracovaní zozbieraných údajov. Toto nariadenie by sa preto malo uplatňovať od začiatku nasledujúceho nahlasovacieho obdobia.

(42) Nariadenie (EÚ) 2019/1242 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1 **Zmeny nariadenia (EÚ) 2019/1242**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242 sa mení takto:

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Predmet úpravy a cieľ

1. Týmto nariadením sa stanovujú výkonové emisné požiadavky na emisie CO₂ nových ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré prispievajú k dosiahnutiu cieľa Únie spočívajúceho v znížení jej emisií skleníkových plynov, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2018/842¹⁶, ako aj cieľov Parížskej dohody¹⁷, a k zabezpečeniu riadneho fungovania vnútorného trhu.

2. V tomto nariadení sa tiež stanovujú požiadavky na nahlasovanie emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii.“

2. Článok 2 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje na nové vozidlá, ktoré boli buď typovo schválené alebo schválené jednotlivo podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, alebo si nevyžadujú typové schválenie podľa článku 2 ods. 3 uvedeného nariadenia a ktoré patria do týchto kategórií:

a) M₂ a M₃;

b) N₁, na ktoré sa nevzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/631, N₂ a N₃;

c) O₃ a O₄.

Na účely tohto nariadenia sa uvedené vozidlá označujú ako ťažké úžitkové vozidlá. Vozidlá, na ktoré sa vzťahujú písmená a) a b), sa označujú ako ťažké úžitkové motorové vozidlá.

Kategórie vozidiel uvedené v tomto nariadení odkazujú na kategórie vozidiel vymedzené v článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/858 a v jeho prílohe I.“;

b) Odsek 2 sa mení takto:

¹⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/842 z 30. mája 2018 o záväznom ročnom znižovaní emisií skleníkových plynov členskými štátmi v rokoch 2021 až 2030, ktorým sa prispieva k opatreniam v oblasti klímy zameraným na splnenie záväzkov podľa Parížskej dohody, a o zmene nariadenia (EÚ) č. 525/2013 (Ú. v. EÚ L 16, 19.6.2018, s. 26).

¹⁷ Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4.

i) Prvý pododsek sa nahrádza takto:

„2. Vozidlá uvedené v odseku 1 sa na účely tohto nariadenia považujú za nové ťažké úžitkové vozidlá v danom nahlasovacom období, ak sú v danom období prvýkrát evidované v Únii a neboli predtým zaevidované mimo Únie.“;

ii) Dopĺňa sa tento pododsek:

„Odsek 1 sa neuplatňuje na vozidlá prvýkrát zaevidované na obdobie nepresahujúce jeden mesiac a zaevidované výlučne na účely prechodu do krajiny mimo Únie.“;

c) Dopĺňajú sa tieto odseky 4, 5 a 6:

„4. Bez ohľadu na článok 2 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2017/2400 schválené vozidlá, na ktoré sa vzťahuje článok 2 ods. 3 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/858, nepodliehajú cieľovým hodnotám emisií CO₂ stanoveným v článku 3a tohto nariadenia, pokiaľ sa výrobca nerozhodne zahrnúť tieto vozidlá do výpočtu svojich špecifických emisií CO₂ a ich cieľových hodnôt pri nahlasovaní vozidla v súlade s časťou B prílohy IV k tomuto nariadeniu.

5. Vozidlá iné ako tie, ktoré sú uvedené v odseku 4, ktoré sú evidované na použitie civilnou ochranou, požiarnymi službami, útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku, ozbrojenými zložkami alebo rýchlou zdravotnou pomocou, nepodliehajú cieľovým hodnotám emisií CO₂ podľa článku 3a, ak členský štát uvedie takéto použitie v procese evidencie a nahlasovania, čím v údajoch nahlásených v súlade s časťou A prílohy IV potvrdí, že účel daného vozidla nemôže rovnocenne plniť vozidlo s nulovými emisiami, a preto je vo verejnom záujme zaevidovať vozidlo so spaľovacím motorom na splnenie tohto účelu.

6. Nahlasovacie povinnosti stanovené v článkoch 13a až 13f sa vzťahujú aj na vozidlá, na ktoré sa nevzťahujú cieľové hodnoty emisií CO₂ v súlade s odsekmi 4 a 5 tohto článku.“

3. Článok 3 sa mení takto:

a) Bod 1 sa nahrádza takto:

„1. „referenčné emisie CO₂“ sú priemerné špecifické emisie CO₂ všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel v referenčnom období za každú podskupinu vozidiel, určené v súlade s bodom 3 prílohy I;“;

b) Vkladajú sa tieto body 3a) a 3b):

„3a) „nahlasovacie obdobie“ je obdobie daného roka od 1. júla do 30. júna nasledujúceho roka;

3b) „referenčné obdobie“ je nahlasovacie obdobie určitého roka, v súvislosti s ktorým sú podľa tohto nariadenia špecifikované regulačné povinnosti týkajúce sa zníženia emisií pre určitú podskupinu vozidiel;“;

c) Bod 5 sa nahrádza takto:

„5. „cieľová hodnota špecifických emisií CO₂“ je cieľová hodnota emisií CO₂ každého výrobcu a stanoví sa každoročne za predchádzajúce nahlasovacie obdobie v súlade s bodom 4 prílohy I;“;

d) Bod 9 sa nahrádza takto:

„9. „profesionálne vozidlo“ je ťažké úžitkové vozidlo určené na používanie pri plnení osobitných úloh, ktoré podľa informácií uvedených v jeho osvedčení o zhode, ako ich nahlásili členské štáty, spĺňa kritériá stanovené v bode 1.2 prílohy I;“;

e) Bod 10 sa vypúšťa;

f) Vkladajú sa tieto body 10a) a 10b):

„10a) „nahlasovateľ“ je subjekt, ktorý je zodpovedný za nahlasovanie údajov Komisii;

10b) „určenie ťažkého úžitkového vozidla“ je určenie jeho emisií CO₂ alebo vstupných parametrov podľa článku 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400 alebo posúdenie jeho vlastností, pokiaľ ide o ich vplyv na emisie CO₂ a spotrebu paliva podľa článku 8 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2022/1362;“;

g) Bod 11 sa nahrádza takto:

„11. „vozidlo s nulovými emisiami“ sú tieto vozidlá:

- a) ťažké úžitkové motorové vozidlo s emisiami CO₂ najviac 5 g/tkm alebo 5 g/oskm, ako sa určuje v súlade s článkom 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400;
- b) ťažké úžitkové motorové vozidlo spĺňajúce podmienky bodu 1.1.4 prílohy I k tomuto nariadeniu, ak neboli určené žiadne emisie CO₂ podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400;
- c) prípojné vozidlo vybavené zariadením, ktoré aktívne podporuje jeho pohon a nemá spaľovací motor alebo má spaľovací motor emitujúci menej ako 5 g CO₂/kWh, ako je stanovené v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami alebo predpisom EHK OSN (ES) č. 49.“;

h) Bod 12 sa nahrádza takto:

„12. „ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami“ je ťažké úžitkové vozidlo, ktoré nemá nulové emisie, ale má špecifické emisie CO₂ nižšie ako polovica referenčných emisií CO₂ všetkých vozidiel v podskupine vozidiel, do ktorej toto ťažké úžitkové vozidlo patrí, ako sú určené v súlade s bodom 2.3.4 prílohy I;“;

i) Dopĺňajú sa tieto body 16 až 23:

„16. „primárne vozidlo ťažkého úžitkového vozidla“ je primárne vozidlo vymedzené v článku 3 bode 22 nariadenia (EÚ) 2017/2400, pre ktorého simuláciu je pridelená všeobecná karoséria, ktorá zodpovedá skutočnej karosérii ťažkého úžitkového vozidla, pokiaľ ide o konfiguráciu podlahy (nízka/vysoká) paluby (jednoduchá/dvojitá) a všetky ostatné prípadné parametre;

17. „dokončované vozidlo“ je dokončované vozidlo podľa vymedzenia v článku 3 bode 26 nariadenia (EÚ) 2018/858;

18. „dokončené vozidlo“ je dokončené vozidlo podľa vymedzenia v článku 3 bode 27 nariadenia (EÚ) 2018/858;
19. „terénne vozidlo“ je terénne vozidlo vymedzené v časti A bode 2.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858;
20. „vozidlo na špeciálne účely“ je vozidlo na špeciálne účely podľa vymedzenia v článku 3 bode 31 nariadenia (EÚ) 2018/858;
21. „terénne vozidlo na špeciálne účely“ je terénne vozidlo na špeciálne účely uvedené v časti A bode 2.3.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858;
22. „osvedčenie o zhode“ je osvedčenie o zhode vymedzené v článku 3 bode 5 nariadenia (EÚ) 2018/858;
23. „verejná zákazka“ v kontexte postupov verejného obstarávania, a pokiaľ nie je uvedené inak, je verejná zákazka v zmysle vymedzenia v článku 2 ods. 1 bode 5 smernice 2014/24/EÚ, „zákazky“ vymedzené v článku 2 bode 1 smernice 2014/25/EÚ, ako aj „koncesie“ vymedzené v článku 5 bode 1 smernice 2014/23/EÚ;“;

j) Dopĺňa sa tento odsek:

„Na účely tohto nariadenia je „skupina prepojených výrobcov“ výrobca a s ním prepojené podniky.

„Prepojené podniky“ sú:

a) podniky, v ktorých má výrobca priamo alebo nepriamo:

- i) právomoc uplatňovať viac ako polovicu hlasovacích práv alebo
- ii) právomoc vymenovať viac ako polovicu členov dozornej rady, predstavenstva alebo orgánov, ktoré v súlade s právom zastupujú podnik alebo
- iii) má právo riadiť záležitosti podniku;

b) podniky, ktoré majú priamo alebo nepriamo nad výrobcom práva alebo právomoci uvedené v písmene a);

c) podniky, v ktorých má podnik uvedený v písmene b) priamo alebo nepriamo práva alebo právomoci uvedené v písmene a);

d) podniky, v ktorých má výrobca spolu s jedným alebo viacerými podnikmi uvedenými v písmene a), b) alebo c) alebo v ktorých majú dva alebo viaceré podniky uvedené v písmene a), b) alebo c) spolu práva alebo právomoci uvedené v písmene a);

e) podniky, v ktorých sú práva alebo právomoci uvedené v písmene a) spoločne v držbe výrobcu alebo jedného či viacerých s ním prepojených podnikov uvedených v písmenách a) až d) a jednej alebo viacerých tretích strán.“

4. Vkladajú sa tieto články 3a až 3c:

„Článok 3a

Cieľové hodnoty emisií CO₂

1. Priemerné emisie CO₂ vozového parku nových ťažkých motorových vozidiel v Únii, iných ako vozidiel na špeciálne účely, terénnych vozidiel, terénnych vozidiel

na špeciálne účely a profesionálnych vozidiel, sa v porovnaní s priemernými emisiami CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2019 musia znížiť o tieto percentá:

- a) pre podskupiny vozidiel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH za nahlasovacie obdobia rokov 2025 až 2029 o 15 %;
 - b) pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia rokov 2030 až 2034 o 45 %;
 - c) pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia rokov 2035 až 2039 o 65 %;
 - d) pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia od roku 2040 o 90 %.
2. K týmto cieľovým hodnotám emisií CO₂ musia prispieť podskupiny vozidiel, ako sa stanovuje v bode 4.3 prílohy I.
 3. Emisie CO₂ súvisiace s vozovým parkom nových prípojných vozidiel v Únii sa musia znížiť v súlade s bodom 4.3 prílohy I.

Článok 3b

Cieľová hodnota vozidiel s nulovými emisiami pre mestské autobusy

1. V prípade vozidiel uvedených v bode 4.2 prílohy I musia výrobcovia dodržiavať minimálne podiely vozidiel s nulovými emisiami vo svojom vozovom parku nových ťažkých úžitkových vozidiel, ako sa stanovuje v bode 4.3 prílohy I. V prípade nových mestských autobusov musí podiel vozidiel s nulovými emisiami od nahlasovacieho obdobia roku 2030 predstavovať 100 %;

2. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že z povinnosti podľa tohto článku vylúčia obmedzený podiel mestských autobusov zaevidovaných v každom nahlasovacom období, čím potvrdia, že účel vozidla nemôže rovnako plniť vozidlo s nulovými emisiami, a preto je vo verejnom záujme zaevidovať na plnenie tohto účelu vozidlo s inými ako nulovými emisiami, a to z dôvodu sociálno-ekonomických nákladov a prínosov vzhľadom na špecifickú morfológiu územia alebo meteorologické podmienky.

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom vymedziť maximálny podiel vozidiel, ktoré môže členský štát vylúčiť, a sociálno-ekonomické náklady a prínosy vzhľadom na morfológiu územia a meteorologické podmienky, ktoré odôvodňujú vylúčenie uvedené v predchádzajúcom pododseku.

3. Pokiaľ ide o používanie vozidiel uvedených v tomto článku, Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom poskytnúť spoločné technické špecifikácie vrátane noriem, pokiaľ ide o:

- a) technickú a otvorenú interoperabilitu medzi infraštruktúrou nabíjacích a čerpacích staníc a vozidlami, pokiaľ ide o fyzické pripojenia a komunikáciu;
- b) bezpečnú a chránenú výmenu a používanie vygenerovaných údajov.

Článok 3c

Postupy verejného obstarávania

1. Verejní obstarávatelia alebo obstarávatelia pri zadávaní verejných zákaziek na nákup alebo používanie vozidiel uvedených v článku 3b vychádzajú z ekonomicky

najvýhodnejšej ponuky, ktorá obsahuje najlepší pomer ceny a kvality a príspevok ponuky k bezpečnosti dodávok v súlade s príslušným medzinárodným právom.

2. Príspevok ponuky k bezpečnosti dodávok sa posudzuje okrem iného na základe:

- a) podielu výrobkov alebo ponúk s pôvodom v tretích krajinách určeného v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013;
- b) zavedenia reštriktívnych alebo narúšajúcich opatrení tretími krajinami v súvislosti s takýmito vozidlami alebo technickou a otvorenou interoperabilitou medzi infraštruktúrou nabíjacích a čerpacích staníc a vozidlami;
- c) dostupnosti nevyhnutných náhradných dielov na fungovanie zariadenia, ktoré je predmetom ponuky;
- d) záväzku uchádzača, že prípadné zmeny v jeho dodávateľskom reťazci počas plnenia zákazky nebudú mať nepriaznivý vplyv na jej plnenie;
- e) osvedčenia alebo dokumentácie, ktorými sa preukazuje, že organizácia dodávateľského reťazca uchádzača mu umožní splniť požiadavku na bezpečnosť dodávok.

3. V súlade s článkom 3b sa k príspevku ponuky k bezpečnosti dodávok priradí v rámci kritérií na vyhodnotenie ponúk váha 15 až 40 %.

5. V článku 4 prvom odseku sa písmeno a) nahrádza takto:

a) údaje nahlásené za nové ťažké úžitkové vozidlá výrobcu zaevidované v predchádzajúcom nahlasovacom období; a“;

6. Článok 5 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Komisia od 1. júla 2020 a potom pre každé nasledujúce nahlasovacie obdobie až do nahlasovacieho obdobia roku 2029 určí pre každého výrobcu koeficient nulových a nízkych emisií za predchádzajúce nahlasovacie obdobie.

Koeficient nulových a nízkych emisií zohľadňuje počet a emisie CO₂ všetkých ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku výrobcu.“;

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Pre nahlasovacie obdobia od roku 2025 do roku 2029 sa koeficient nulových a nízkych emisií určí na základe referenčnej hodnoty 2 % v súlade s bodom 2.3.2 prílohy I.“;

c) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Koeficientom nulových a nízkych emisií sa znížia priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu maximálne o 3 %. Príspevok vozidiel kategórie N s nulovými emisiami, okrem vozidiel podskupín 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, k uvedenému koeficientu zníži priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu maximálne o 1,5 %.“

7. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ výrobcu

Na nahlasovacie obdobie roku 2025 a na každé nasledujúce nahlasovacie obdobie Komisia určí pre každého výrobcu cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ za predchádzajúce nahlasovacie obdobie. Táto cieľová hodnota sa určí v súlade s bodom 4.1 prílohy I.“

8. Vkladajú sa tieto články 6a a 6b:

„Článok 6a

Prevod vozidiel medzi výrobcami

1. Na účely výpočtu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcov v súlade s článkom 4 a bodom 2.2 prílohy I sa jednotlivé vozidlá môžu prevádzat' medzi výrobcami za týchto podmienok:
 - a) v prípade všetkých prevodov: žiadosť musia podať spoločne prevádzajúci a prijímajúci výrobca;
 - b) v prípade prevodu vozidiel iných ako vozidiel s nulovými emisiami musia prevádzajúci a prijímajúci výrobca patriť do skupiny prepojených výrobcov;
 - c) v prípade prevodov vozidiel s nulovými emisiami medzi výrobcami, ktorí nepatria do skupiny prepojených výrobcov: počet vozidiel s nulovými emisiami prevedených na výrobcu nesmie prekročiť 5 % všetkých jeho nových ťažkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v danom nahlasovacom období.Výrobcovia oznámia žiadosti o prevod Komisii pomocou elektronických nástrojov poskytnutých Komisiou.
2. Ak sa Komisia domnieva, že podmienky prevodu sú splnené, pri výpočte príslušných hodnôt nezohľadní prevedené vozidlo pre prevádzajúceho výrobcu, ale zohľadní ho pri výpočte príslušných hodnôt pre prijímajúceho výrobcu.

Článok 6b

Výnimka pre výrobcov vyrábajúcich málo vozidiel

1. Ak bolo v danom nahlasovacom období zaevidovaných menej ako 100 nových ťažkých úžitkových vozidiel určitého výrobcu, priemerné špecifické emisie CO₂ uvedené v článku 4 a bode 2.7 prílohy I a cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ uvedené v článku 6 a bode 4.1 prílohy I sa v príslušnom nahlasovacom období stanovujú na „0“.
2. Hodnoty priemerných špecifických emisií CO₂ a špecifických emisií CO₂ sa pre príslušných výrobcov a príslušné nahlasovacie obdobia nezahŕňajú do uverejňovania podľa článku 11.
3. Výnimka stanovená v odseku 1 sa neuplatňuje v danom nahlasovacom období v žiadnom z týchto prípadov:
 - a) na žiadosť výrobcu;
 - b) ak výrobca požaduje prevod vozidiel v súlade s článkom 6a;
 - c) ak je výrobca súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ktorí v danom nahlasovacom období spoločne zaevidovali viac ako 100 vozidiel, alebo je spojený s iným výrobcou, na ktorého sa nevzťahuje výnimka podľa odseku 1.
4. Výrobcovia, ktorí sú súčasťou skupiny v zmysle odseku 3 písm. c), informujú Komisiu, ak v danom nahlasovacom období zaevidovali menej ako 100 vozidiel.

5. Výrobcovia, na ktorých sa nevzťahuje výnimka stanovená v odseku 1, informujú Komisiu v každom nahlasovacom období o všetkých svojich prepojených podnikoch, ktoré spĺňajú podmienky výnimky stanovenej v odseku 1.
6. Výrobcovia oznámia Komisii potrebné informácie pomocou elektronických nástrojov poskytnutých Komisiou.“
9. Článok 7 sa mení takto:
 - a) V odseku 1 prvom pododseku sa úvodná veta nahrádza takto:

„Pri určovaní toho, či výrobca spĺňa cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂ v nahlasovacích obdobiach rokov 2025 až 2039, sa zohľadnia jeho emisné kredity alebo emisné dlhy určené v súlade s bodom 5 prílohy I, ktoré zodpovedajú počtu nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v nahlasovacom období vynásobenému.“;
 - b) V odseku 1 druhom pododseku sa rok „2029“ nahrádza rokom „2039“;
 - c) V odseku 1 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Emisné dlhy vznikajú v nahlasovacích obdobiach rokov 2025 až 2039. Celkový emisný dlh výrobcu však nesmie prekročiť 5 % cieľovej hodnoty špecifických emisií CO₂ výrobcu vynásobenej počtom ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v danom období (ďalej len „strop emisného dlhu“).“;
 - d) V odseku 1 sa štvrtý pododsek nahrádza takto:

„Emisné kredity a dlhy za nahlasovacie obdobia rokov 2025 až 2039 sa v náležitých prípadoch prenášajú z jedného nahlasovacieho obdobia do ďalšieho nahlasovacieho obdobia. Avšak všetky zostávajúce emisné dlhy sa zúčtujú v nahlasovacích obdobiach rokov 2029, 2034 a 2039.“;
 - e) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Trajektórie znižovania emisií CO₂ sa pre každého výrobcu stanovia v súlade s bodom 5.1 prílohy I na základe týchto lineárnych trajektórií:

 - a) medzi referenčnými emisiami CO₂ a cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie rokov 2025 alebo 2030, ako sa uvádza v článku 3a ods. 1 písm. a) a b);
 - b) medzi cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2025 a cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2030, ako sa uvádza v článku 3a ods. 1 písm. b);
 - c) medzi cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2030 a cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2035, ako sa uvádza v článku 3a ods. 1 písm. c), a
 - d) medzi cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2035 a cieľovou hodnotou emisií CO₂ za nahlasovacie obdobie roku 2040, ako sa uvádza v článku 3a ods. 1 písm. d).“
10. Vkladajú sa tieto články 7a a 7b:

„Článok 7a
Priradenie vozidiel výrobcovi

Pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂ uvedených v článku 4 a cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂ v článku 6 sa vozidlá zaevidované v danom nahlasovacom období priradujú týmto výrobcom:

- a) v prípade vozidiel kategórie N výrobcovi vozidla vymedzenému v článku 3 bode 4a nariadenia (EÚ) 2017/2400;
- b) v prípade vozidiel kategórie M výrobcovi primárneho vozidla vymedzenému v článku 3 bode 29 nariadenia (EÚ) 2017/2400;
- c) v prípade vozidiel kategórie O výrobcovi vozidla vymedzenému v článku 2 bode 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362.

Článok 7b

Výpočet priemerných špecifických emisií CO₂ vozidiel kategórie M

V prípade vozidiel kategórie M sa uplatňuje toto:

- a) na výpočet priemerných špecifických emisií CO₂ v podskupine výrobcu sa nové ťažké úžitkové vozidlo kategórie M považuje so svojimi špecifickými emisiami CO₂ za dokončené alebo dokončované vozidlo podľa bodu 2.2.2 prílohy I a nezohľadňuje sa v bode 2.2.3 prílohy I;
- b) na žiadosť výrobcu uvedeného v článku 7a písm. b) a za podmienky stanovenej v odseku 3 sa však nové ťažké nákladné vozidlo kategórie M posudzuje podľa špecifických emisií CO₂ svojho primárneho vozidla v bode 2.2.3 prílohy I a neposudzuje sa podľa bodu 2.2.2 prílohy I;
- c) žiadosť uvedená v písmene b) pre nové ťažké úžitkové vozidlo kategórie M nie je prípustná, ak jeho výrobca vymedzený v článku 7a písm. b) a výrobca jeho dokončeného alebo dokončovaného vozidla v zmysle vymedzenia v článku 3 ods. 4a nariadenia (EÚ) 2017/2400 sú prepojenými podnikmi alebo tým istým právnym subjektom. Predložením takejto žiadosti výrobca vyhlasuje, že táto podmienka platí, a na požiadanie poskytne Komisii podporné informácie;
- d) Komisia s podporou agentúry včas sprístupní v elektronickom formáte nástroje a procesné usmernenia, ktoré výrobcovia potrebujú na podanie žiadostí uvedených v písmene b).“

11. Článok 8 sa mení takto:

- a) V odseku 1 písm. a) sa výraz „do roku 2029“ nahrádza výrazom „a ďalej“;
- b) V odseku 1 sa vypúšťa písmeno b).;
- c) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Za nadmerné emisie CO₂ výrobcu sa považuje ktorákoľvek z týchto situácií:

- a) ak v ktoromkoľvek z nahlasovacích období rokov 2025 až 2028, 2030 až 2033, 2035 až 2038 súčet emisných dlhov znížený o súčet emisných kreditov prekročí strop emisných dlhov uvedený v článku 7 ods. 1 tret'om pododseku;
- b) ak v nahlasovacom období rokov 2029, 2034, 2039 a 2040 súčet emisných dlhov znížený o súčet emisných kreditov je kladný;
- c) ak v nahlasovacom období od roku 2041 priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií CO₂.“

12. Článok 9 sa mení takto:

- a) Odsek 1 sa nahrádza takto:
- „1. Typové schvaľovacie orgány a výrobcovia bezodkladne oznámia Komisii každú z týchto odchýlok od nahlásených údajov:
- a) ak sa hodnoty emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke v dôsledku overení vykonaných v súlade s postupom uvedeným v článku 13 tohto nariadenia odchyľujú od hodnôt uvedených v osvedčeniach o zhode alebo v informačnej dokumentácii pre zákazníka uvedenej v článku 9 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2017/2400;
- b) ak sa zistili chyby spôsobené nesprávnymi vstupnými údajmi alebo inými príčinami pri určovaní CO₂;
- c) ak sa zistili chyby pri vykonávaní monitorovania CO₂ a jeho nahlasovania;
- d) akékoľvek iné odchýlky než tie, ktoré sú uvedené v písmenách a), b) a c).“;
- b) Odsek 2 sa nahrádza takto:
- „2. Komisia zohľadní odchýlky uvedené v odseku 1 na účely výpočtu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu a referenčných emisií CO₂ a zväží zodpovedajúcu úpravu rozhodnutí prijatých v súlade s článkom 11. Komisia nie je povinná zohľadniť odchýlky, ak prepočítanie priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu alebo referenčných emisií CO₂ vedie k odchýlke menšej ako 0,1 %.“

13. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Posudzovanie referenčných emisií CO₂

1. S cieľom zabezpečiť spoľahlivosť a reprezentatívnosť referenčných emisií CO₂ podskupín vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nahlasovacie obdobie roku 2024 alebo neskôr ako referenčné obdobie podľa bodu 3.2 prílohy I, Komisia posúdi uplatňovanie podmienok, za ktorých sa stanovili referenčné emisie CO₂, a rozhodne, či sa tieto emisie neprimerane zvýšili, a ak áno, ako sa majú opraviť.
2. Ak Komisia dospeje k záveru, že všetky alebo niektoré referenčné emisie sa musia opraviť, prijme vykonávací akt v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2, ktorým vykoná tieto opravy.“

14. Článok 11 sa mení takto:

- a) V odseku 1 sa druhý pododsek nahrádza takto:
- „Zoznam, ktorý sa má uverejniť do 30. apríla roka nasledujúceho po roku, v ktorom sa skončilo referenčné obdobie, musí obsahovať referenčné emisie CO₂ určené v danom referenčnom období.“;
- b) Odsek 2 sa nahrádza takto:
- „2. Komisia zmení vykonávacie akty prijaté podľa odseku 1:
- a) ak sa zmenia postupy typového schvaľovania uvedené v nariadení (ES) č. 595/2009, okrem zmien týkajúcich sa hodnôt užitočného zaťaženia a počtu cestujúcich používaných na určenie emisií CO₂, a to takým

spôsobom, že úroveň emisií CO₂ reprezentatívnych vozidiel podľa tohto odseku sa zvýši alebo zníži o viac ako 5 g CO₂/km:

i) upravené referenčné emisie sa vypočítajú v súlade s bodom 1 prílohy II;

ii) nové hodnoty sa uverejnia ako doplnok k predchádzajúcim hodnotám s uvedením nahlasovacieho obdobia, v ktorom sa uplatňujú prvýkrát;

b) ak boli prílohy zmenené v súlade s článkom 14 ods. 1 písm. a) až f):

i) predtým uverejnené referenčné emisie CO₂ sa prepočítajú v súlade s prílohou I, pričom sa zohľadnia parametre zmenené podľa jedného z písmen článku 14 ods. 1 písm. a) až f);

ii) prepočítaný súbor referenčných emisií CO₂ sa uverejní a nahradí predchádzajúci súbor referenčných emisií od obdobia nahlasovania, v ktorom sa po prvýkrát uplatňujú zmenené parametre podľa jedného z písmen článku 14 ods. 1 písm. a) až f).“;

c) Dopĺňa sa tento odsek:

„3. V prípade zmien postupov typového schvaľovania uvedených v odseku 2 písm. a) sa v pozmeňujúcom vykonávacom akte buď špecifikuje alebo stanoví metodika na vymedzenie jedného alebo viacerých reprezentatívnych vozidiel podskupiny vozidiel vrátane ich štatistických váh a hodnôt užitočného zaťaženia a počtu cestujúcich, ktoré sa majú použiť na určenie emisií CO₂, na základe ktorých sa určí úprava uvedená v odseku 2 písm. a), pričom sa zohľadnia údaje z monitorovania nahlásené podľa tohto nariadenia a technické charakteristiky vozidiel uvedené v článku 12 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2017/2400. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2 tohto nariadenia.“

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

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

16. Vkladajú sa tieto články 13a až 13f:

„Článok 13a

Monitorovanie a nahlasovanie členskými štátmi

1. Počnúc nahlasovacím obdobím roku [Úrad pre publikácie: vložte rok: ak nadobudlo účinnosť pred 1. júlom, vložte rok nadobudnutia účinnosti nariadenia mínus 1; ak účinnosť nadobudne po 30. júni, vložte nasledujúci rok] členské štáty monitorujú údaje uvedené v časti A prílohy IV týkajúce sa nových ťažkých úžitkových vozidiel prvýkrát zaevidovaných v Únii.

Príslušné orgány členských štátov nahlasujú od roku 2020 Komisii do 30. septembra každého roku uvedené údaje za predchádzajúce nahlasovacie obdobie od 1. júla do 30. júna v súlade s postupom nahlasovania uvedeným v prílohe V.

2. Príslušnými orgánmi zodpovednými za monitorovanie a nahlasovanie údajov v súlade s týmto nariadením sú orgány určené členskými štátmi v súlade s článkom 7 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2019/631.

3. Vozidlá navrhnuté a skonštruované alebo prispôsobené na použitie civilnou ochranou, požiarnymi službami a útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku podliehajú povinnosti podľa tohto článku, pokiaľ nie sú oslobodené na základe iných ustanovení.

4. Vozidlá zaevidované na použitie civilnou ochranou, požiarnymi službami, rýchlou zdravotnou pomocou a útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku a vozidlá zaevidované na použitie ozbrojenými zložkami podliehajú povinnosti podľa tohto článku bez ohľadu na to, či sú vyňaté z pôsobnosti článku 3a, pokiaľ nie sú vyňaté na základe iných ustanovení.

Článok 13b

Nahlasovanie výrobcami alebo inými subjektami zodpovednými za určenie emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel

1. Výrobcovia alebo iné subjekty zodpovedné za určenie ťažkého úžitkového vozidla, na ktoré sa vzťahujú povinnosti uvedené v článku 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400 alebo článku 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2022/1362, nahlasujú údaje o novom ťažkom úžitkovom vozidle podľa ustanovení uvedených v časti B prílohy IV.

Do 30. septembra každého roka nahlásia Komisii tieto údaje za každé nové ťažké úžitkové vozidlo, ktorého dátum určenia alebo posúdenia spadá do nahlasovacieho obdobia končiacieho sa 30. júna, v súlade s postupom nahlasovania stanoveným v prílohe V.

Tento odsek sa nevzťahuje na výrobcov alebo iné subjekty vyňaté v súlade s článkom 6b.

2. Každý výrobca alebo iný subjekt v zmysle odseku 1 určí kontaktné miesto na účely nahlasovania údajov v súlade s týmto nariadením.

3. Nahlasovacia povinnosť podľa článku 13a ods. 3 a 4 sa vzťahuje na výrobcov a iné subjekty v zmysle odseku 1.

Článok 13c

Centrálny register údajov o ťažkých úžitkových vozidlách

1. Komisia vedie centrálny register údajov o ťažkých úžitkových vozidlách (ďalej len „register“) nahlásených v súlade s článkami 13a a 13b.

Register je verejne dostupný s výnimkou údajových záznamov uvedených v bode 3.2.2 prílohy V.

Pokiaľ ide o záznam 23 uvedený v časti B bode 2 prílohy IV, hodnota sa zverejní v podobe rozpätia, ktoré sa stanovuje v časti C prílohy IV.

2. Register spravuje agentúra v mene Komisie.

Článok 13d

Monitorovanie výsledkov overovacích kontrol na ceste

1. Pokiaľ je to možné, Komisia monitoruje výsledky kontrol na ceste vykonávaných v rámci nariadenia (ES) č. 595/2009 s cieľom overiť emisie CO₂ a spotrebu paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel.

2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie spresnením údajov, ktoré majú príslušné orgány členských štátov nahlasovať na účely odseku 1 tohto článku.

Článok 13e

Kvalita údajov

1. Príslušné orgány a výrobcovia zodpovedajú za správnosť a kvalitu údajov, ktoré nahlasujú podľa článkov 13a a 13b. Komisiu bezodkladne informujú o všetkých zistených chybách v nahlásených údajoch.

2. Komisia vykonáva vlastné overenie kvality údajov nahlásených podľa článkov 13a a 13b.

3. Ak je Komisia informovaná o chybách v údajoch alebo na základe vlastného overenia odhalí nezrovnalosti v súboroch údajov, v prípade potreby prijme opatrenia potrebné na opravu údajov zverejnených v registri uvedenom v článku 13c.

4. Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov stanoviť opatrenia na overenie a opravu podľa odsekov 2 a 3 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16.

Článok 13f

Správne pokuty

1. Komisia môže ukladať správnu pokutu v každom z nasledujúcich prípadov:

a) ak zistí, že údaje nahlásené výrobcom podľa článku 5 tohto nariadenia sa odchyľujú od údajov vyplývajúcich z dokumentácie výrobcu alebo osvedčenia o typovom schválení motora vydaného podľa rámca nariadenia (ES) č. 595/2009 a odchýlka je úmyselná alebo je výsledkom hrubej nedbanlivosti;

b) ak sa údaje nepredložili v lehote podľa článku 5 ods. 1 a meškanie nemožno náležite zdôvodniť.

Komisia na účely overenia údajov uvedených v písmene a) konzultuje s príslušnými schvaľovacími orgánmi.

Správne pokuty musia byť účinné, primerané a odrádzajúce a nesmú prekročiť 30 000 EUR za ťažké úžitkové vozidlo, ktorého sa týka odchýlka alebo neskoré predloženie údajov, ako sa uvádza v písmenách a) a b).

2. Komisia na základe zásad uvedených v odseku 3 tohto článku prijme delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením postupu, metód výpočtu a výberu správnych pokút podľa odseku 1 tohto článku.

3. Delegované akty uvedené v odseku 2 musia rešpektovať tieto zásady:

a) postup stanovený Komisiou rešpektuje právo na dobrú správu vecí verejných, a to najmä právo na vypočutie a právo na prístup k spisu a zároveň rešpektuje legitímne záujmy dôvernosti a obchodného tajomstva;

b) Komisia sa pri výpočte primeranej správnej pokuty riadi zásadami účinnosti, proporcionality a odrádzania a v príslušných prípadoch berie do úvahy závažnosť a následky odchýlky alebo oneskorenia, počet ťažkých úžitkových vozidiel, ktorých sa týkajú odlišné alebo oneskorené údaje, konanie výrobcu v dobrej viere, stupeň starostlivosti a spolupráce výrobcu, opakovanie, frekvenciu alebo trvanie odchýlky

alebo oneskorenia, ako aj predchádzajúce sankcie, ktoré boli tomu istému výrobcovi uložené;

c) správne pokuty sa vyberajú bez zbytočného odkladu prostredníctvom stanovenia lehôt pre platby a prípadne vrátane možnosti rozdelenia platieb na viaceré splátky a fázy.

4. Sumy správnych pokút sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Únie.“

17. Článok 14 sa nahrádza takto:

**„Článok 14
Zmeny príloh**

1. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť tieto prvky v prílohe I, aby sa zohľadnil technický pokrok, vývoj logistiky nákladnej dopravy, potrebné úpravy založené na uplatňovaní tohto nariadenia a zmeny príslušných právnych predpisov o typovom schvaľovaní, najmä nariadení (EÚ) 2018/858 a (ES) č. 595/2009:
 - a) kritériá vymedzujúce podskupiny vozidiel stanovené v bode 1.1;
 - b) kritériá vymedzujúce profesionálne vozidlá stanovené v bode 1.2;
 - c) kritériá pre prevádzkový dojazd rôznych technológií hnacích sústav stanovené v bode 1.3;
 - d) zoznam profilov využitia stanovený v bode 1.4;
 - e) váha profilov využitia stanovená v bode 2.1;
 - f) užitočné zaťaženia, počet cestujúcich, hmotnosť cestujúcich, technicky prípustné maximálne užitočné zaťaženia, technicky prípustný maximálny počet cestujúcich a objem nákladu podskupín vozidiel *sg* stanovených v bode 2.5;
 - g) hodnoty počtu najazdených kilometrov za rok stanovené v bode 2.6.
2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť tieto prvky prílohy IV:
 - a) požiadavky na údaje uvedené v časti A a časti B s cieľom zohľadniť technický pokrok, potrebné úpravy založené na uplatňovaní tohto nariadenia a zmeny príslušných právnych predpisov o typovom schvaľovaní, najmä nariadení (EÚ) 2018/858 a (ES) č. 595/2009;
 - b) aktualizácie alebo úpravy rozpätí stanovených v časti C, aby sa zohľadnili zmeny v dizajne ťažkých úžitkových vozidiel a zabezpečilo sa, že rozpätia budú aj naďalej relevantné na informačné účely a na účely porovnávania.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť tieto prvky prílohy V:
 - a) úpravy postupu monitorovania a nahlasovania, ktorý je stanovený v prílohe V, s cieľom zohľadniť skúsenosti získané pri uplatňovaní tohto nariadenia a prispôbiť ho technickému pokroku;
 - b) zmena bodu 3.2 doplnením údajových záznamov, ktoré boli novo pridané do registra.“

18. Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15
Preskúmanie

Komisia v roku 2028 preskúma účinnosť a vplyv tohto nariadenia a predloží správu s výsledkami preskúmania Európskemu parlamentu a Rade.

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

19. Článok 17 sa mení takto:

a) V odseku 2 sa prvá veta nahrádza takto:

„Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 3b, článku 11 ods. 2, článku 13 ods. 4 druhom pododseku, článku 13c ods. 3, článku 13d ods. 2, článku 13e ods. 4, článku 13f ods. 2 a článku 14 ods. 1 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [Úrad pre publikácie, vložte dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].“;

b) V odseku 3 sa prvá veta nahrádza takto:

„Delegovanie právomoci uvedené v článku 11 ods. 2, článku 13 ods. 4 druhom pododseku, článku 13c ods. 3, článku 13d ods. 2, článku 13e ods. 4, článku 13f ods. 2 a článku 14 ods. 1 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať.“;

c) V odseku 6 sa slová „článku 11 ods. 2, článku 13 ods. 4 druhého pododseku a článku 14 ods. 1“ nahrádzajú takto: „článku 11 ods. 2, článok 13 ods. 4 druhého pododseku, článku 13c ods. 3, článku 13d ods. 2, článku 13f ods. 2 a článku 14 ods. 1“.

20. Prílohy I, II a III k nariadeniu (EÚ) 2019/1242 sa nahrádzajú znením uvedeným v prílohe I k tomuto nariadeniu.

21. Text uvedený v prílohe II k tomuto nariadeniu sa dopĺňa ako prílohy IV, V a VI k nariadeniu (EÚ) 2019/1242.

Článok 2

Zrušenie nariadenia (EÚ) 2018/956

Nariadenie (EÚ) 2018/956 sa zrušuje s účinnosťou od [Úrad pre publikácie: vložte dátum začatia uplatňovania].

Odkazy na nariadenie (EÚ) 2018/956 sa považujú za odkazy na toto nariadenie a vykladajú sa v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe VI k tomuto nariadeniu.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od 1. júla [Úrad pre publikácie – vložte kalendárny rok = rok 1. júla nasledujúceho po nadobudnutí účinnosti tohto aktu].

Pokiaľ však ide o nahlasovacie obdobia pred [Úrad pre publikácie, vložte dátum = dátum začatia uplatňovania], naďalej sa uplatňuje nariadenie (EÚ) 2019/1242 v znení platnom k 30. júnu [Úrad pre publikácie – vložte kalendárny rok = rok 1. júla nasledujúceho po

nadobudnutí účinnosti tohto aktu] a nariadenie (EÚ) 2018/956 v znení platnom k 30. júnu [Úrad pre publikácie – vložte kalendárny rok = rok 1. júla nasledujúceho po nadobudnutí účinnosti tohto aktu].

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

V Štrasburgu

*Za Európsky parlament
predseda/predsedička*

*Za Radu
predseda/predsedička*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Návrh nariadenia, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie a zavedenie povinností nahlasovania, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956.

1.2. Príslušné oblasti politiky

Okruh 3 – Prírodné zdroje a životné prostredie
Hlava 9 – Životné prostredie a opatrenia v oblasti klímy

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka:

- novej akcie
- novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu²⁵
- predĺženia trvania existujúcej akcie
- zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie alebo presmerovania jednej alebo viacerých akcií na ďalšiu/novú akciu

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

Všeobecným cieľom tohto návrhu je stanoviť nové emisné normy na zníženie emisií CO₂ z nových ťažkých úžitkových vozidiel a prispieť k prechodu na mobilitu s nulovými emisiami v širšom kontexte ambicióznejších cieľov EÚ v oblasti klímy do roku 2030 a klimatickej neutrality EÚ do roku 2050.

1.4.2. Špecifické ciele

Špecifické ciele tohto návrhu sú:

Nákladovo efektívnym spôsobom znížiť emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel v súlade s cieľmi EÚ v oblasti klímy a zároveň prispieť k zvýšeniu energetickej bezpečnosti EÚ.

Poskytnúť európskym prevádzkovateľom a používateľom dopravy, z ktorých väčšinu tvoria malé a stredné podniky, výhody vyplývajúce z rozsiahlejšieho využívania energeticky úspornejších vozidiel.

Posilniť prvenstvo EÚ v oblasti technológií a inovácií v tomto odvetví nasmerovaním investícií do technológií s nulovými emisiami.

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

Uvedte, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na prijímateľov/cieľové skupiny.

Týmto návrhom sa zabezpečí zníženie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel, poskytnú sa výhody prevádzkovateľom a používateľom dopravy z hľadiska kvality ovzdušia a zníženia spotreby energie a posilní sa prvenstvo hodnotového reťazca

²⁵

Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

automobilového priemyslu v oblasti technológií a inovácií. Predpokladá sa, že dodatočnými súvisiacimi prínosmi bude vyššia energetická efektívnosť a lepšia energetická bezpečnosť.

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

Uved'te ukazovatele na monitorovanie pokroku a dosiahnutých výsledkov.

Určili sa tieto ukazovatele:

1. priemerné emisie CO₂ z nových ťažkých úžitkových vozidiel pre celý vozový park EÚ merané pri typovom schválení sa budú monitorovať každý rok;
2. celkové emisie skleníkových plynov z ťažkých úžitkových vozidiel sa budú monitorovať prostredníctvom každoročnej inventúry emisií skleníkových plynov členských štátov;
3. počet a podiel novoevidovaných vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami sa bude monitorovať prostredníctvom ročných údajov z monitorovania, ktoré predložia členské štáty;
4. úroveň inovácií sa bude merať z hľadiska nových patentov európskych výrobcov automobilov súvisiacich s technológiami s nulovými emisiami, a to prostredníctvom verejne dostupných patentových databáz;
5. úroveň zamestnanosti sa bude monitorovať na základe verejne dostupných štatistík Eurostatu v oblasti sektorovej zamestnanosti v rámci EÚ.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré treba splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvotnej fázy vykonávania iniciatívy

Výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel novoevidovaných v Únii budú musieť monitorovať a nahlasovať emisie a dodržiavať revidované cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂.

Členské štáty musia Komisii a Európskej environmentálnej agentúre každý rok predkladať správy o technických údajoch týkajúcich sa novoevidovaných ťažkých úžitkových vozidiel.

1.5.2. Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.

Zmena klímy je cezhraničný problém, ktorý sa nedá riešiť len na vnútroštátnej alebo miestnej úrovni. Koordinácia opatrení v oblasti klímy sa musí uskutočniť na európskej úrovni a opatrenia na úrovni EÚ sú opodstatnené na základe zásady subsidiarity.

Iniciatívy na celoštátnej a miestnej úrovni nebudú stačiť. Nedostatok koordinovaných opatrení EÚ by mal za následok riziko fragmentácie trhu. Okrem toho by jednotlivé členské štáty samy osebe predstavovali príliš malý trh na to, aby mohli podnietiť zmeny na úrovni priemyslu a vytvárať úspory z rozsahu.

1.5.3. Poznanky získané z podobných skúseností v minulosti

Návrh vychádza z existujúcich právnych predpisov týkajúcich sa povinností monitorovania a nahlasovania, ako aj emisných noriem CO₂.

1.5.4. Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi

Tento návrh je zlučiteľný s cieľmi nástroja Next Generation EU a viacročného finančného rámca na roky 2021 – 2027²⁶, ktoré pomôžu dosiahnuť súbežnú zelenú a digitálnu transformáciu, o ktorú sa Európa usiluje.

Tento legislatívny návrh dopĺňa príslušné návrhy v balíku Fit for 55 a zachováva s nimi súlad, ako aj s návrhom normy Euro 7.

1.5.5. Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia

Neuplatňuje sa

²⁶

https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_en.

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

obmedzené trvanie

- v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- Finančný vplyv na viazané rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR a na platobné rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR.

neobmedzené trvanie

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od roku 2024 do roku 2025
- a potom bude vykonávanie pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánované spôsoby riadenia²⁷

Priame riadenie na úrovni Komisie

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

Zdieľané riadenie s členskými štátmi

Nepriame riadenie, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

- tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili,
- medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'te),
- Európska investičná banka (EIB) a Európsky investičný fond,
- subjekty uvedené v článkoch 70 a 71 nariadenia o rozpočtových pravidlách,
- verejnoprávne subjekty,
- súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ tieto subjekty poskytujú primerané finančné záruky,
- súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktoré poskytujú primerané 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 riadenia uved'te v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.

Poznámky:

Neuplatňuje

sa

²⁷

Vysvetlenie spôsobov riadenia a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovom sídle BudgWeb:
<https://myintracom.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

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

Iniciatíva zahŕňa rozpočtové prostriedky z existujúcich správnych dojednaní GR CLIMA so Spoločným výskumným centrom a zvýšenie príspevku Európskej environmentálnej agentúry.

Údaje je potrebné zbierať z rôznych zdrojov vrátane členských štátov, výrobcov automobilov a vnútroštátnych typových schvaľovacích úradov. Koordináciu činností zberu údajov vykonávajú Európska environmentálna agentúra a GR CLIMA, ktorým pomáha aj Spoločné výskumné centrum.

Členské štáty a výrobcovia každoročne nahlasujú údaje o novoevidovaných vozidlách. Tieto súbory údajov tvoria základ na určenie, či výrobcovia dodržiavajú normy, ako aj základ na uloženie prípadných pokút. Údaje sa následne potvrdia rozhodnutím Komisie.

Návrh si vyžaduje dodatočné posúdenie údajov Komisiou a Európskou environmentálnou agentúrou z dôvodu nových dotknutých skupín vozidiel, ustanovení o výnimkách pre malovýrobcov a presunu vozidiel.

Údaje o spotrebe paliva a/alebo elektrickej energie v reálnych podmienkach zaznamenané vo vozidlách a údaje o prevádzkovej výkonnosti sa budú nahlasovať každý rok, a to aj v prípade vozidiel, ktoré boli pridané do rozsahu pôsobnosti. Spoluzákonodarca v porovnaní s návrhom Komisie posilnil existujúce právne ustanovenia týkajúce sa spotreby v reálnych podmienkach a spotreby v prevádzke.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. *Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly*

Návrh sa netýka vykonávania finančného programu, ale navrhuje sa v ňom dlhodobá politika. Neuplatňuje sa spôsob riadenia, mechanizmy vykonávania financovania, spôsoby platby a stratégia kontroly v súvislosti s mierami chybovosti.

2.2.2. *Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie*

Plánované metódy kontroly sú stanovené v nariadení o rozpočtových pravidlách a v pravidlách uplatňovania. Tento návrh sa netýka výdavkového programu.

Efektívne a správne monitorovanie údajov o evidencii vozidiel je zásadné na zabezpečenie právnej istoty pri presadzovaní právnych predpisov a na zabezpečenie rovnakých podmienok pre jednotlivých výrobcov v rámci jednotného trhu EÚ.

Zberom údajov v reálnych podmienkach a postupom overovania v prevádzke sa zabezpečí, aby bolo možné odhaliť nezrovnalosti v údajoch o evidencii vozidiel a včas prijať účinné nápravné opatrenia. Slúžia aj na zabezpečenie toho, aby nedošlo k oslabeniu dlhodobej účinnosti cieľov EÚ v oblasti emisií CO₂.

Medzi hlavné systémy vnútornej kontroly patrí overovanie nahlásených údajov o evidencii a technických údajov.

2.2.3. *Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovni rizika chyby (pri platbe a uzavretí)*

Táto iniciatíva neprináša nové významné kontroly/riziká, na ktoré by sa nevzťahoval existujúci rámec vnútornej kontroly. Neplánujú sa žiadne osobitné opatrenia nad rámec nariadenia o rozpočtových pravidlách.

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uved'te existujúce alebo plánované preventívne a ochranné opatrenia, napr. zo stratégie na boj proti podvodom.

Okrem uplatňovania nariadenia o rozpočtových pravidlách v záujme predchádzania podvodom a nezrovnalostiam sa sprísnené požiadavky na zníženie emisií CO₂ a rozšírenie rozsahu pôsobnosti stanovené v tomto návrhu doplnia dôslednejším monitorovaním a nahlasovaním súborov údajov o overovaní v prevádzke a emisiách v reálnych podmienkach.

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	DRP/NRP ²⁸	krajín EZVO ²⁹	kandidátskych krajín ³⁰	tretích krajín	v zmysle článku 21 ods. 2 písm. b) nariadenia o rozpočtových pravidlách
3	09 02 03 Zmierňovanie zmeny klímy a adaptácia na túto zmenu	DRP	ÁNO	NIE	NIE	NIE
3	09 10 02 Európska environmentálna agentúra	DRP	ÁNO	ÁNO	NIE	NIE
7	20 02 01 01 Zmluvní zamestnanci	NRP	NIE	NIE	NIE	NIE

Požadované nové rozpočtové riadky: Neuplatňuje sa

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

²⁹ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

³⁰ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky

Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.

Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto operačných rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca			3	„Prírodné zdroje a životné prostredie“				
GR: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	SPOLU
Operačné rozpočtové prostriedky								
09 02 03 Zmierňovanie zmeny klímy a adaptácia na túto zmenu	Záväzky	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Platby	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov								
		(3)						
Rozpočtové prostriedky pre GR CLIMA SPOLU	Záväzky	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Platby	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400

- Komisiu pri určitých nevyhnutných technických prácach významne podporí Spoločné výskumné centrum. Medzi GR CLIMA a Spoločným výskumným centrom existuje správne dojednanie.

Agentúra: EEA – Európska environmentálna agentúra			2023	2024	2025	2026	2027	SPOLU
Operačné rozpočtové prostriedky								
Hlava 1: Výdavky na zamestnancov	Záväzky	(1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Platby	(2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

Hlava 2: Infraštruktúra	Závázky	(1b)		0,080	0,080			0,160
	Platby	(2b)		0,080	0,080			0,160
Hlava 3: Operačné výdavky	Závázky	(1c)			0,020	0,040	0,040	0,100
	Platby	(2c)			0,020	0,040	0,040	0,100
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov								
		(3)						
Rozpočtové prostriedky pre agentúru EEA SPOLU *	Závázky	= 1a + 1b + 1c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809
	Platby	= 2a + 2b + 2c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809

*Vplyv dodatočných finančných zdrojov pre Európsku environmentálnu agentúru na rozpočet bude vykompenzovaný prostredníctvom kompenzačného zníženia rozpočtu programu LIFE, konkrétne z rozpočtového riadka 09 02 03 GR CLIMA – Zmierňovanie zmeny klímy a adaptácia na túto zmenu.

- Výdavky na zamestnancov: Bude potrebný ďalší dočasný zamestnanec (AD) a jeden ďalší zmluvný zamestnanec (ZZ) na podporu: i) zabezpečenia koordinácie, prípravy a následných opatrení v súvislosti so zberom, s analýzou a so spracovaním dodatočných údajov potrebných na zvládnutie zvýšených emisií absolútneho počtu vozidiel, ktoré sa majú monitorovať a nahlasovať; ii) zavedenia a používania systému nahlasovania, systémov zabezpečenia kvality a kontroly kvality údajov pre takéto novopridané vozidlá v rámci rozšíreného rozsahu pôsobnosti, ako aj správy údajov a technickej asistenčnej služby pre ďalších výrobcov.

Ďalší traja zmluvní zamestnanci (počnúc dvomi od roku 2024) sú potrební na vykonávanie týchto úloh:

podpora pri príprave a vývoji viacerých podrobných metodík osvedčovania (napríklad na preukázanie súladu s kritériami kvality EÚ pre odstraňovanie uhlíka, ako sa uvádza v článku 8 navrhovaného príslušného nariadenia),

zhromažďovanie údajov o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní, napríklad v súvislosti s viacerými činnosťami súvisiacimi s uhlíkovým poľnohospodárstvom, ktoré sa týkajú opätovného zavlažovania mokradí, ochrany rastlín a iniciatív na zalesňovanie/obnovu lesa,

podpora pri zabezpečovaní prepojenia medzi registrami (napríklad systémov osvedčovania a národných inventúr skleníkových plynov).

- Náklady na infraštruktúru a operačné výdavky: Európska environmentálna agentúra bude počas prvých dvoch rokov potrebovať počiatočné investície do informačných technológií (v celkovej výške 160 000 EUR) na spracovanie údajov s cieľom kontrolovať dodržiavanie noriem aj v prípade väčšieho počtu vozidiel a výrobcov. Pravidelné ročné výdavky na informačné technológie budú potrebné aj na udržiavanie a pravidelné aktualizácie pracovných postupov nahlasovania, databáz MSSQL a iných nástrojov informačných procesov.

○ Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU			2023	2024	2025	2026	2027	SPOLU
	Závazky	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Platby	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
Rozpočtové prostriedky OKRUHU 3 viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	= 4		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Platby	= 5		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	7	„Administratívne výdavky“
---	---	---------------------------

		2023	2024	2025	2026	2027	SPOLU
GR: CLIMA							
○ Ľudské zdroje			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
○ Ostatné administratívne výdavky							
GR CLIMA SPOLU	Rozpočtové prostriedky		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Na zvládnutie správy dodatočných údajov je potrebný príslušný ZZ FTE.

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závazky spolu = Platby spolu)		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7 viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	2023	2024	2025	2026	2027	SPOLU
	Platby		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573
			0,570	1,026	0,981	0,996	3,573

3.2.2. Odhadované výstupy financované z operačných rozpočtových prostriedkov

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

Uved'te ciele a výstupy			2023	2024	2025	2026	2027	SPOLU						
	VÝSTUPY													
	↓	Druh ³¹	Priemerné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet spolu
	ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 1 ³² ...													
		- Výstup												
		- Výstup												

³¹ Výstupy sú produkty, ktoré sa majú dodať, a služby, ktoré sa majú poskytnúť (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

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

- Výstup														
Špecifický cieľ č. 1 medzisúččet														
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2														
- Výstup														
Špecifický cieľ č. 2 medzisúččet														
SPOLU														

3.2.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

3.2.3.1. Odhadovaný vplyv na ľudské zdroje agentúry EEA

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto administratívnych rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	2024	2025	2026	2027	SPOLU
--	------	------	------	------	-------

Dočasní zamestnanci (platová trieda AD)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Dočasní zamestnanci (platová trieda AST)					
Zmluvní zamestnanci	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Vyslaní národní experti					

SPOLU	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Požiadavky na pracovníkov (FTE):

	2024	2025	2026	2027	SPOLU
--	-------------	-------------	-------------	-------------	--------------

Dočasní zamestnanci (platová trieda AD)	1	1	1	1	1
Dočasní zamestnanci (platová trieda AST)					
Zmluvní zamestnanci	3	4	4	4	4
Vyslání národní experti					

SPOLU	4	5	5	5	5
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Odhadované potreby administratívnych rozpočtových prostriedkov v Komisii

3.2.3.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto administratívnych rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	SPOLU
--	--	-------------	-------------	-------------	-------------	-------

OKRUH 7 viacročného finančného rámca						
Ludské zdroje		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
Ostatné administratívne výdavky						
Medzisúččet OKRUHU 7 viacročného finančného rámca		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Mimo OKRUHU 7 ³³ viacročného finančného rámca		Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa
Ludské zdroje						

³³

Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky na podporu vykonávania programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

Ostatné administratívne výdavky						
Medzisúčet mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca		Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa

SPOLU		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
--------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

Rozpočtové prostriedky potrebné na ľudské zdroje a na ostatné administratívne výdavky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami GR, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelené v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

3.2.3.4. Odhadovaná potreba ľudských zdrojov

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto ľudských zdrojov:

odhady sa vyjadrujú v ekvivalente plného pracovného času

	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
○ Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)					
20 01 02 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)					
20 01 02 03 (delegácie)					
01 01 01 01 (nepriamy výskum)					
01 01 01 11 (priamy výskum)					
○ Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)³⁴					
20 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového finančného krytia)		1	1	1	1
20 02 03 (ZZ, MZ, VNE, DAZ, PED v delegáciách)					
XX 01 xx yy zz³⁵	– ústredie				
	– delegácie				
01 01 01 02 (ZZ, DAZ, VNE – nepriamy výskum)					
01 01 01 12 (ZZ, DAZ, VNE – priamy výskum)					
SPOLU		1	1	1	1

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreba ľudských zdrojov bude pokrytá úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonávať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	
Externí zamestnanci	1 ZZ pre Komisiu by bol potrebný na zvládnutie vyššej zložitosti a rozšíreného rozsahu pôsobnosti právnych predpisov a s tým spojeného dodatočného dohľadu a riadenia.

3.2.4 Súlad s platným viacročným finančným rámcom

- Návrh/iniciatíva:
 - môže byť v plnej miere financovaná prerozdelením v rámci príslušného okruhu viacročného finančného rámca (VFR).

Nepredpokladajú sa žiadne dodatočné operačné výdavky. V každom prípade sa konečné výdavky vynaložia v rámci finančného krytia programu LIFE.

- si vyžaduje použitie nepridelenej rezervy v rámci príslušného okruhu VFR a/alebo použitie osobitných nástrojov vymedzených v nariadení o VFR.

³⁴ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

³⁵ Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

si vyžaduje revíziu VFR.

3.2.5. Príspevky od tretích strán

Návrh/iniciatíva:

nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami

zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je odhadnuté v nasledujúcej tabuľke:

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

	2023	2024	2025	2026	2027	Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt						
Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU						

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.

Návrh/iniciatíva má tento finančný vplyv na príjmy:

vplyv na vlastné zdroje

vplyv na iné príjmy

uveďte, či sú príjmy pripísané rozpočtovým riadkom výdavkov

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov: riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v bežnom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ³⁶				
		2023	2024	2025	2026	2027
Článok 4 2 9						

V prípade pripísaných príjmov uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

Neuplatňuje sa

Ďalšie poznámky (napr. spôsob/vzorec použitý na výpočet vplyvu na príjmy alebo akékoľvek ďalšie informácie).

Príjmy by sa mohli generovať prostredníctvom poplatkov za nadmerné emisie CO₂. Príjmy, ktoré majú vyplatiť výrobcovia, sa budú naďalej považovať za príjmy do všeobecného rozpočtu EÚ.

³⁶ Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 20 % na náklady na výber.