



V Bruseli 14. 7. 2021
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

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

(Text s významom pre EHP)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Oznámením o Európskej zelenej dohode¹ sa v EÚ začala realizovať nová stratégia rastu, ktorej cieľom je transformovať EÚ na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom, ktoré efektívne využíva zdroje. Opätovne potvrdzuje ambíciu Komisie zvyšovať jej ciele v oblasti klímy a dosiahnuť, aby sa Európa stala do roku 2050 prvým klimaticky neutrálnym kontinentom. Okrem toho sa zameriava na ochranu zdravia a kvality života občanov pred rizikami a vplyvmi súvisiacimi so životným prostredím. Potreba a význam Európskej zelenej dohody vzhľadom na veľmi vážny vplyv pandémie COVID-19 na zdravie a hospodársku prosperitu občanov Únie ešte vzrástli.

Riešenie otázky zmeny klímy predstavuje naliehavú výzvu. V súlade s vedeckými zisteniami uvedenými v osobitnej správe Medzivládneho panelu o zmene klímy (IPCC) sa približne do roku 2050 musí dosiahnuť nulová bilancia emisií CO₂ na globálnej úrovni a neskôr v priebehu tohto storočia sa musí dosiahnuť neutralita v prípade všetkých ostatných skleníkových plynov. Táto naliehavá výzva si vyžaduje, aby EÚ zintenzívnila svoje konanie a preukázala svoje postavenie svetového lídra tak, že sa do roku 2050 stane klimaticky neutrálnou. Tento cieľ sa stanovuje v oznámení **Čistá planéta pre všetkých** – Európska dlhodobá strategická vízia pre prosperujúce, moderné, konkurencieschopné a klimaticky neutrálné hospodárstvo².

Na základe komplexného posúdenia vplyvu Komisia v oznámení zo septembra 2020 s názvom **Ambicióznejšie klimatické ciele pre Európu na rok 2030**³ navrhla zvýšiť ambície EÚ a predstavila komplexný plán na zvýšenie záväzného cieľa Európskej únie do roku 2030 zodpovedným spôsobom dosiahnuť čisté zníženie emisií aspoň o 55 %. Zvýšenie ambícií na obdobie do roku 2030 znamená pre tvorcov politik a investorov istotu, že rozhodnutia o úrovniach emisií skleníkových plynov prijímané v nadchádzajúcich rokoch nebudú v rozpore s cieľom EÚ dosiahnuť do roku 2050 klimatickú neutralitu. Cieľová hodnota na rok 2030 je v súlade s cieľom Parížskej dohody udržať zvyšovanie globálnej teploty výrazne pod úrovňou 2 °C a usilovať sa o udržanie tohto nárastu na úrovni 1,5 °C.

Európska rada na svojom zasadnutí v decembri 2020 schválila nový záväzný cieľ EÚ na rok 2030⁴. Rada takisto vyzvala Komisiu, „*aby posúdila, ako môžu k cieľu do roku 2030 čo najlepšie prispieť všetky hospodárske odvetvia, a aby predložila potrebné návrhy spolu s hĺbkovým preskúmaním environmentálneho, hospodárskeho a sociálneho vplyvu na úrovni členských štátov, pričom zohľadní národné energetické a klimatické plány a preskúma existujúcu flexibilitu*“.

Na tento účel sa prostredníctvom **európskeho právneho predpisu v oblasti klímy**, v znení dohodnutom so spoluzákonodarcami, cieľ klimatickej neutrality EÚ stane právne záväzným a stanovením cieľa znížiť do roku 2030 čisté emisie aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 sa zvýšia ambície na obdobie do roku 2030.

S cieľom vydať sa na cestu navrhnutú v európskom právnom predpise v oblasti klímy a dosiahnuť túto vyššiu úroveň ambícií do roku 2030 Komisia preskúmala v súčasnosti platné

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 690 final.

⁴ Závety Európskej rady z 10. – 11. decembra 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

právne predpisy v oblasti klímy a energetiky, podľa ktorých sa očakáva zníženie emisií skleníkových plynov iba o 40 % do roku 2030 a o 60 % do roku 2050.

Tento balík právnych predpisov s názvom Fit for 55, ktorý Komisia oznámila v rámci plánu cieľov v oblasti klímy⁵, predstavuje najkomplexnejší stavebný prvok úsilia o vykonávanie nového ambiciózneho cieľa v oblasti klímy do roku 2030 a k jeho splneniu budú musieť prispieť všetky hospodárske odvetvia a oblasti politiky vrátane cestnej dopravy.

Doprava je jediným odvetvím, v ktorom sa emisie skleníkových plynov zvyšujú. **Emisie skleníkových plynov z cestnej dopravy** nie sú žiadnou výnimkou. Tvoria takmer 20 % celkových emisií skleníkových plynov v EÚ a od roku 1990 sa výrazne zvýšili. Kvalitu ovzdušia naďalej ovplyvňuje premávka a preťaženie dopravy, čo vedie k tomu, že čoraz väčší počet miest zavádza zóny s nízkymi a nulovými emisiami, v ktorých sa obmedzuje miestny prístup pre vozidlá so spaľovacími motormi, a k tomu, že určité členské štáty oznamujú postupné ukončenie predaja osobných automobilov so spaľovacími motormi.

Automobilový priemysel má 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.

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 (autonómne) vozidlá. Cieľom by malo byť umožniť automobilovému priemyslu napredovať a posilniť svoje prvenstvo v oblasti technológií budúcnosti, najmä vzhľadom na medzinárodnú konkurenciu.

Komisia sa vo svojej **stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu**⁶ zaoberá širšími problémami prechodu na mobilitu s nulovými emisiami a stanovuje v nej plán na pevné nasmerovanie európskej dopravy na správnu cestu k udržateľnej a inteligentnej budúcnosti.

Akčný plán sprevádzajúci stratégiu obsahuje politiky, ktoré sú okrem iného zamerané na zvýšenie využívania vozidiel s nulovými emisiami a súvisiacej infraštruktúry. Prechodom k vozidlám s nulovými emisiami sa zabráni znečisťovaniu a zlepší sa zdravie našich občanov. V rámci tohto prechodu sa podporuje aj **cieľ nulového znečistenia stanovený v Európskej zelenej dohode** a sformulovaný v akčnom pláne nulového znečistenia⁷.

Emisné normy CO₂ pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá sú kľúčovými stimulmi na znižovanie emisií CO₂ v tomto odvetví, ako vyplýva z oznámenia o ambicióznejších klimatických cieľoch pre Európu na rok 2030.

Všeobecným cieľom tohto návrhu je prispieť k dosiahnutiu klimatickej neutrality do roku 2050 a na tento účel v súlade s európskym právnym predpisom v oblasti klímy prispieť k dosiahnutiu čistého zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990.

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ COM(2020) 789 final.

⁷ COM(2021) 400 final. V tejto súvislosti pozri aj smernicu 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe a smernicu (EÚ) 2016/2284 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie.

Návrh podporuje **tri špecifické ciele**. Prvým z nich je prispieť k dosiahnutiu cieľov v oblasti klímy na roky 2030 a 2050 znížením emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel.

Vzhľadom na to, že účinok emisných noriem CO₂ na zníženie emisií vozidlového 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 **spotrebiteľom a občanom** výhody vyplývajúce z rozsiahlejšieho využívania vozidiel s nulovými emisiami. Hlavný očakávaný prínos sa netýka iba lepšej kvality ovzdušia, najmä v mestách. Emisné normy CO₂ podnecujú výrobcov, aby zvýšili ponuku vozidiel s nulovými emisiami, pričom s touto širšou ponukou môžu spotrebiteľia využívať cenovo dostupnejšie modely vozidiel s nulovými emisiami a dosiahnuť značné úspory energie vďaka používaniu vozidiel s nulovými emisiami, čím sa znížia celkové náklady na vlastníctvo týchto vozidiel.

Tretím špecifickým cieľom je podnietiť **inovácie v oblasti technológií s nulovými emisiami**, a tým posilniť **technologické prvenstvo** hodnotového reťazca automobilového priemyslu a stimulovať zamestnanosť v EÚ. Hoci je automobilový priemysel úspešný pri vývoji a výrobe pokročilých technológií spaľovacích motorov a ich predaji do celého sveta, je potrebné, aby čoraz viac smeroval investície na technológie s nulovými emisiami. V rámci tohto globálneho kontextu sa aj automobilový reťazec EÚ musí stať vedúcim aktérom v prebiehajúcom celosvetovom prechode na mobilitu s nulovými emisiami. Návrh je technologicky neutrálny a budú ho dopĺňať opatrenia na podporu palív s nulovými emisiami a infraštruktúry nabíjajúcich staníc.

Predpokladá sa, že dodatočnými súvisiacimi prínosmi bude **vyššia energetická efektívnosť a energetická bezpečnosť**.

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

Tento balík Fit for 55 pre klímu a energetiku je komplexným krokom pri prepracovaní právnych predpisov Únie v záujme ich zosúladenia so zvýšenými ambíciami EÚ v oblasti klímy. Všetky iniciatívy v balíku sú úzko prepojené.

Tento legislatívny návrh týkajúci sa emisných noriem CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá dopĺňa iné návrhy uvedené v balíku a zachováva s nimi súlad, najmä s nasledujúcimi opatreniami.

Zabezpečením zníženia emisií z cestnej dopravy emisné normy CO₂ pomáhajú členským štátom najmä pri plnení ich cieľov stanovených v **nariadení (EÚ) 2018/842 o spoločnom úsilí**⁸. 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.

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 palivovo úspornejšie, 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.

⁸ 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.

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 (EÚ) 2018/2001 o obnoviteľných zdrojoch energie**⁹, prostredníctvom ktorej sa uskutoční dekarbonizácia výroby elektrickej energie používanej v elektrických vozidlách a stimuluje sa využívanie obnoviteľných a nízkouhlíkových palív pre vozidlá so spaľovacími motormi vo vozidlovom parku.

Významné synergie existujú aj medzi emisnými normami CO₂ a posilneným systémom na obchodovanie s emisiami¹⁰ a smernicou o obnoviteľných zdrojoch energie. Systém na obchodovanie s emisiami a smernica o obnoviteľných zdrojoch energie budú riadiť 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.

A napokon, hoci sa emisnými normami CO₂ zabezpečuje ponuka vozidiel s nulovými emisiami, **smernica 2014/94/EÚ o infraštruktúre pre alternatívne palivá**¹¹, prostredníctvom ktorej sa poskytujú stimuly na zavádzanie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc, predstavuje nevyhnutný doplnkový nástroj na odstránenie trhových prekážok brániacich zavádzaniu tejto infraštruktúry. K tomuto cieľu prispieva aj nariadenie o spoločnom úsilí, ktoré podnecuje členské štáty, aby prijímali opatrenia vo svojich odvetviach cestnej dopravy.

Kombinácia zdaňovania energie, investícií do infraštruktúry nabíjacích 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 poskytne istotu pri investovaní do technológií s nulovými emisiami.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Návrhy v rámci balíka Fit for 55 sú v súlade so všetkými opatreniami a politikami EÚ a pomáhajú jej dosiahnuť ambicióznejší cieľ na rok 2030 a úspešný a spravodlivý prechod na klimatickú neutralitu do roku 2050, ako Komisia skonštatovala v oznámení o Európskej zelenej dohode.

Balík Fit for 55, nástroj Next Generation EU a viacročný finančný rámec na roky 2021 – 2027 pomôžu dosiahnuť súbežnú zelenú a digitálnu transformáciu, o ktorú sa Európa usiluje. Kombinácia týchto politík sa zameria na riešenie hospodárskej krízy a na zrýchlenie prechodu na čisté a udržateľné hospodárstvo, čím dôjde k prepojeniu opatrení v oblasti klímy s hospodárskym rastom. Iniciatívy v rámci balíka sú v súlade aj s politikami Únie v oblasti čistého a obehového hospodárstva, udržateľnej a inteligentnej mobility a s akčným plánom nulového znečistenia. Ak sa neprijmú žiadne ambiciózne opatrenia na dosiahnutie nulových emisií v cestnej doprave, iné hospodárske odvetvia budú musieť prispieť viac k celkovým cieľom EÚ v oblasti znižovania emisií.

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

¹⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES.

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

Ako Komisia ohlásila vo svojom oznámení **Aktualizácia novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy**¹², spoločne so subjektmi verejného sektora, zainteresovanými stranami a sociálnymi partnermi sa zapojí 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.

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

Okrem toho, ako Komisia ohlásila vo svojom oznámení **Lepšia právna regulácia: spojme sily v záujme lepšej tvorby právnych predpisov**¹³, s cieľom zvýšiť konzistentnosť politik vylepšuje usmernenia pre lepšiu právnu reguláciu a tak zabezpečiť, aby všetky jej iniciatívy boli v súlade so zásadou „nespôsobovať významnú škodu“, čím sa zabezpečuje rešpektovanie povinností stanovených v rámci európskeho právneho predpisu v oblasti klímy.

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 okrem iného prispievať k dosahovaniu 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. Únia už na základe článku 192 ZFEÚ prijala politiky na riešenie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel, a to prostredníctvom nariadenia (ES) č. 443/2009 a nariadenia (EÚ) č. 510/2011, ktoré boli zrušené a nahradené nariadením (EÚ) 2019/631, ktoré nadobudlo účinnosť 1. januára 2020.

• 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, len tieto iniciatívy nebudú stačiť. Absencia koordinovaných opatrení EÚ prostredníctvom sprísnenia emisných noriem CO₂ by mala za následok riziko fragmentácie

¹² COM(2020) 350 final.

¹³ COM(2021) 219 final.

trhu pôsobenej rôznorodosťou vnútroštátnych systémov, rozdielnymi úrovňami ambícií a rôznymi konštrukčnými parametrami. Jednotlivé členské štáty by samy osebe predstavovali príliš malý trh, na ktorom nie je možné dosiahnuť rovnakú úroveň výsledkov, preto je potrebný prístup na úrovni EÚ, ktorý podnieti zmeny na úrovni priemyslu a vytvorí úspory z rozsahu.

- **Proporcionalita**

Tento 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.

Európsky právny predpis v oblasti klímy schválený Európskym parlamentom a Radou podporuje celkové zníženie domácich emisií skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990 a klimatickú neutralitu do roku 2050. Tento návrh sa týka značnej časti uvedených emisií skleníkových plynov a nezaobera sa potrebou ambicióznejšieho znižovania emisií v iných odvetviach, v ktorých je dekarbonizácia náročnejšia. Prehodnocujú sa ním existujúce emisné normy CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá v záujme dosiahnutia tohto cieľa.

- **Výber nástroja**

Návrh sa týka zmeny nariadenia (EÚ) 2019/631, a preto nariadenie predstavuje jediný vhodný právny nástroj. Keďže nariadenie (EÚ) 2019/631 bolo výsledkom nedávneho prepracovania a keďže navrhované zmeny sa týkajú iba malého počtu ustanovení, nové prepracovanie znenia a/alebo nahradenie existujúceho nariadenia sa nepovažuje za primerané.

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

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

V prípade väčšiny prvkov nariadenia stále platia závery hodnotiacej štúdie z roku 2015¹⁴, ktoré sa zohľadnili v posúdení vplyvu z roku 2017¹⁵. Niektoré nové povinnosti, ktoré boli zavedené nariadením (EÚ) 2019/631, neboli predmetom hodnotenia vzhľadom na to, že sa buď ešte neuplatňovali, alebo ešte neboli úplne vykonané. To sa týka najmä nových cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ na roky 2025 a 2030 a mechanizmu stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami. Je však potrebná revízia s cieľom zosúladiť nariadenie s ambíciami Európskej zelenej dohody, prísnejšími cieľmi zníženia emisií v rámci európskeho právneho predpisu v oblasti klímy a s nedávnym vývojom na trhu. Tieto zmeny boli predmetom posúdenia vplyvu.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

V záujme získania dôkazov a zabezpečenia väčšej transparentnosti Komisia usporiadala verejnú konzultáciu ku každému z návrhov, ktorá sa uskutočnila v období od 13. novembra 2020 do 5. februára 2021. Podrobné zhrnutie a výsledky verejnej konzultácie sú uvedené v prílohe 2 k posúdeniu vplyvu týkajúcemu sa tohto návrhu.

Okrem toho bolo 29. októbra 2020 na štyri týždne zverejnené úvodné posúdenie vplyvu.

Presnejšie povedané, na účely tohto návrhu Komisia požiadala o spätnú väzbu konkrétne tieto zainteresované strany:

¹⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

¹⁵ SWD(2017) 650 final.

- členské štáty (vnútroštátne, regionálne orgány),
- výrobcov vozidiel,
- dodávateľov komponentov a materiálov,
- dodávateľov energie,
- kupujúcich vozidiel (súkromné osoby, podniky, spoločnosti spravujúce vozový park),
- združenia vodičov,
- environmentálne MVO, MVO v oblasti dopravy a spotrebiteľské MVO,
- sociálnych partnerov.

Okrem verejnej konzultácie a spätnej väzby týkajúcej sa úvodného posúdenia vplyvu Komisia požiadala o spätnú väzbu aj prostredníctvom týchto prostriedkov:

- stretnutí s príslušnými priemyselnými združeniami, ktoré zastupujú výrobcov vozidiel, dodávateľov komponentov a materiálov, dodávateľov energií,
- bilaterálnych stretnutí s orgánmi členských štátov, výrobcami vozidiel, dodávateľmi, so sociálnymi partnermi a s MVO,
- pozičných dokumentov predložených zainteresovanými stranami alebo orgánmi v členských štátoch.

Najdôležitejšie výsledky možno zhrnúť takto:

Väčšina respondentov zastupujúcich priemysel, subjekty verejného sektora a iné zainteresované strany podporila cieľ „zníženia emisií CO₂ z osobných automobilov a dodávok s cieľom dosiahnuť cieľ 55 % do roku 2030 a cieľ klimatickej neutrality do roku 2050“, kým občania mali v tejto otázke zmiešané názory. Najväčšiu podporu získal cieľ „posilnenia konkurencieschopnosti, vedúceho postavenia priemyslu, inovácií a oživenia zamestnanosti v hodnotovom reťazci automobilového priemyslu EÚ“ a „zníženia celkových nákladov spotrebiteľov na vlastníctvo“.

Pokiaľ ide o cieľové úrovne, v konzultácii sa prejavili zmiešané názory na prísnosť budúcich cieľov, pričom zástupcovia priemyslu vyjadrili určitú podporu prísnejším cieľom od roku 2030, MVO prísnejším cieľom od roku 2025, subjekty verejného sektora vo všeobecnosti podporujú prísnejšie ciele, kým občania mali zmiešané názory. Pokiaľ ide o harmonogram cieľov, zástupcovia priemyslu podporili myšlienku, aby sa ciele nastavili na každých päť rokov, kým iné zainteresované strany mali v tejto súvislosti zmiešané názory. Cena vozidla, obmedzený dojazd a dostupnosť infraštruktúr sa považovali za obzvlášť významné prekážky pri uvádzaní vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh. Odpovede boli zmiešané, pokiaľ ide o potrebu mechanizmu stimulov a typy vozidla, ktoré sa majú podporiť. Čo sa týka prípadného zavedenia mechanizmu započítavania obnoviteľných a nízkouhlíkových palív do plnenia cieľa 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 GEM-E3 a E3ME, ako aj modelu JRC DIONE.

Zdrojom údajov z monitorovania emisií skleníkových plynov a iných vlastností vozového parku nových ľahkých vozidiel sú ročné údaje z monitorovania, ktoré vykazujú členské štáty a zhromažďuje Európska environmentálna agentúra (ďalej len „EEA“) podľa nariadenia (EÚ) 2019/631.

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

• **Posúdenie vplyvu**

Posúdenia vplyvu jednotlivých iniciatív balíka právnych predpisov Fit for 55 sú založené na scenároch integrovaného modelovania, v ktorých sa odzrkadľuje vzájomné pôsobenie rôznych nástrojov politiky a hospodárskych subjektov, s cieľom zabezpečiť komplementárnosť, súdržnosť a účinnosť pri dosahovaní ambiciózných klimatických cieľov na roky 2030 a 2050.

Posúdenie vplyvu priložené k tomuto návrhu dopĺňa analýzu realizovanú v roku 2020 ako súčasť posúdenia vplyvu, ktoré sprevádzalo plán cieľov v oblasti klímy do roku 2030¹⁶. Táto analýza predstavovala analytický základ na stanovenie cieľa čistého zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 a cieľa klimateckej neutrality do roku 2050.

Posúdenie vplyvu, ktoré tvorí sprievodný dokument k tomuto návrhu, bolo okrem toho pripravené a vypracované v súlade s platnými usmerneniami pre lepšiu právnu reguláciu a výbor pre kontrolu regulácie 19. apríla 2021 vydal kladné stanovisko.

Zlepšenia, ktoré odporučil výbor, boli zapracované do konečnej verzie. Ide o tieto zlepšenia:

- vysvetlenie dôvodov na revíziu existujúceho nariadenia (EÚ) 2019/631, ako aj vysvetlenie súdržnosti a proporcionality vzhľadom na ďalšie súvisiace legislatívne iniciatívy,
- ďalšie preukázanie realizovateľnosti cieľa výrazného zníženia emisií a vysvetlenie kompromisov medzi tromi cieľovými možnosťami,
- doplňujúce informácie získané v súvislosti s vplyvmi uprednostňovaných možností na konkurencieschopnosť, inovácie a bezproblémovú transformáciu odvetvia,
- začlenenie názorov zainteresovaných strán do analýzy.

Možnosti politiky

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

1. Ciele v oblasti emisií CO₂ pre osobné automobily a dodávky (úrovne, harmonogram, spôsoby)

Pokiaľ ide o cieľové úrovne, v rámci posudzovaných možností sa zvažovali tri trajektórie do roku 2040, v ktorých sa takisto odzrkadľovala skutočnosť, že cieľom je do roku 2050 dosiahnuť zníženie emisií z cestnej dopravy o 90 %, pričom sa zohľadňovalo to, že osobné automobily sa na cestách pohybujú v priemere 10 až 15 rokov.

S cieľom prispieť k dosiahnutiu celkovej vyššej úrovne ambícií do roku 2030 a k cieľu klimateckej neutrality do roku 2050 sa vďaka uprednostňovanej možnosti musia od roku 2030 výrazne posilniť cieľové hodnoty CO₂ pre celý vozový park EÚ v prípade osobných automobilov aj ľahkých úžitkových vozidiel. Tým sa zabezpečí potrebný podnet na zrýchlenie

¹⁶ SWD(2020) 176 final.

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.

Pokiaľ ide o harmonogram sprísňovania cieľov, uprednostňovanou možnosťou je udržanie regulačného prístupu, pri ktorom sa ciele znižujú v päťročných úsekoch, ale nie častejšie, aby výrobcovia mali pri absolvovaní tohto prechodu dostatok flexibility. Na zohľadnenie vývojových cyklov v automobilovom priemysle je preto vhodné zachovať cieľové úrovne stanovené do roku 2025.

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

Možnosť udelenia výnimočnej cieľovej hodnoty malovýrobcom so sídlom v EÚ aj mimo nej (t. j. výrobcov, ktorí v kalendárnom roku zaevidujú 1 000 až 10 000 nových osobných automobilov alebo 1 000 až 22 000 nových dodávok) bude od roku 2030 zrušená, čím sa zvýši účinnosť a súdržnosť právnych predpisov. Výber termínu dáva dotknutým výrobcov čas na prípravu programu a na prispôsobenie sa novým regulačným požiadavkám, pričom je v súlade s dátumom uplatňovania sprísnených cieľov. Výnimka sa naďalej uplatňuje na výrobcov zodpovedných za menej než 1 000 evidovaných nových vozidiel za kalendárny rok.

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, a to ako v prípade osobných automobilov, tak aj v prípade ľahkých úžitkových vozidiel, keďže uvádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh sa bude riadiť prísnejšími cieľmi CO₂, ktoré sa začnú uplatňovať po tomto termíne, čo pre výrobcov znamená, že budú musieť nasadiť podstatne viac vozidiel s nulovými emisiami. Zjednoduší sa tým aj právny predpis a predíde sa riziku oslabenia jeho 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, a to buď uhlíkový korekčný faktor, alebo systém uhlíkových kreditov. Uprednostňovanou možnosťou však nie je začleniť takýto účtovný mechanizmus, keďže by to viedlo k nejasnému rozdeleniu povinností jednotlivých subjektov v súvislosti s dosahovaním cieľov, oslabila by sa účinnosť a efektívnosť právnych predpisov a zvýšilo administratívne zaťaženie a zložitosť. Podpora používania obnoviteľných a nízkouhlíkových palív sa má uskutočňovať prostredníctvom revízie smernice o obnoviteľných zdrojoch energie, systému na obchodovanie s emisiami 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 právny predpis prinesie zvýšenie administratívnych nákladov. Návrh okrem toho nezvyšuje zložitosť právneho rámca.

Navrhuje sa, aby sa po roku 2030 odstránili dve z existujúcich ustanovení, t. j. mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami (tzv. bonusov) a výnimka pre

malovýrobcov, čo by malo prispieť k zjednodušeniu právneho predpisu. Zároveň bude regulačný systém ďalej vytvárať možnosti flexibility určené na zníženie nákladov výrobcov na dodržiavanie predpisov.

V režime monitorovania súladu ani vo výške poplatkov za nadmerné emisie sa nenavrhujú žiadne zmeny. Návrhom sa preto nezvýšia ani administratívne náklady pre výrobcov a príslušné vnútroštátne orgány, ani náklady na presadzovanie práva pre Komisiu.

- **Základné práva**

Návrh rešpektuje základné práva a prihliada na zásady uznané predovšetkým v Charte základných práv Európskej únie¹⁷. 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

Zber, vykazovanie a spracovanie rôznych súborov údajov predstavujú zásadné prvky vykonávania a presadzovania emisných noriem CO₂, ktoré sa v tomto návrhu ďalej rozširujú alebo upravujú. Tieto súbory údajov obsahujú údaje na účely dosiahnutia súladu s cieľovými hodnotami, na overenie emisií CO₂ vozidiel v prevádzke a údaje na posúdenie reprezentatívneho postupu typového schválenia v porovnaní s emisiami CO₂ v reálnych podmienkach. Vzhľadom na významné právne účinky súvisiace s týmito súbormi údajov je potrebné vyvinúť značné úsilie na zabezpečenie ich správnosti a spoľahlivosti, na ktoré bude potrebné nájsť v Komisii ďalšie zdroje. Podrobný rozpis vplyvov na rozpočet sa uvádza vo finančnom výkaze.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Existuje zavedený systém na monitorovanie vykonávania nariadenia (EÚ) 2019/631. Členské štáty každý rok podávajú Komisii správy o emisiách CO₂ a hmotnosti všetkých zaevidovaných nových osobných automobilov a dodávok. Výrobcovia majú možnosť upozorniť Komisiu na chyby v týchto predbežných údajoch. Od roku 2022 budú výrobcovia a príslušné orgány členských štátov Komisii navyše nahlasovať údaje o spotrebe paliva a energie osobných automobilov a dodávok v reálnych podmienkach.

Komisia s podporou Európskej environmentálnej agentúry (EEA) každý rok uverejňuje konečné údaje z monitorovania za predchádzajúci kalendárny rok vrátane špecifických emisií výrobcu v porovnaní s cieľmi týkajúcimi sa emisií CO₂. Právny predpis bude naďalej vychádzať z tohto zavedeného rámca monitorovania a zabezpečovania súladu. Od roku 2022 bude Komisia takisto s podporou agentúry EEA zverejňovať porovnanie údajov o emisiách CO₂ vyplývajúcich z typového schválenia s údajmi o emisiách CO₂ v reálnych podmienkach.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

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

V článku 1 ods. 5 sa upravujú cieľové hodnoty emisií CO₂ v prípade celého vozového parku EÚ re nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá, ktoré sa majú uplatňovať od roku 2030. Dopĺňa sa nový odsek 5a, ktorým sa stanovujú cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ platné od roku 2035.

¹⁷ Ú. v. EÚ C 326, 26.10.2012, s. 391.

S cieľom zohľadniť zmenu skúšobného postupu typového schválenia, t. j. prechod z nového európskeho jazdného cyklu (NEDC) na celosvetový harmonizovaný skúšobný postup pre ľahké vozidlá (WLTP), sa cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ vyjadrujú ako percentuálne zníženie v porovnaní s východiskom v roku 2021. Toto východisko sa určuje na základe priemerných cieľových hodnôt špecifických emisií za rok 2021, pričom hodnoty emisií použité ako vstupné hodnoty pre výpočet sú v záujme zabránenia neprimeranému zvýšeniu úrovne východiska emisie namerané počas postupu WLTP namiesto toho, aby hodnoty emisií udávali výrobcovia. Východisko na rok 2021 zverejní Komisia do 31. októbra 2022.

Stimul pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami uvedený v odseku 7 sa od roku 2030 vypúšťa. Na tento účel je dôležité aj upraviť dátum v odseku 6.

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

Článok 2 ods. 1 sa mení s cieľom nahradiť odkazy na smernicu 2007/46/ES¹⁸ (rámcová smernica o typovom schválení), ktorá bola zrušená od 1. septembra 2020, odkazmi na rámcové nariadenie (EÚ) 2018/858 o typovom schválení¹⁹, ktoré sa uplatňuje od uvedeného dátumu.

Z dôvodu zmeny štruktúry medzi zrušenou smernicou a novým nariadením sú dané zmeny potrebné na zabezpečenie presnosti odkazov na právne predpisy.

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

V článku 3 ods. 1 sa zmenou zosúladuje vymedzenie pojmov s vymedzením v právnych predpisoch o typovom schválení a odstraňuje sa vymedzenie pojmov stopa a užitočné zaťaženie, keďže tieto pojmy už nie sú podstatné pre vykonávanie tohto nariadenia.

Článok 1 ods. 4: Zmena článku 4 – Cieľové hodnoty špecifických emisií

V článku 4 ods. 1 sa dopĺňa pododsek, ktorým sa zavádza záruka, aby sa zabránilo tomu, že výsledkom výpočtu cieľových hodnôt špecifických emisií výrobcu za určitých podmienok bude záporná cieľová hodnota. Ak by nastala táto situácia, cieľová hodnota špecifických emisií sa stanoví na úrovni 0 g CO₂/km.

Článok 1 ods. 5: Zmena článku 7 – Monitorovanie a vykazovanie priemerných emisií

Vkladá sa nový odsek 6a, na základe ktorého Komisia v rámci overovania predbežných údajov z monitorovania získa možnosť požiadať úrady pre typové schválenie a výrobcov o vystavenie vyhlásenia o oprave v týchto prípadoch, keď na základe právnych predpisov o typovom schválení nie je možné opraviť dokumentáciu o typovom schválení či osvedčenie o zhode, napríklad vtedy, keď nesprávne údaje súvisia s typovým schválením, ktoré už neplatí.

Odsek 11, ktorým sa stanovuje vykazovanie údajov týkajúcich sa vozidiel kategórie M₂ a N₂, sa vypúšťa, keďže tieto kategórie vozidiel patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ)

¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

2018/956²⁰ o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel.

Článok 1 ods. 6: Zmena článku 10 – Výnimky pre určitých výrobcov

V článku 10 ods. 2 sa od roku 2030 zrušuje možnosť pre výrobcov zodpovedných za 1 000 až 10 000 nových osobných vozidiel alebo za 1 000 až 22 000 nových ľahkých úžitkových vozidiel v kalendárnom roku, podľa ktorej môžu požiadať o výnimku z cieľových hodnôt špecifických emisií. Výnimka sa naďalej uplatňuje na výrobcov zodpovedných za menej než 1 000 evidovaných nových vozidiel za kalendárny rok.

Článok 1 ods. 7: Zmena článku 13 – Overovanie emisií CO₂ vozidiel v prevádzke

V článku 13 ods. 3 sa dopĺňa ustanovenie, ktorým sa Komisii dáva možnosť požiadať úrad pre typové schválenie o vystavenie vyhlásenia o oprave v prípadoch, keď na základe príslušných právnych predpisov o typovom schválení nie je možné opraviť dokumentáciu o typovom schválení či osvedčenie o zhode, napríklad z dôvodu uplynutia ich platnosti.

Článok 1 ods. 8: Zmena článku 14 – Úprava hodnôt M₀ a TM₀

V článku 14 ods. 2 sa opravuje právny základ s cieľom umožniť zmenu prílohy I, a to v súlade so súčasnou praxou, čím sa nahrádza súčasné znenie, ktoré obsahuje odkaz na nariadenie dopĺňajúce nariadenie (EÚ) 2019/631.

Článok 1 ods. 9: Nový článok 14a – Správa o pokroku

Dopĺňa sa nový článok 14a s cieľom stanoviť povinnosť Komisie predložiť správu o pokroku pri dosahovaní cestnej mobility s nulovými emisiami a posúdiť potrebu prípadných dodatočných opatrení na uľahčenie transformácie.

Článok 1 ods. 10: Zmena článku 15 – Preskúvanie a predkladanie správ

V článku 15 ods. 1 sa stanovuje preskúvanie nariadenia (EÚ) 2019/631 v roku 2026 a zároveň sa z neho vypúšťajú odseky 2 až 5, v ktorých sa uvádzalo niekoľko prvkov, ktoré sa mali zväziť pri súčasnom preskúvaní.

Dopĺňa sa nový odsek 9, ktorý poskytuje právny základ pre zmenu vzorcov na výpočet cieľovej hodnoty špecifických emisií v časti B prílohy I v prípade, že je to nevyhnutné v záujme zohľadnenia osobitného postupu týkajúceho sa ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré podliehajú viacstupňovému typovému schváleniu. To konkrétne odkazuje na postup, ktorý sa uplatňuje vtedy, keď vozidlo vyrába viacero výrobcov a zodpovednosť za emisie CO₂ dokončovaného vozidla sa prideli výrobcovi základného vozidla. S cieľom poskytnúť danému výrobcovi istotu pri plánovaní sa uplatňuje osobitný postup týkajúci sa spôsobu určovania emisií CO₂ a hmotnosti takýchto ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré podliehajú viacstupňovému typovému schváleniu. Komisia je splnomocnená určiť postup týkajúci sa vozidiel podliehajúcich viacstupňovému typovému schváleniu a v prípade revízie tohto postupu môže takisto upravovať vzorce na výpočet cieľovej hodnoty špecifických emisií.

Článok 1 ods. 11: Zmena článku 17 – Vykonávanie delegovania právomoci

V článku 17 ods. 2, 3 a 6 sa dopĺňa odkaz na nový článok 15 ods. 9.

Článok 1 ods. 12: Zmeny prílohy I

Časť A prílohy I týkajúca sa osobných vozidiel sa mení tak, aby odrážala zmeny článku 1. To znamená úpravu vzorcov na výpočet cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ na rok 2030

²⁰ 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.

a stanovenie vzorcov na rok 2035, ako aj stanovenie ročných cieľových hodnôt špecifických emisií pre každého výrobcu a zrušenie uplatňovania koeficientu vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami (ZLEV) od roku 2030.

Časť B prílohy I týkajúca sa ľahkých úžitkových vozidiel sa mení podobne ako časť A, no okrem toho sa v nej upravujú vzorce na určenie hodnôt smernice potrebných na výpočet ročných cieľových hodnôt špecifických emisií. Cieľom tejto úpravy je zabezpečiť spravodlivé rozloženie záťaže vyplývajúcej zo zníženia emisií medzi výrobcov ľahších ľahkých úžitkových vozidiel a tých, ktorí vyrábajú ťažšie vozidlá tejto kategórie.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²¹,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Parížska dohoda bola prijatá v decembri 2015 na základe Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC) a platnosť nadobudla v novembri 2016 (ďalej len „Parížska dohoda“). Jej zmluvné strany sa dohodli, že udržia zvýšenie priemernej globálnej teploty výrazne pod hodnotou 2 °C v porovnaní s hodnotami predindustriálneho obdobia a vynaložia úsilie na obmedzenie zvýšenia teploty o 1,5 °C v porovnaní s hodnotami predindustriálneho obdobia.
- (2) Riešenie výziev súvisiacich s klímou a životným prostredím a dosiahnutie cieľov Parížskej dohody sú ťažiskom oznámenia o Európskej zelenej dohode, ktoré Komisia prijala 11. decembra 2019²³. Potreba a význam Európskej zelenej dohody vzhľadom na veľmi vážny vplyv pandémie COVID-19 na zdravie a hospodársku prosperitu občanov Únie ešte vzrástli.
- (3) V Európskej zelenej dohode sa kombinuje komplexný súbor vzájomne sa posilňujúcich opatrení a iniciatív zameraných na dosiahnutie klimatickej neutrality v EÚ do roku 2050 a vytyčuje sa nová stratégia rastu, ktorej cieľom je transformovať Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom efektívne využívajúcim zdroje, kde hospodársky rast nezávisí od využívania zdrojov. Jej cieľom je takisto ochraňovať, šetriť a zveľaďovať prírodný kapitál Únie a chrániť zdravie a blaho občanov pred environmentálnymi rizikami a vplyvmi. Zároveň táto transformácia vplýva inak na ženy ako na mužov a má

²¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

²² Ú. v. EÚ C , , s. .

²³ Oznámenie Komisie – Európska zelená dohoda, COM(2019) 640 final z 11. decembra 2019.

osobitný dosah na niektoré znevýhodnené skupiny, napríklad na starších ľudí, osoby so zdravotným postihnutím či osoby s menšinovým rasovým alebo etnickým pôvodom. Preto sa musí zabezpečiť, aby bola transformácia spravodlivá a inkluzívna a aby sa na nikoho nezabudlo.

- (4) Únia sa zaviazala znížiť čisté emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve Únie do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990 a tento cieľ bol stanovený v aktualizovanom vnútroštátne stanovenom príspevku, ktorý predložila sekretariátu UNFCCC 17. decembra 2020.
- (5) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) [–]²⁴ Únia zakotvila do právnych predpisov zámer týkajúci sa dosiahnutia klimatickej neutrality v celom hospodárstve do roku 2050. V uvedenom nariadení sa takisto stanovuje záväzok Únie dosiahnuť do roku 2030 zníženie čistých emisií skleníkových plynov v EÚ (emisie po odpočítaní odstránených emisií) aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.
- (6) K dosiahnutiu tohto zníženia emisií by mali prispieť všetky odvetvia hospodárstva vrátane odvetvia cestnej dopravy.
- (7) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú potrebné ako súčasť jednotného a konzistentného rámca, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie celkového cieľa Únie znížiť čisté emisie skleníkových plynov.
- (8) V záujme dosiahnutia zníženia čistých emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 je potrebné sprísniť požiadavky na zníženie emisií stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631²⁵ pre osobné vozidlá, ako aj pre ľahké úžitkové vozidlá. Takisto sa musí stanoviť jasné smerovanie k ďalšiemu znižovaniu emisií po roku 2030 s cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľa klimatickej neutrality do roku 2050. Bez ambiciózných opatrení týkajúcich sa znižovania emisií skleníkových plynov v cestnej doprave by bolo potrebné výraznejšie znižovanie emisií v iných odvetviach vrátane odvetví, v ktorých je dekarbonizácia náročnejšia.
- (9) Prísnejšie požiadavky na znižovanie emisií CO₂ by mali podnietiť zvýšenie podielu vozidiel s nulovými emisiami uvádzanými na trh Únie a zároveň by mali poskytnúť prínosy pre spotrebiteľov a občanov v podobe kvality ovzdušia a úspor energie, ako aj zabezpečiť zachovanie inovácií v hodnotovom reťazci automobilového priemyslu. V globálnom kontexte sa aj automobilový reťazec EÚ musí stať vedúcim aktérom v rámci prebiehajúceho prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Prísnejšie normy týkajúce sa zníženia emisií CO₂ sú technologicky neutrálne pri dosahovaní cieľových hodnôt pre celý vozový park, ktoré sa nimi stanovujú. Na dosiahnutie cieľa spočívajúceho v bezemisnom vozovom parku sú a ostávajú k dispozícii rôzne technológie. Medzi vozidlá s nulovými emisiami v súčasnosti patria batérové elektrické vozidlá, vozidlá s palivovým článkom a iné vozidlá na vodíkový pohon, pričom stále vznikajú technologické inovácie. Vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, medzi ktoré patria aj dobre fungujúce plug-in hybridy, môžu naďalej zohrávať úlohu v rámci transformácie.

²⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) [.../...] z [...] 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a mení sa nariadenie (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) [Ú. v. EÚ L ...].

²⁵ 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).

- (10) V tomto kontexte by sa mali stanoviť nové prísnejšie ciele zníženia emisií CO₂ pre nové osobné vozidlá aj pre nové ľahké úžitkové vozidlá na obdobie od roku 2030. Tieto ciele treba stanoviť na úroveň, ktorá bude predstavovať jasný signál na zrýchlenie uvádzania vozidiel s nulovými emisiami na trh Únie a na stimuláciu nákladovo efektívnych inovácií v oblasti technológií s nulovými emisiami.
- (11) Ciele stanovené v revidovaných emisných normách CO₂ by sa mali doplniť európskou stratégiou na riešenie výziev, ktoré predstavuje rozšírenie výroby vozidiel s nulovými emisiami a súvisiacich technológií, ako aj riešenie potreby zvyšovania úrovne zručností a rekvalifikácie pracovníkov v danom odvetví a hospodárskej diverzifikácie a rekonverzie činností. V prípade potreby treba zväžiť finančnú podporu na úrovni EÚ a členských štátov s cieľom pritiahnúť súkromné investície, a to aj prostredníctvom Európskeho sociálneho fondu plus, Fondu na spravodlivú transformáciu, inovačného fondu, Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti a iných nástrojov viacročného finančného rámca a nástroja Next Generation EU, v súlade s pravidlami štátnej pomoci. Revidované pravidlá štátnej pomoci v oblasti životného prostredia a energetiky umožnia členským štátom podporovať podniky pri dekarbonizácii svojich výrobných procesov a pri prijímaní zelenších technológií v kontexte novej priemyselnej stratégie.
- (12) V aktualizovanej novej priemyselnej stratégii²⁶ sa navrhuje spoločná tvorba zelených a digitálnych spôsobov transformácie v spolupráci s priemyslom, subjektmi verejného sektora, so sociálnymi partnermi a s ďalšími zainteresovanými stranami. V tejto súvislosti by sa mal vytvoriť spôsob transformácie pre ekosystém mobility, ktorý bude sprevádzať transformáciu hodnotového reťazca automobilového priemyslu. V rámci tohto spôsobu by sa malo osobitne prihliadať na MSP v automobilovom dodávateľskom reťazci, na konzultácie so sociálnymi partnermi, a to aj zo strany členských štátov, a mal by vychádzať z programu v oblasti zručností pre Európu s jeho iniciatívami, ako je Pakt o zručnostiach na mobilizáciu súkromného sektora a ostatných zainteresovaných strán s cieľom zvyšovať úroveň zručností európskej pracovnej sily a rekvalifikovať ju s ohľadom na zelenú a digitálnu transformáciu. Zároveň by sa mali v rámci neho riešiť náležité opatrenia a stimuly na európskej a vnútroštátnej úrovni na podporu cenovej dostupnosti vozidiel s nulovými emisiami. Pokrok dosiahnutý pri tomto komplexnom spôsobe transformácie pre ekosystém mobility treba monitorovať každé dva roky v rámci správy o pokroku, ktorú predloží Komisia. Pritom treba sledovať okrem iného pokrok pri využívaní vozidiel s nulovými emisiami, vývoj ich cien, vývoj využívania alternatívnych palív a zavádzanie infraštruktúry podľa požiadaviek nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá, potenciál inovačných technológií na dosiahnutie klimaticky neutrálnej mobility, medzinárodnú konkurencieschopnosť, investície do hodnotového reťazca automobilového priemyslu, zvyšovanie úrovne zručností a rekvalifikáciu pracovníkov a rekonverziu činností. Správa o pokroku bude vychádzať aj z dvojročných správ o pokroku, ktoré predkladajú členské štáty podľa nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá. Komisia by mala viesť konzultácie so sociálnymi partnermi pri príprave správy o pokroku, pričom by sa do nej mali zahrnúť výsledky sociálneho dialógu. Inovácie v automobilovom dodávateľskom reťazci stále prebiehajú. Inovačné technológie, ako je výroba e-palív s priamym zachytávaním CO₂ z ovzdušia, by po ďalšom rozvoji mohli ponúknuť nádej na cenovo dostupnú klimaticky neutrálnu

²⁶ Oznámenie Komisie – Aktualizácia novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy [COM(2021) 350 final z 5. mája 2021].

mobilitu. Komisia by preto v rámci svojej správy o pokroku mala sledovať pokrok stavu inovácií v odvetví.

- (13) Tieto cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ treba doplniť nevyhnutným zavedením infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc, ako sa stanovuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ²⁷.
- (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) Výrobcovia budú vzhľadom na prísnejšie cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ od roku 2030 musieť uviesť na trh Únie podstatne viac vozidiel s nulovými emisiami. V tejto súvislosti už mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami neplní svoj pôvodný účel a hrozí, že oslabí účinnosť nariadenia (EÚ) 2019/631. Mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami sa preto od roku 2030 zruší. Pred týmto dátumom, a teda počas celého tohto desaťročia, sa mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami bude naďalej používať na podporu zavádzania vozidiel s emisiami v rozpätí od 0 po 50 g CO₂/km vrátane batériových elektrických vozidiel, vozidiel s palivovým článkom využívajúcich vodík a dobre fungujúcich plug-in hybridov. Po tomto dátume sa plug-in hybridy budú naďalej započítavať do cieľových hodnôt pre celý vozový park, ktoré výrobcovia vozidla musia spĺňať.
- (16) Uplatňovanie emisných noriem CO₂ v podstatnej miere súvisí s vykonávaním právnych predpisov o typovom schválení. Po zrušení a nahradení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES²⁸ 1. septembra 2020 nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858²⁹ je vhodné v záujme zabezpečenia kontinuálneho súladu medzi obidvomi súbormi nástrojov ešte viac zosúladiť vymedzenie pojmov a aktualizovať v nariadení (EÚ) 2019/631 odkazy na rámcový právny predpis o typovom schválení.
- (17) Úsilie o zníženie emisií potrebné na dosiahnutie cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ je rozložené medzi výrobcov prostredníctvom použitia krivky hraničných hodnôt založenej na priemernej hmotnosti vozového parku nových vozidiel EÚ a vozového parku nových vozidiel výrobcu. Hoci je vhodné zachovať tento mechanizmus, treba zabrániť tomu, aby sa cieľové hodnoty špecifických emisií výrobcu v dôsledku prísnejších cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ stali zápornými. Z tohto dôvodu je nevyhnutné objasniť, že v prípade takéhoto výsledku sa cieľová hodnota špecifických emisií stanoví na úrovni 0 g CO₂/km.
- (18) S cieľom zabezpečiť spravodlivé rozloženie úsilia o znižovanie emisií by sa dve krivky hraničných hodnôt pre ľahšie a ťažšie ľahké úžitkové vozidlá mali upraviť tak, aby sa v nich odzrkadľovali prísnejšie ciele znižovania emisií CO₂.

²⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

²⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

²⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (19) Hodnoty použité na výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií a priemerných špecifických emisií výrobcu vychádzajú z údajov zaznamenaných v dokumentácii o typovom schválení a v osvedčení o zhode predmetných vozidiel. Pre zabezpečenie účinnosti emisných noriem CO₂ je zásadné, aby údaje použité na tieto účely boli správne. Ak sa však v údajoch zistia chyby, nesmie byť na základe právnych predpisov o typovom schválení možné opraviť dokumentáciu o typovom schválení alebo osvedčenie o zhode, ktoré už boli vydané, pokiaľ sa údaje vzťahujú na typové schválenia, ktorým už uplynula platnosť. V takýchto situáciách by Komisia mala mať právomoc požadovať, aby príslušné úrady pre typové schválenie alebo v prípade potreby výrobcovia vystavili vyhlásenie o oprave, na základe ktorého bude možné opraviť hodnoty použité na určenie, či výrobcovia spĺňajú cieľové hodnoty.
- (20) Vykazovanie údajov týkajúcich sa vozidiel kategórie M₂ (autobusy) a N₂ (stredne veľké nákladné vozidlá) patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956³⁰, a preto je vhodné odstrániť túto požiadavku z nariadenia (EÚ) 2019/631.
- (21) Vzhľadom na vyššie celkové ciele zníženia emisií skleníkových plynov a s cieľom zabrániť prípadným účinkom narušenia trhu by sa mali zjednotiť požiadavky týkajúce sa znižovania emisií pre všetkých výrobcov pôsobiacich na trhu Únie, s výnimkou výrobcov zodpovedných za menej než 1 000 nových vozidiel zaevidovaných v kalendárnom roku. V dôsledku toho by sa od roku 2030 malo ukončiť uplatňovanie možnosti pre výrobcov zodpovedných za 1 000 až 10 000 nových osobných vozidiel alebo za 1 000 až 22 000 nových ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v kalendárnom roku, podľa ktorej môžu požiadať o výnimku z cieľových hodnôt špecifických emisií.
- (22) S cieľom zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť a súlad s aktuálnou praxou je vhodné objasniť, že úpravy hodnôt M₀ a TM₀ by sa mali realizovať prostredníctvom zmien prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/631, a nie prostredníctvom samostatného aktu doplnujúceho uvedené nariadenie.
- (23) Pokrok dosiahnutý na základe nariadenia (EÚ) 2019/631 pri plnení cieľov zníženia emisií stanovených na rok 2030 a po tomto roku by sa mal preskúmať v roku 2026. V tomto preskúmaní by sa mali zväžiť všetky aspekty posudzované v správach predkladaných každé dva roky.
- (24) Možnosť previesť príjmy z poplatkov za nadmerné emisie do osobitného fondu alebo príslušného programu bola predmetom hodnotenia podľa článku 15 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2019/631 a dospelo sa k záveru, že by sa tým výrazne zvýšilo administratívne zaťaženie, pričom by automobilovému priemyslu nepriniesla priamy prínos pri jeho transformácii. Príjmy z poplatkov za nadmerné emisie sa teda naďalej považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Únie v súlade s článkom 8 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/631.
- (25) S cieľom zabezpečiť, aby bolo možné upravovať výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií pre výrobcov zodpovedných za emisie CO₂ ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich viacstupňovému typovému schváleniu s cieľom zohľadniť zmeny v postupe určovania emisií CO₂ a hmotnosti týchto vozidiel, by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní

³⁰ 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).

Európskej únie, pokiaľ ide o prípadnú zmenu vzorcov na výpočet stanovených v časti B prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/631. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby sa tieto konzultácie vykonávali v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

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

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) 2019/631 sa mení takto:

1. Článok 1 sa mení takto:

a) Odsek 5 sa mení takto:

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

b) Vkladá sa tento odsek 5a:

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

- a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných vozidiel sa cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ rovná 100 % zníženiu cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.3 časti A prílohy I;
- b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel sa cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ rovná 100 % zníženiu cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.3 časti B prílohy I.“;
- c) V odseku 6 sa slová „Od 1. januára 2025“ nahrádzajú slovami „Od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029“;
- d) Odsek 7 sa vypúšťa.

2. Článok 2 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa mení takto:

- a) v písmene a) sa odkaz „v prílohe II k smernici 2007/46/ES“ nahrádza odkazom „v článku 4 ods. 1 písm. a) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858“;
- b) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) kategórie N₁, ako sú vymedzené v článku 4 ods. 1 písm. b) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858 a ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 715/2007 (ľahké úžitkové vozidlá), ktoré sú po prvýkrát zapísané do evidencie v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie (nové ľahké

úžitkové vozidlá); vozidlá kategórie N s nulovými emisiami a referenčnou hmotnosťou presahujúcou 2 610 kg alebo eventuálne 2 840 kg sa na účely tohto nariadenia a bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) 2018/858 a nariadenie (ES) č. 715/2007, považujú od 1. januára 2025 za ľahké úžitkové vozidlá, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, ak je nadmerná referenčná hmotnosť spôsobená len hmotnosťou zásobníka energie.“;

b) V odseku 3 sa odkaz „v bode 5 časti A prílohy II k smernici 2007/46/ES“ nahrádza odkazom „bode 5 časti A prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858“.

3. V článku 3 sa odsek 1 mení takto:

a) Úvodná veta sa nahrádza takto:

„Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov v nariadení (EÚ) 2018/858. Uplatňuje sa aj toto vymedzenie pojmov:“;

b) Písmená b) až g) a písmená i) a n) sa vypúšťajú.

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

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

5. Článok 7 sa mení takto:

a) Vkladá sa tento odsek 6a:

„6a. Ak Komisia zistí, že predbežné údaje predložené členskými štátmi v súlade s odsekom 2 alebo údaje oznámené výrobcami v súlade s odsekom 5 sú založené na nesprávnych údajoch uvedených v dokumentácii o typovom schválení alebo v osvedčeniach o zhode, informuje o tom úrad pre typové schválenie alebo prípadne výrobcu a požiada úrad pre typové schválenie alebo prípadne výrobcu o vystavenie vyhlásenia o oprave, v ktorom sa uvedú opravené údaje. Vyhlásenie o oprave sa zasiela Komisii a opravené údaje sa použijú na zmenu predbežných výpočtov podľa odseku 4.“;

b) Odsek 11 sa vypúšťa.

6. V článku 10 ods. 2 sa prvá veta nahrádza takto:

„Výnimku, o ktorú sa žiada podľa odseku 1, možno udeliť ako výnimku z cieľových hodnôt špecifických emisií uplatniteľných do kalendárneho roka 2029 a vrátane neho.“

7. V článku 13 ods. 3 sa dopĺňa táto druhá veta:

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

8. V článku 14 odseku 2 sa slová „doplniť toto nariadenie zavedením opatrení uvedených v“ nahrádza slovami „zmeniť prílohu I, ako sa stanovuje v“.

9. Vkladá sa tento článok 14a:

„Článok 14a

Správa o pokroku

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

Pri príprave správy Komisia zväží všetky faktory, ktoré prispievajú k nákladovo efektívnemu pokroku pri dosahovaní klimatickej neutrality do roku 2050. Medzi tieto faktory patrí využívanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, pokrok pri dosahovaní cieľov zavádzania infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc podľa požiadaviek nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá, potenciálny prínos inovačných technológií a udržateľných alternatívnych palív s cieľom dosiahnuť klimaticky neutrálnu mobilitu, vplyv na spotrebiteľov, pokrok v oblasti sociálneho dialógu, ako aj aspekty zamerané na ďalšie uľahčenie hospodársky životaschopného a sociálne spravodlivého prechodu na cestnú mobilitu s nulovými emisiami.“

10. Článok 15 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

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

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

b) Odseky 2 až 5 sa vypúšťajú;

c) Dopĺňa sa tento odsek 9:

„9. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť vzorce stanovené v časti B prílohy I, ak sú takéto zmeny potrebné na zohľadnenie postupu stanoveného v časti A prílohy III, ktorý sa týka vozidiel kategórie N₁podliehajúcich viacstupňovému typovému schváleniu.“

11. Článok 17 sa mení takto:

a) V odseku 2 sa slová „článku 15 ods. 8“ nahrádzajú slovami „článku 15 ods. 8 a 9“;

b) V odseku 3 sa slová „článku 15 ods. 8“ nahrádzajú slovami „článku 15 ods. 8 a 9“;

c) V odseku 6 sa slová „článku 15 ods. 8“ nahrádzajú slovami „článku 15 ods. 8 a 9“.

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

Článok 2

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

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

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

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

1.2. Príslušné oblasti politiky

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

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka:

- novej akcie
- novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu³¹
- 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 prispieť k dosiahnutiu klimatickej neutrality do roku 2050 a na tento účel v súlade s európskym právnym predpisom v oblasti klímy prispieť k dosiahnutiu čistého zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990.

Návrh je súčasťou balíka Fit for 55 zameraného na politiky v oblasti klímy a energetiky do roku 2030, ktorého cieľom je nákladovo efektívnym spôsobom dosiahnuť cieľ EÚ v oblasti zníženia emisií skleníkových plynov v rámci EÚ do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 a prispieť k obmedzeniu globálneho otepľovania. Balíkom sa plní povinnosť Komisie stanovená v článku 3 európskeho právneho predpisu v oblasti klímy týkajúca sa preskúmania príslušných právnych predpisov Únie, čím sa umožní dosiahnutie uvedeného cieľa.

1.4.2. Špecifické ciele

Špecifické ciele tohto návrhu sú:

1. prispieť k cieľu čistého zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % a k cieľu dosiahnutia klimatickej neutrality do roku 2050 na základe revízie a stanovenia nových cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ v záujme zníženia emisií CO₂ z osobných automobilov a dodávok nákladovo efektívnym spôsobom;
2. poskytnúť spotrebiteľom výhody vyplývajúce z rozsiahlejšieho využívania vozidiel s nulovými emisiami, ako je zlepšenie kvality ovzdušia, a to najmä v mestách, a úspory energie z používania vozidiel s nulovými emisiami;

³¹ Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

3. podnietiť inovácie v oblasti technológií s nulovými emisiami, a tým posilniť technologické prvenstvo hodnotového reťazca automobilového priemyslu EÚ a stimulovať zamestnanosť.

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

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

Týmto návrhom sa zabezpečí zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel, poskytnú výhody spotrebiteľom z hľadiska kvality ovzdušia a úspor energie a posilní technologické prvenstvo hodnotového reťazca automobilového priemyslu EÚ. Predpokladá sa, že dodatočnými súvisiacimi prínosmi bude vyššia energetická efektívnosť a 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 osobných automobilov a dodávok vozového parku EÚ sa budú každý rok monitorovať podľa vozidla, výrobcu a členského štátu;
2. rozdiel medzi údajmi o emisiách CO₂ z typového schválenia a údajmi o emisiách CO₂ v reálnych podmienkach sa bude monitorovať prostredníctvom zberu a zverejňovania údajov o spotrebe paliva v reálnych podmienkach;
3. odchýlky medzi emisiami CO₂ z typového schválenia a emisiami CO₂ z vozidiel v prevádzke sa budú monitorovať prostredníctvom ustanovenia osobitného postupu overovania za prevádzky a prostredníctvom zberu údajov z typového schválenia;
4. emisie osobných automobilov a dodávok sa budú monitorovať prostredníctvom inventúry emisií skleníkových plynov členských štátov;
5. počet a podiel novoevidovaných vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami sa bude monitorovať prostredníctvom ročných údajov z monitorovania, ktoré predložia členské štáty;
6. náklady na technológie používané vo vozidlách na zníženie emisií a účinnosť týchto technológií sa budú monitorovať na základe údajov, ktoré sa majú získať od výrobcov, dodávateľov a expertov;
7. 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;
8. 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. Potreby, ktoré sa majú uspokojiť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvotnej fázy vykonávania iniciatívy

Výrobcovia osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel novoevidovaných v Únii budú musieť:

- splňať revidované cieľové hodnoty emisií CO₂ pre celý vozový park,
- nahlasovať Komisii spotrebu paliva v reálnych podmienkach nameranú štandardizovanými zariadeniami,

– absolvovať skúšky zhody v prevádzke, ktorých výsledky sa oznamujú Komisii.

Členské štáty musia Komisii a Európskej environmentálnej agentúre každý rok predkladať správy o technických údajoch týkajúcich sa novoevidovaných osobných automobilov a ľahkých 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.

Hoci synergie môžu vzniknúť v dôsledku iniciatív na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni, len tieto iniciatívy nebudú stačiť. Absencia koordinovaných opatrení EÚ prostredníctvom sprísnenia emisných noriem CO₂ by mala za následok riziko fragmentácie trhu spôsobenej rôznorodosťou vnútroštátnych systémov, rozdielnymi úrovňami ambícií a rôznymi konštrukčnými parametrami. Jednotlivé členské štáty by samy osebe predstavovali príliš malý trh, na ktorom nie je možné dosiahnuť rovnakú úroveň výsledkov, preto je potrebný prístup na úrovni EÚ, ktorý podnieti zmeny na úrovni priemyslu a vytvorí úspory z rozsahu.

- 1.5.3. *Poznatzky získané z podobných skúseností v minulosti*

Návrh vychádza z existujúceho právneho predpisu, ktorým sa posledných desať rokov zabezpečuje plynulé znižovanie emisií CO₂ nových osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel v rámci vozového parku EÚ.

- 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 – 2027, ktoré pomôžu dosiahnuť súbežnú zelenú a digitálnu transformáciu, o ktorú sa Európa usiluje. Kombinácia týchto rámcov bude zameraná na riešenie hospodárskej krízy a na zrýchlenie prechodu na čisté a udržateľné hospodárstvo, čím dôjde k prepojeniu opatrení v oblasti klímy s hospodárskym rastom.

Tento balík Fit for 55 v oblasti klímy a energetiky je komplexným krokom pri prepracovaní právnych predpisov Únie na ich zosúladenie so zvýšenými klimatickými ambíciami EÚ stanovenými v Európskej zelenej dohode. Všetky iniciatívy v balíku sú úzko prepojené.

Tento legislatívny návrh týkajúci sa emisných noriem CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá dopĺňa príslušné návrhy uvedené v balíku a zachováva s nimi súlad.

- 1.5.5. *Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia*

neuvádza sa

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 2023 do roku 2025,
- a potom bude implementácia pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánovaný spôsob riadenia³²

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 dostatočné finančné záruky,
- súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktoré poskytujú dostatočné finančné záruky,
- osoby poverené vykonávaním osobitných činností v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.

V prípade viacerých spôsobov riadenia uved'te v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.

Poznámky:

--

³² Vysvetlenie spôsobov riadenia a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovej stránke BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Opatrenia týkajúce sa monitorovania a predkladania správ

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

V záujme monitorovania účinnosti navrhovaného sprísnenia požiadaviek na zníženie emisií CO₂ je potrebné vykonať rozsiahly zber údajov z rôznych zdrojov vrátane členských štátov, výrobcov automobilov a vnútroštátnych úradov pre typové schválenie. Hoci správu údajov vykonáva Európska environmentálna agentúra a Spoločné výskumné centrum, koordináciu činností súvisiacich so získavaním údajov vrátane komunikácie s oznamujúcimi subjektmi má na starosti GR pre oblasť klímy (GR CLIMA). Medzi úlohy GR CLIMA patrí aj analýza údajov a príprava a vykonávanie nadväzujúcich opatrení vrátane ukladania finančných pokút výrobcov na základe získaných údajov.

Zbierajú sa tri hlavné súbory údajov:

Údaje o evidencii nových vozidiel vrátane technických informácií nahlasujú členské štáty každý rok Európskej environmentálnej agentúre. Tieto údaje tvoria základ na určenie, či výrobcovia dodržiavajú svoje cieľové hodnoty špecifických emisií, ako aj základ na uloženie akýchkoľvek pokút. Výrobcovia overia predmetné údaje, ktoré sa následne potvrdia prostredníctvom rozhodnutia Komisie.

Údaje o spotrebe paliva alebo elektrickej energie v reálnych podmienkach zaznamenané vo vozidlách sa nahlasujú agentúre EEA každý rok od roku 2022, pričom sa začína údajmi, ktoré poskytli výrobcovia, a po nich v roku 2025 nasledujú údaje zozbierané členskými štátmi pri kontrolách technického stavu. Tieto údaje sa použijú ako základ na posúdenie reprezentatívnosti emisií CO₂ z typového schválenia a podľa potreby môžu viesť k revízií cieľových úrovní emisií CO₂, ako aj k prepracovaniu právnych predpisov o typovom schválení.

Údaje o skúškach emisií v rámci typového schválenia získava priebežne Spoločné výskumné centrum na účely postupu overovania toho, ako emisie CO₂ určené pri typovom schválení zodpovedajú emisiám vozidiel 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 financovania, spôsoby platby a stratégia kontroly v súvislosti s mierami chybovosti. Vykonávanie tohto návrhu si bude vyžadovať vnútorný presun ľudských zdrojov v rámci Komisie. Uplatňujú sa náležité postupy.

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

Tento návrh sa netýka výdavkového programu.

Efektívne monitorovanie údajov o evidencii vozidiel má zásadný na zabezpečenie právnej istoty pri presadzovaní právnych predpisov a na zabezpečenie rovnakých podmienok pre jednotlivých výrobcov.

Zberom údajov v reálnych podmienkach a postupom overovania v prevádzke sa zabezpečí, aby bolo možné odhaliť nezrovnalosti v údajoch o evidencii vozidiel a aby

bolo možné včas prijať účinné prostriedky nápravy. Slúžia aj na zabezpečenie toho, aby nedošlo k oslabeniu dlhodobej účinnosti cieľov EÚ v oblasti emisií CO₂.

Riziko chybných údajov o evidencii vozidiel alebo oneskoreného predkladania správ zo strany členských štátov a/alebo výrobcov môže viesť k ťažkostiam pri vykonávaní emisných noriem CO₂.

Riziko ďalšieho prehĺbenia rozdielu medzi emisiami CO₂ a spotrebou paliva v reálnych podmienkach a týmito hodnotami stanovenými pri typovom schválení môže ohroziť plnenie cieľov v oblasti emisií CO₂.

Riziko, že emisie CO₂, ktoré zaznamenali výrobcovia v osvedčeniach o zhode použitých na účely evidencie, nezodpovedajú emisiám CO₂ vozidiel v prevádzke, môže ohroziť plnenie cieľov v oblasti emisií CO₂.

Medzi hlavné systémy vnútornej kontroly patrí overovanie nahlásených údajov o evidencii, analýzy vývoja údajov v reálnych podmienkach v porovnaní s údajmi o evidencii a zisťovanie odchýlok medzi emisiami CO₂ zaznamenanými v osvedčeniach o zhode a emisiami vozidiel v prevádzke.

2.2.3. *Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní 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 uplatňovania 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 prechádzania podvodom a nezrovnalostiam sa sprísnené požiadavky na zníženie emisií CO₂ stanovené v tomto návrhu doplnia dôslednejším monitorovaním a nahlasovaním rôznych súborov údajov opísaných v bode 2.2.2.

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 ³³	krajín EZVO ³⁴	kandidátskych krajín ³⁵	tretích krajín	v zmysle článku 21 ods. 2 písm. b) nariadenia o rozpočtových pravidlách
7	20 01 02 01	NRP	NIE	NIE	NIE	NIE

Požadované nové rozpočtové riadky: neuvádza sa

³³ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

³⁴ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

³⁵ 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 operačných rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

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	Závázky	(1)							
	Platby	(2)							
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov									
09 01 01 01		(3)							
Rozpočtové prostriedky pre GR CLIMA SPOLU	Závázky	= 1 + 3							
	Platby	= 2 + 3							
Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závázky	(4)							
	Platby	(5)							
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU			(6)						
Rozpočtové prostriedky OKRUHU 3 viacročného finančného rámca SPOLU	Závázky	= 4+ 6							
	Platby	= 5+ 6							

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

Tento oddiel treba vyplniť s použitím rozpočtových údajov administratívnej povahy, ktoré sa najprv uvedú v [prílohe k legislatívnemu finančnému výkazu](#) (príloha V k interným pravidlám), ktorá sa na účely medziútvarevej konzultácie nahrá do aplikácie DECIDE.

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		2023	2024	2025	2026	2027	SPOLU
GR: CLIMA							
• Ľudské zdroje		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Ostatné administratívne výdavky							
GR CLIMA SPOLU	Rozpočtové prostriedky	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závazky spolu = Platby spolu)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--	--------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		2023	2024	2025	2026	2027	SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7 viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
	Platby	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

3.2.2. *Odhadované výsledky financované z operačných rozpočtových prostriedkov*

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

Uveďte ciele a výstupy ↓			2023	2024	2025	2026	2027	SPOLU						
	VÝSTUPY													
	Druh ³⁶	Priemerné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet spolu	Náklady spolu
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 1 ³⁷ ...														
– Výstup														
– Výstup														
– Výstup														
Špecifický cieľ č. 1 medzisúčet														
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2...														
– Výstup														
Špecifický cieľ č. 2 medzisúčet														
SPOLU														

³⁶ Výstupy sú produkty, ktoré sa majú dodať, a služby, ktoré sa majú poskytnúť (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

³⁷ Ako je uvedené v bode 1.4.2. „Špecifické ciele...“.

3.2.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

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

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok 2023 ³⁸	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	SPOLU
--	---------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------

OKRUH 7 viacročného finančného rámca						
Ludské zdroje	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
Ostatné administratívne výdavky						
Medzisúčet OKRUHU 7 viacročného finančného rámca	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Mimo OKRUHU 7³⁹ viacročného finančného rámca						
Ludské zdroje						
Ostatné administratívne výdavky						
Medzisúčet mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca						

SPOLU	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

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.

³⁸ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať. Nahraďte „N“ očakávaným prvým rokom vykonávania (napríklad: 2021). To isté urobte aj pri nasledujúcich rokoch.

³⁹ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie vykonávania programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

3.2.4. Odhadované potreby ľudských zdrojov

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie ľudských zdrojov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

odhady sa vyjadrujú v jednotkách ekvivalentu 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)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (delegácie)					
01 01 01 01 (nepriamy výskum)					
01 01 01 11 (priamy výskum)					
Iné rozpočtové riadky (uved'te)					
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)⁴⁰					
20 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového finančného krytia)					
20 02 03 (ZZ, MZ, VNE, DAZ, PED v delegáciách)					
XX 01 xx yy zz⁴¹	– ústredie				
	– delegácie				
01 01 01 02 (ZZ, DAZ, VNE – nepriamy výskum)					
01 01 01 12 (ZZ, DAZ, VNE – priamy výskum)					
Iné rozpočtové riadky (uved'te)					
SPOLU	2	2	2	2	2

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté 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 prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	<p>Od roku 2023 bude potrebný jeden dodatočný úradník triedy AD, ktorý bude zodpovedný za novú funkciu a ktorého úlohou bude zabezpečovať koordináciu jednotlivých prípadov zberu údajov stanovených v nariadení a nadväzovanie na ne. V tejto funkcii sa odzrkadľuje najmä potreba posilnených opatrení nadväzujúcich na vývoj emisií CO₂ z nových osobných automobilov a dodávok v reálnych podmienkach s cieľom zabezpečiť, aby sa zvýšené ciele týkajúce sa znižovania emisií stanovené v tomto návrhu aj skutočne dosiahli. Touto novou funkciou sa zabezpečí, aby sa na vykonávanie a presadzovanie emisných noriem CO₂ stanovil efektívny a súdržný základ, ako aj príprava všetkých súvisiacich nových politických opatrení.</p> <p>Náplňou tejto funkcie sú tieto konkrétne úlohy:</p>
--------------------------------	---

⁴⁰ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

⁴¹ Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

	<ul style="list-style-type: none"> • zabezpečenie celkovej koordinácie jednotlivých zberov údajov vrátane analýzy údajov a kontrol konzistentnosti údajov v rámci jednotlivých súborov údajov, • nadväzujúce kroky s účasťou oznamujúcich subjektov (výrobcov, vnútroštátnych orgánov nahlasujúcich údaje a úradov pre typové schválenie) a spolupráca s agentúrou EEA a Spoločným výskumným centrom, • zabezpečenie efektívneho nahlasovania údajov o spotrebe paliva v reálnych podmienkach zo strany výrobcov a členských štátov vrátane nadväzujúcich opatrení a overovania údajov spoločne s agentúrou EEA, • vykonanie analýzy údajov v reálnych podmienkach, najmä pokiaľ ide o vývoj rozdielu medzi emisiami v reálnych podmienkach a emisiami z typového schválenia, a poskytnutie podrobných technických vstupných informácií pre revízie emisných noriem CO₂ a právnych predpisov o typovom schválení v budúcnosti, • príprava ročných rozhodnutí Komisie o údajoch v reálnych podmienkach, • príprava opráv údajov o dodržiavaní emisií CO₂ (údaje o evidencii) v prípadoch, keď sa na základe postupu overovania v prevádzke zistia odchýlky vrátane zabezpečenia účinného zberu údajov zo skúšok typového schvaľovania vykonávaného v spolupráci so Spoločným výskumným centrom. <p>Na pomoc pri príprave novej správy o pokroku podľa článku 14a pri dosahovaní cestnej mobility s nulovými emisiami a o posúdení potreby prípadných dodatočných opatrení na uľahčenie prechodu bude potrebný druhý dodatočný úradník triedy AD.</p>
Externí zamestnanci	neuvádza sa

3.2.5. 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.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky, zodpovedajúce sumy a nástroje, ktorých použitie sa navrhuje.

- si vyžaduje revíziu VFR.

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

3.2.6. 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 finančný vplyv na príjmy, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

vplyv na vlastné zdroje

vplyv na iné príjmy

uvedte, 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 ⁴²				
		2023	2024	2025	2026	2027
Článok 4 2 9						

V prípade pripísaných príjmov uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

neuvádza sa

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

⁴² 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.

Očakáva sa zvýšenie príjmov z poplatkov za nadmerné emisie, ktoré majú uhradiť výrobcovia, ktorí prekročili svoje ročné cieľové hodnoty špecifických emisií, a tieto príjmy by sa ďalej mali považovať za príjmy do všeobecného rozpočtu EÚ. Metodika výpočtu poplatkov sa týmto návrhom nezmenila. Nie je možné odhadnúť úroveň príjmov skôr, než budú k dispozícii ročné údaje o tom, či si výrobcovia plnia svoje ciele.