

V Bruseli 17. 5. 2018
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,
ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá**

(Text s významom pre EHP)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

V Parížskej dohode sa Európska únia zaviazala predchádzať zmene klímy obmedzením globálneho otepľovania výrazne pod 2° C. Znižovanie emisií skleníkových plynov je kľúčovým predpokladom plnenia tohto záväzku.

Rámec politík EÚ v oblasti klímy a energetiky na obdobie do roku 2030 zahŕňa cieľ znížiť domáce emisie skleníkových plynov v EÚ najmenej o 40 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990. Ak máme túto ambíciu dosiahnuť a vyhnúť sa nákladom a výrazným dosahom zmeny klímy, svoju rolu budú musieť zohrať všetky sektory.

Kľúčový význam pri znižovaní emisií skleníkových plynov a dekarbonizácii hospodárstva EÚ zohráva doprava. Ľahké vozidlá – osobné autá a ľahké úžitkové vozidlá (dodávky) už dnes svojím dielom prispievajú k znižovaniu emisií a v roku 2017 sa navrhla legislatíva¹ na to, aby pokračovali aj po roku 2020.

Cestná nákladná doprava je nevyhnutná pre rozvoj obchodu na európskom kontinente. Nákladné automobily prevážajú zhruba 70 % všetkého nákladu prepravovaného po súši a poskytujú aj kľúčové verejné služby. V sektore cestnej nákladnej a osobnej dopravy majú výrazné zastúpenie malé a stredné podniky – v celej EÚ ide o zhruba 600 000 firiem, ktoré zamestnávajú takmer tri milióny ľudí. Ďalších 3,5 milióna ľudí je zamestnaných v odvetviach výroby, opráv, predaja, lízingu a poistenia nákladných áut.

Hoci emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel – teda nákladných automobilov, autobusov a autokarov zodpovedajú zhruba za 6 % celkových emisií v EÚ a 25 % jej emisií CO₂ v cestnej doprave, v súčasnosti sa na úrovni EÚ neregulujú. To prináša tri hlavné problémy.

Po prvé ak sa neprijmú žiadne opatrenia, emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel podľa projekcií vzrastú v období 2010 – 2030 o 9 % vzhľadom na nárast dopravnej činnosti. Ako ukazuje posúdenie vplyvu² sprevádzajúce emisné normy CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá po roku 2020, v odvetví cestnej dopravy sú potrebné ďalšie opatrenia, aby sa splnili národné ciele na rok 2030 stanovené nariadením o spoločnom úsilí.

Po druhé, prevádzkovatelia dopravy a ich klienti v súčasnosti prichádzajú o možné úspory paliva a zníženie výdavkov za palivo. Nákladovo efektívne technológie znižovania emisií už sú dostupné, no na trhu s ťažkými úžitkovými vozidlami sa veľmi nevyužívajú, čo je na škodu prevádzkovateľov dopravy (najmä MSP alebo mikropodnikov), ktorých náklady na palivo môžu predstavovať až vyše štvrtinu celkových prevádzkových nákladov.

Po tretie výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel z EÚ čelia čoraz intenzívnejším globálnym konkurenčným tlakom, keďže Spojené štáty, Kanada, Japonsko a Čína regulačné opatrenia na zníženie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel už zaviedli. Automobilový priemysel EÚ bude musieť držať krok s technologickými zlepšeniami na týchto trhoch, aby si zachoval technologický náskok v oblasti palivovej účinnosti vozidiel.

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD(2017) 650 final.

Pre dekarbonizáciu cestnej dopravy je relevantných viacero rôznych právnych predpisov EÚ, ktoré uvedený problém do istej miery riešia. Týkajú sa ponuky, dopytu, hospodárskych i podporných nástrojov. Tieto opatrenia však nestačia na odbúranie hlavných trhových prekážok, ktoré bránia zavádzaniu palivovo účinných technológií.

Návrh emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá uvádza doplnkové opatrenie na strane ponuky na úrovni EÚ, ktoré má tieto trhové prekážky odstrániť a zahŕňa tieto kľúčové ciele:

- zníženie emisií CO₂ v sektore ťažkých úžitkových vozidiel v súlade s požiadavkami politiky EÚ v oblasti klímy a Parížskej dohody, pri súčasnom znižovaní znečistenia ovzdušia, najmä v mestách,
- podpora znižovania prevádzkových nákladov prevádzkovateľov dopravy (väčšinou MSP) a všeobecnejšie nákladov na dopravu pre spotrebiteľa, keďže tam sa úspory paliva prejavia,
- zachovanie vedúceho technologického a inovačného postavenia únijných výrobcov ťažkých úžitkových vozidiel a dodávateľov ich dielov.

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

Tento návrh je súčasťou tretieho balíka opatrení v oblasti mobility. Plní sa ním záväzok z Európskej stratégie pre nízkoemisnú mobilitu z roku 2016, medzi ktorej ciele patrí okrem iného zníženie emisií skleníkových plynov v cestnej doprave do roku 2050 aspoň o 60 % oproti úrovňam z roku 1990, ako aj stanovenie noriem emisií CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá.

Návrh využíva a dopĺňa existujúce opatrenia EÚ v rámci politiky mobility, ktoré ovplyvňujú regulačné prostredie a stimulujú nízkoemisnú mobilitu v sektore ťažkých úžitkových vozidiel, ako je nariadenie o osvedčovaní³, nariadenie o nahlasovaní a monitorovaní⁴, systém typového schvaľovania EÚ, smernica o eurovignette⁵, smernica o kvalite palív⁶, smernica o ekologických vozidlách⁷, smernica o maximálnej povolenej hmotnosti a rozmeroch⁸ a smernica o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (AFID)⁹.

• **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Návrh prispieva k prechodu na nízkouhlíkové, bezpečné a konkurencieschopné hospodárstvo a pomôže splniť cieľ zníženia emisií aspoň o 40 % uvedený v stratégii energetickej únie¹⁰. Členským štátom zároveň pomôže dosiahnuť národné ciele znižovania emisií stanovené v nariadení o spoločnom úsilí¹¹.

Okrem toho je návrh v súlade aj s globálnou angažovanosťou Únie na dosahovaní ambiciózných klimatických cieľov v zmysle Parížskej dohody z 21. konferencie zmluvných strán Rámcového dohovoru OSN o zmene klímy (COP 21).

³ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 o určovaní emisií oxidu uhličitého a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel.

⁴ COM(2017) 0279 final.

⁵ Smernica 2011/76/EÚ.

⁶ Smernica 2009/30/ES.

⁷ Smernica 2009/33/ES.

⁸ Smernica 2015/719/EÚ.

⁹ Smernica 2014/94/EÚ.

¹⁰ COM(2015) 080 final.

¹¹ COM(2016) 482 final.

Keďže sa zaoberá problémami, ktoré súvisia s vedúcim postavením automobilového priemyslu EÚ na poli technológií a inovácie, je návrh zároveň v súlade s aktualizovanou stratégiou pre priemyselnú politiku¹², kde sa zdôrazňuje, že moderný a konkurencieschopný automobilový priemysel je pre hospodárstvo EÚ kľúčový. Okrem toho návrh vďaka podpore zavádzania nových technológií palivovej úspornosti zároveň prispieva k naplneniu cieľov Únie v oblasti tvorby pracovných miest a rastu.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Kompetencie EÚ v oblasti zmeny klímy sa stanovujú v článkoch 191 až 193 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Tieto články predovšetkým poskytujú právny základ pre konanie v oblasti spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ich emisií CO₂.

EÚ už v oblasti emisií CO₂ z vozidiel zasiahla, keď prijala nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011, kde sa stanovujú emisné limity CO₂ z osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel. Komisia zároveň prijala návrh nariadenia o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel. Tieto nariadenia boli založené na environmentálnej kapitole zmluvy, konkrétne na článku 192 ZFEÚ.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Nevyhnutosť opatrení na úrovni EÚ

Zmena klímy je cezhraničný problém a zároveň patrí do spoločnej právomoci EÚ a členských štátov. Cestná nákladná doprava má vzhľadom na špecifickú povahu poskytovaných služieb tiež cezhraničný rozmer. K preprave tovaru nedochádza iba v rámci krajiny, ale aj medzi členskými štátmi, a aj s ťažkými úžitkovými vozidlami možno obchodovať v celej EÚ.

Opatrenia EÚ sú teda opodstatnené tak z hľadiska cezhraničného vplyvu zmeny klímy, ako aj potreby ochrany jednotných trhov so službami cestnej nákladnej dopravy i s ťažkými úžitkovými vozidlami.

Bez zásahu na úrovni EÚ by sa znižovanie emisií z ťažkých úžitkových vozidiel muselo ponechať na iniciatívy členských štátov. Mnoho z nich však momentálne daňovo zvýhodňuje palivo využívané v dopravnom sektore ťažkých úžitkových vozidiel a nie je mnoho signálov, že by sa to v budúcnosti zmenilo. Súčasné miery zdaňovania palív nevyvolali potrebné zvýšenie palivovej účinnosti.

Okrem toho je takéto rozhodnutie na členských štátoch a nie je pravdepodobné, že by všetky spoločne zvýšili daň z palív na úroveň, ktorá by dokázala stimulovať výrazné zvýšenie účinnosti. Daňová politika EÚ sa okrem toho opiera o zásadu jednohlasnosti, takže túto politickú oblasť ťažko harmonizovať.

Preto by prípadné zvýšenie daní z pohonných hmôt mohlo len dopĺňať, ale nie nahrádzať stanovenie noriem emisií CO₂.

Navyše ak by sa konanie ponechalo na členské štáty, mohli by vzniknúť odlišné vnútroštátne schémy, napríklad v závislosti od cieľov stanovených podľa nariadenia o spoločnom úsilí. V takom prípade by došlo k vytvoreniu rozličných úrovní ambícií a odlišných návrhov parametrov, ktoré by si vyžadovali rôzne technologické možnosti, znížili by sa úspory z rozsahu a fragmentoval by sa jednotný trh.

¹² COM(2017) 479 final.

Keďže výrobcovia majú na trhu s vozidlami v rôznych členských štátoch rôzne veľké podiely, boli by nerovnomerne ovplyvnení viacerými vnútroštátnymi legislatívami, čo by mohlo spôsobiť narušenie hospodárskej súťaže.

Sú preto potrebné koordinované a komplementárne kroky na európskej úrovni.

Prínos zapojenia Európskej únie

Keďže jednotný trh s novými ťažkými úžitkovými vozidlami existuje, je nákladovo najefektívnejšie zabezpečiť harmonizované opatrenia a stanoviť ciele v oblasti emisií CO₂ z nových ťažkých úžitkových vozidiel na úrovni EÚ. Aj keby všetky členské štáty zriadili regulačné požiadavky na emisie CO₂ z nových vozidiel, nedostatočná koordinácia medzi jednotlivými krajinami by mohla viesť k zvýšeniu nákladov výrobcov na splnenie požiadaviek a oslabiť motiváciu konštruovať palivovo účinné ťažké úžitkové vozidlá z dôvodu roztrieštenosti európskeho trhu.

Dodatočné náklady spôsobené absenciou spoločných noriem a technických riešení či konfigurácií vozidiel by museli znášať dodávatelia dielov aj výrobcovia vozidiel. V konečnom dôsledku by sa však preniesli na spotrebiteľa, ktorý by za vozidlá zaplatil viac.

Automobilový priemysel musí mať čo najistejšie regulačné prostredie, ak má vynaložiť objemné kapitálové investície potrebné na maximalizáciu palivovej úspornosti nových vozidiel, a dvojnásobne to platí pri prechode na alternatívne pohony. Harmonizované normy na úrovni Únie túto istotu ponúkajú v dlhodobom plánovacom horizonte, pričom takáto miera efektívnosti a istoty by sa na úrovni členských štátov dosiahnuť nedala.

• **Proporcionalita**

Politické voľby zahrnuté v tomto návrhu majú za cieľ regulovať emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel. Návrh je zameraný výlučne na to, čo je nevyhnutné na dosiahnutie stanoveného cieľa.

Preto je návrh v súlade so zásadou proporcionality. Stanovujú sa v ňom normy na nákladovo efektívne dosiahnutie požadovaného zníženia emisií CO₂ z nových ťažkých úžitkových vozidiel v súlade s dohodnutým rámcom politík EÚ v oblasti klímy a energetiky do roku 2030 a zároveň sa zabezpečuje spravodlivé rozdelenie úsilia medzi jednotlivých výrobcov.

Kapitola 7 posúdenia vplyvu, ktoré tento návrh sprevádza, sa zameriava na aspekty proporcionality každého z uvedených politických rozhodnutí.

• **Výber nástroja**

Nariadenie sa považuje za vhodný právny nástroj, pretože zaisťuje požadovanú mieru uistenia o dodržiavaní emisných noriem CO₂ výrobcami, no zároveň si nevyžaduje transpozíciu do právnych poriadkov členských štátov. Cieľ EÚ sa vzťahuje na Úniu ako celok. Preto treba zabezpečiť, aby sa vo všetkých členských štátoch uplatňoval jednotný prístup. Okrem toho, ako už bolo vysvetlené, harmonizovaný prístup je potrebný na to, aby sa zabránilo narušeniu hospodárskej súťaže a riziku fragmentácie vnútorného trhu.

Táto možnosť je takisto v súlade s emisnými normami CO₂ pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá stanovenými v nariadeniach (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011.

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

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

Nebolo možné vykonať žiadne hodnotenie, keďže neexistuje legislatíva EÚ, ktorá by stanovovala emisné normy CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Komisia žiadala spätnú väzbu od zainteresovaných strán týmito spôsobmi:

- a) verejná online konzultácia (20. november 2017 až 29. január 2018);
- b) seminár so zainteresovanými stranami (16. január 2018);
- c) stretnutia s príslušnými priemyselnými združeniami, ktoré zastupujú výrobcov vozidiel, dodávateľov dielov a materiálov, dodávateľov paliva;
- d) stretnutia s orgánmi členských štátov, výrobcami vozidiel, dodávateľmi, sociálnymi partnermi a mimovládnyimi organizáciami;
- e) pozičné dokumenty, ktoré predložili zainteresované strany a členské štáty.

Prehľad konzultácií so zainteresovanými stranami sa nachádza v prílohe 2 k posúdeniu vplyvu tohto návrhu.

Hlavné výsledky konzultácií so zainteresovanými stranami možno zhrnúť takto:

Pri otázke na zoradenie preferencií možností znižovania emisií CO₂ z nových ťažkých úžitkových vozidiel a prispievania k dosahovaniu cieľov v oblasti energetiky a klímy do roku 2030 všetky zainteresované strany uprednostnili legislatívu, ktorá stanoví normy emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel na úrovni EÚ.

Zatiaľ čo však všetky organizácie občianskej spoločnosti uprednostňujú záväzné cieľové hodnoty znižovania emisií CO₂ z takýchto vozidiel na úrovni EÚ, niektorí výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel a ich združenia vyjadrili preferenciu pre iné opatrenia v rámci komplexného prístupu zahŕňajúceho legislatívu, v ktorej sa vymedzí systém označovania CO₂ na úrovni EÚ, začlenenie dopravného odvetvia do systému EÚ na obchodovanie s emisiami a ďalšie stimuly ako zdaňovanie palív na vnútroštátnej úrovni či mýtné poplatky v závislosti od emisií CO₂.

Hoci výrobcovia zavedenie emisných noriem CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá neuprednostnili, navrhli stanovenie cieľových hodnôt emisií CO₂ na rok 2025 aj 2030 v dolnom spektre možností, s ktorými posúdenie vplyvu počítalo, a žiadali prehodnotenie cieľa na rok 2030 začiatkom dvadsiatych rokov tohto storočia.

Environmentálne mimovládne organizácie podporili uplatňovanie jednotného cieľa emisií CO₂ od roku 2025 na úrovni zodpovedajúcej hornému spektru zvažovaných možností a cieľ na rok 2030 navrhli stanoviť neskôr.

Pokiaľ ide o stimulovanie zavádzania vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, výrobcovia uprednostnili superkreditnú schému, pri ktorej by sa tieto vozidlá na účely splnenia cieľa CO₂ pre daného výrobcu započítali viackrát. Environmentálne mimovládne organizácie sa vyjadrili buď za povinnosť, ktorá by od výrobcov vyžadovala evidenciu minimálneho podielu vozidiel s nízkymi alebo nulovými emisiami, alebo za flexibilnú povinnosť, pri ktorej by sa cieľová hodnota CO₂ každého výrobcu zmiernila, ak by podiel takýchto vozidiel dosiahol určitú referenčnú hranicu.

Všetky strany podporili nákladovo úspornú realizáciu, pričom výrobcovia uprednostnili čo najširšiu flexibilitu a mimovládne organizácie podporili iba systém obchodovania. Väčšina zainteresovaných strán podporila zriadenie postupu hodnotenia reprezentatívnosti osvedčených emisií CO₂ vo vzťahu k skutočným emisiám.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Pokiaľ ide o kvantitatívne vyhodnotenie hospodárskych, sociálnych a environmentálnych vplyvov jednotlivých možností politiky, správa o posúdení vplyvu sa opiera o súbor modelov a špecializovaný súbor nákladových kriviek pokrývajúcich širokú škálu technológií na znižovanie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel.

Tieto nákladové krivky, ktoré ukazujú potenciál zníženia emisií CO₂ a náklady na vyše 50 technológií, boli vypracované na základe štúdie, ktorú zadala Komisia¹³, a práce JRC¹⁴.

Na projekciu vývoja dopravného odvetvia pri rôznych scenároch sa použil model PRIMES-TREMOVE. Komisia tento model konzistentne využíva pri svojich iniciatívach v oblastiach klímy, energetiky a dopravy. Okrem toho sa na vyhodnotenie nákladov použil model DIONE, ktorý pripravilo GR JRC, a na vyčíslenie vplyvu na HDP a sektorový obrat makroekonomický model EXIOMOD.

Ďalšie informácie sa získali z podporných štúdií externých dodávateľov so zapojením JRC; týkali sa najmä týchto otázok:

- prvky s potenciálnym vplyvom na priemyselnú konkurencieschopnosť a zamestnanosť,
- vplyv rozličných regulačných prístupov, regulačných metrík a možných prvkov štruktúry (postupov vykonávania),
- vplyv na emisie skleníkových plynov a znečisťujúcich látok.

Informácie o použitých údajoch a analytických modeloch sú uvedené v kapitole 6 posúdenia vplyvu a jeho prílohe 4.

- **Posúdenie vplyvu**

Posúdenie vplyvu pripojené k tomuto návrhu bolo pripravené a rozpracované v súlade s platnými usmerneniami k lepšej právnej regulácii. Výbor pre kontrolu regulácie vydal 4. apríla 2018 k prvému návrhu zamietavé stanovisko.

Zlepšenia, ktoré odporučil výbor, boli zapracované do revidovanej verzie. Išlo o tieto prvky: 1. vysvetlenia a rozpracovanie analýzy zlyhaní trhu, najmä pokiaľ ide o trhové informačné asymetrie; 2. podrobnejšia analýza, lepšia prezentácia a objasnenie už dostupných a perspektívnych budúcich technológií, ako aj súvisiace neistoty – aj zahrnutím tabuľky s prehľadom týchto technológií; 3. lepšia prezentácia minulých a budúcich stratégií Komisie na znižovanie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel do roku 2030; 4. viac informácií o východiskových predpokladoch výpočtu očakávaných úspor.

K druhej verzii návrhu posúdenia vplyvu prijal výbor kladné stanovisko 19. apríla 2018. Konečná verzia obsahuje aj ďalšie zlepšenia, ktoré výbor odporučil vo svojom konečnom stanovisku: 1. viac informácií o význame predošlej práce na meraní, osvedčovaní, monitorovaní a vykazovaní v záujme regulácie emisií CO₂ v sektore ťažkých úžitkových

¹³ Štúdia pre Komisiu: „Ťažké úžitkové vozidlá – podklady na posúdenie vplyvu CO₂“, TNO, TUG, CE Delft a ICCT, správa sa zverejní.

¹⁴ „Nákladové krivky znižovania emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel a vyhodnotenie nákladov – rozšírenie modelu DIONE“, JRC, zverejní sa.

vozidiel; 2. lepšie vysvetlenie stagnácie vývoja nových technológií na úsporu paliva, ako aj toho, prečo trhové neistoty v dopravnom sektore odrádzajú podniky od investovania do palivovo úsporných technológií.

Možnosti politiky

Možnosti politiky zvažované v posúdení vplyvu sú zoskupené do piatich kľúčových prvkov, ktorých cieľom je riešiť zistené problémy a dosiahnuť ciele politiky.

1. Cieľové hodnoty emisií CO₂ pre celý vozový park v EÚ (rozsah, metrika, merná jednotka, úroveň, načasovanie)

Pri určovaní cieľových hodnôt emisií CO₂ pre celý vozový park v EÚ sa zohľadnili tieto aspekty: rozsah, metrika, merná jednotka, úroveň, načasovanie.

Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti návrhu, zvažované možnosti boli buď zamerať sa na štyri hlavné skupiny vozidiel, na ktoré sa bude nariadenie o osvedčovaní vzťahovať od 1. januára 2019, alebo pokryť iba najväčšiu skupinu, pričom by sa v oboch prípadoch použili normy emisií CO₂ celého vozidla. Treťou analyzovanou možnosťou bolo pridanie noriem emisií CO₂ iba z motorov.

Uprednostňovanou možnosťou je pokrytie štyroch skupín vozidiel s najvyššími emisiami CO₂ a uplatnenie noriem CO₂ na celé vozidlá. Zaistí sa tým maximálna účinnosť z hľadiska environmentálnych prínosov a pridanej hodnoty.

Pokiaľ ide o metriku, zvažovalo sa použitie prístupu „od nádrže ku kolesám“ (Tank-to-Wheel – TTW) alebo „od vrtu ku kolesám“ (Well-To-Wheel – WTW). Pokiaľ ide o mernú jednotku na vyjadrenie cieľovej hodnoty, zvažovali sa tri možnosti s rôznou mierou vyjadrenia užitočnosti ťažkých úžitkových vozidiel.

Uprednostňovanou možnosťou je využiť prístup TTW s cieľmi stanovenými v g CO₂/tkm. Zaistí sa tak súlad s existujúcou regulačnou praxou a predíde sa zdvojojovaniu regulácie a nejasnostiam v otázke rozdelenia zodpovednosti medzi výrobcov a dodávateľov palív. Merná jednotka zároveň v plnej miere zohľadňuje užitočnosť príslušných nákladných áut.

Vyhodnotilo sa široké spektrum cieľových úrovní a načasovania, ktoré odrážali názory zainteresovaných strán.

Z vykonanej analýzy vyplynula uprednostňovaná možnosť stanoviť záväzné cieľové hodnoty emisií CO₂ od roku 2025 vo vzťahu k úrovniam z roku 2019, a to s využitím už dostupných a nákladovo efektívnych technológií. Pri horizonte roku 2030 je neistota uchytenia vyspelejších technológií, ktoré ešte nie sú bežne dostupné, vyššia. Preto sa uprednostňuje na rok 2030 stanoviť cieľ len ako ambíciu. V roku 2022 by sa preto mala situácia včas prehodnotiť s cieľom: i) stanoviť záväzný cieľ aj na rok 2030; ii) vyhodnotiť spôsoby vykonávania; iii) revidovať rozsah pôsobnosti, aby sa doň zahrnuli aj menšie nákladné automobily, autobusy, autokary a prívesy.

Takýto prístup poskytne investorom jasný a včasný signál o strednodobých očakávaniach a členským štátom pomôže dosiahnuť cieľové hodnoty stanovené v nariadení o spoločnom úsilí.

2. Rozloženie cieľových hodnôt pre celý vozový park v EÚ na skupiny vozidiel a výrobcov

Hoci cieľ emisií CO₂ pre celý vozový park v EÚ definuje celkovú úroveň ambícií tejto politiky, uplatnenie v praxi si vyžaduje zohľadnenie zloženia vozového parku jednotlivých výrobcov z hľadiska rozloženia do jednotlivých skupín vozidiel. Plnenie cieľa sa bude musieť preukázať na úrovni výrobcov. Zvažované možnosti členenia zahŕňajú samostatné ciele pre

každú podskupinu ťažkých úžitkových vozidiel alebo jednu cieľovú hodnotu za výrobcu, ktorá sa vypočíta ako vážený priemer všetkých cieľov v podskupinách, pričom sa zohľadní počet vozidiel v každej podskupine a ich užitočnosť.

Uprednostňovanou možnosťou je zaviesť jednu cieľovú hodnotu ako vážený priemer za každého výrobcu. Z hodnotenia vyšla najlepšie tak z hľadiska efektívnosti, ako aj proporcionality. Zabezpečuje flexibilitu, keďže umožňuje vyváženie slabých výsledkov niektorých podskupín vozidiel nadpriemernými výsledkami v iných.

3. Stimulácia výroby vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami

V posúdení vplyvu sa zvažili štyri typy osobitných stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami. Patria sem superkredity, jedno- a obojsmerný kreditný systém naviazaný na cieľové hodnoty, ako aj povinnosť.

Okrem toho sa zvažoval aj variant, pri ktorom by sa stimul pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami rozšíril tak, aby zahŕňal aj iné ťažké úžitkové vozidlá, ako napríklad autobusy a menšie nákladné autá, na ktoré by sa cieľové hodnoty emisií CO₂ spočiatku nevzťahovali.

Uprednostňovanou možnosťou je zavedenie stimulu pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami v podobe superkreditov s dostatočným zabezpečením proti oslabeniu cieľových hodnôt CO₂. Javí sa to ako najúčinnnejšia možnosť vzhľadom na aktuálny stav vývoja a zavádzania technológií nulových a nízkych emisií v sektore ťažkých úžitkových vozidiel.

4. Prvky nákladovo efektívneho vykonávania

Posúdili sa rôzne prvky, ktoré umožňujú nákladovo efektívne vykonávanie. Patria sem 1) výnimky pre profesionálne vozidlá ako stavebné či smetiarske autá 2) zoskupovanie, 3) obchodovanie a 4) ukladanie a požíčanie kreditov.

Vzhľadom na obmedzený nákladovo efektívny potenciál znižovania emisií CO₂ pri profesionálnych vozidlách, ktoré oproti iným ťažkým úžitkovým vozidlám najazdia i nesú menej, sa uprednostňuje ich vyňatie z cieľov znižovania emisií CO₂.

Pokiaľ ide o flexibilitu, uprednostňovanou možnosťou je umožniť ukladanie a požíčanie kreditov CO₂ v rôznych rokoch zaznamenávania súladu, spolu s dostatočným zabezpečením, aby sa zaistil environmentálny účinok tejto legislatívy. Ide o najúčinnnejšiu možnosť, ktorá najmenej narúša trh.

5. Otázky spravovania

Účinnosť cieľov CO₂ pri znižovaní skutočných emisií závisí na jednej strane od reprezentatívnosti výsledkov simulačného nástroja VECTO so zreteľom na priemerné hodnoty pri skutočnej jazde a na druhej strane od toho, do akej miery sa ťažké úžitkové vozidlá uvedené na trh zhodujú s referenčnými vozidlami, ktoré boli podrobené typovému schvaľovaniu. Zvažované možnosti zahŕňajú skutočné emisie, trhový dohľad a sankcie.

Uprednostňujú sa tieto možnosti:

- a) Povinné zhromažďovanie, zverejňovanie a monitorovanie údajov o skutočnej spotrebe paliva nahlásených výrobcami a získaných povinnými štandardizovanými meračmi spotreby paliva.
- b) Zavedenie skúšok zhody v prevádzke a povinnosti nahlasovať odchýlky, ako aj zavedenie korekčného mechanizmu.
- c) Uplatnenie finančných sankcií pri nedodržaní cieľových hodnôt CO₂.

Tieto možnosti zvýšia efektívnosť, účinnosť a pridanú hodnotu tejto legislatívy.

Odkaz na zhrnutie posúdenia vplyvu: SWD(2018) 186.

Odkaz na stanovisko výboru pre kontrolu regulácie: SEC(2018) 233.

- **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 posúdení vplyvu sa takisto analyzovalo, ako možno zjednodušiť právne predpisy a znížiť zbytočné administratívne náklady.

S vyňatím z emisných noriem CO₂ sa počíta v prípade profesionálnych vozidiel.

Návrh okrem toho obsahuje viacero prvkov na zaistenie nákladovo efektívneho vykonávania, ako napríklad ukladanie a požičiavanie kreditov, čím sa znižujú náklady výrobcov na zaistenie súladu.

Uplatnenie navrhovaného superkreditného systému pri vozidlách s nulovými a nízkymi emisiami by neprinieslo žiadnu dodatočnú administratívnu záťaž, keďže si nevyžaduje ďalšie podávanie správ.

Vplyv možností týkajúcich sa spravovania na administratívne zaťaženie bude závisieť od konkrétnych vykonávacích opatrení.

Iniciatíva ako taká neprináša žiadne dodatočné administratívne náklady pre orgány typového schválenia. Náklady na osvedčovanie, ako aj na monitorovanie a vykazovanie údajov o emisiách CO₂ boli zohľadnené v kontexte príslušných návrhov.

- **Základné práva**

V návrhu sa dodržiavajú základné práva a zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Vplyv vykonávania navrhovaného nariadenia na rozpočet je veľmi obmedzený (pozri podrobnosti v pripojenom legislatívnom finančnom výkaze).

5. ĎALŠIE PRVKY

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

Návrh nadväzuje na nariadenie o osvedčovaní¹⁵ a nariadenie o nahlasovaní a monitorovaní¹⁶.

Kým sa druhé z uvedených prijme, Európska environmentálna agentúra (EEA) zlúči evidenčné údaje od vnútroštátnych orgánov s údajmi z monitorovania od výrobcov a za každého výrobcu a skupinu vozidiel každoročne uverejní údaje o monitorovaní každého nového osvedčeného vozidla zaregistrovaného v EÚ.

Okrem toho toto posúdenie vplyvu nastoľuje možnosť doplniť navrhované nariadenie o nahlasovaní a monitorovaní údajov o emisiách CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel o nasledujúce dve dodatočné monitorovacie opatrenia:

- zhromažďovanie, zverejňovanie a monitorovanie údajov o skutočnej spotrebe paliva nahlásených výrobcami a získaných povinnými meračmi spotreby paliva,

¹⁵ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 o určovaní emisií oxidu uhličitého a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel.

¹⁶ COM(2017) 0279 final.

- zavedenie skúšok zhody v prevádzke a povinnosť nahlasovať odchýlky od hodnôt typového schválenia v kombinácii s korekčným mechanizmom.

Tieto doplnujúce monitorovacie opatrenia by posilnili proces monitorovania a zabezpečili by účinnosť navrhovanej legislatívnej iniciatívy.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Článok 1 – Predmet úpravy

V tomto článku sa stanovuje cieľ nariadenia, ktorým je prispieť k dosiahnutiu zníženia emisií CO₂ požadovaného v rámci nariadenia o spoločnom úsilí znížením emisií v sektore cestnej dopravy. Uvádzajú sa v ňom aj relatívne cieľové hodnoty zníženia, ktoré má vozový park nových ťažkých úžitkových vozidiel v Únii dosiahnuť v rokoch 2025 až 2029. Stanovuje sa v ňom cieľová ambícia na rok 2030, ktorá by sa mala určiť na základe preskúmania v roku 2022.

Cieľové hodnoty sú stanovené ako relatívne zníženie priemerných špecifických emisií z vozidiel zaevidovaných v referenčnom roku 2019 – prvom roku, za ktorý budú k dispozícii oficiálne údaje o monitorovaných emisiách CO₂. Cieľové hodnoty sú priradené každej podskupine vozidiel v zmysle oddielu 1 prílohy I. Profesionálne vozidlá (napr. smetiarske a stavebné autá) nemajú rovnaký potenciál zníženia emisií CO₂ ako ťažké úžitkové vozidlá používané na prepravu tovarov, a teda sú z výpočtu referenčných emisií CO₂ vylúčené.

Referenčné emisie CO₂ sa určujú podľa oddielu 3 prílohy I.

Článok 2 – Rozsah pôsobnosti

V tomto článku sa vymedzujú vozidlá, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, a to na základe príslušných kategórií vymedzených v legislatíve typového schvaľovania a štyroch skupín vozidiel, za ktoré budú od roku 2019 k dispozícii osvedčené údaje o emisiách CO₂. Na vozidlá kategórie M2 (autobusy) a M3 (autokary) a vozidlá kategórie N (nákladné automobily), ktoré nespádajú do uvedených štyroch skupín vozidiel, sa požiadavky na zníženie emisií CO₂ nevzťahujú, ale mali by sa zohľadniť na účely stimulácie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami (pozri článok 5).

Navyše ustanovenie hovorí o tom, kedy sa vozidlá na účely nariadenia považujú za novo evidované.

Článok 3 – Vymedzenie pojmov

V tomto článku sa stanovuje vymedzenie pojmov na účely tohto nariadenia.

Článok 4 – Priemerné špecifické emisie výrobcu

Podľa tohto článku Komisia počnúc rokom 2019 každoročne stanoví a uverejní priemerné špecifické emisie CO₂ každého výrobcu. Údaje použité ako základ na výpočet priemerných emisií oznamujú dotknutí výrobcovia podľa nariadenia (EÚ) č. .../2018. Aby sa zohľadnila užitočnosť a špecifické charakteristiky vozidiel, rozčlenia sa jednotlivé ťažké úžitkové vozidlá do rôznych podskupín, na ktoré sa uplatnia osobitné váhy pri profiloch využitia (teda spôsoboch používania vozidiel), užitočných zaťaženiach a ročne najazdených kilometroch. Zohľadňuje sa aj podiel vozidiel daného výrobcu v každej podskupine vozidiel. Profesionálne vozidlá kategórií N2 a N3 (napr. smetiarske a stavebné autá) nemajú rovnaký potenciál zníženia emisií CO₂ ako ťažké úžitkové vozidlá používané na prepravu tovarov, a teda sa do výpočtu priemeru nezarátajú. Vzorce výpočtu priemerných špecifických emisií sú uvedené v oddiele 2 prílohy I.

Článok 5 – Ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami

S cieľom stimulovať zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami sa tieto vozidlá na účely určenia priemerných špecifických emisií výrobcu počnúc rokom 2019 započítajú viackrát. Výrobcovia vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami môžu využiť takéto „superkredity“ za každé vozidlo s nulovými a nízkymi emisiami uvedené na trh s rozličnými multiplikačnými koeficientmi podľa emisií CO₂ z daného vozidla.

Osobitný stimul sa poskytuje aj na ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami z kategórií M2 (autobusy) a M3 (autokary), ako aj určité vozidlá kategórie N (malé nákladné automobily) vrátane profesionálnych vozidiel s nulovými emisiami. Hoci na tieto kategórie vozidiel sa nevzťahujú požiadavky na znižovanie emisií CO₂ podľa tohto nariadenia, zohľadňujú sa na účely určenia koeficientu nulových a nízkych emisií.

Ťažké úžitkové vozidlá s nízkymi emisiami sú ťažké úžitkové vozidlá so špecifickými emisiami nižšími ako 350 g CO₂/km, čo je menej než polovica priemeru celého vozového parku.

Aby sa zachovala environmentálna integrita cieľov, znižovanie priemerných špecifických emisií výrobcov cez systém stimulácie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami by malo byť obmedzené stropom.

Vzorce výpočtu koeficientu nulových a nízkych emisií sú uvedené v bode 2.3 prílohy I.

Článok 6 – Cieľové hodnoty špecifických emisií výrobcu

V tomto článku sa stanovuje výpočet ročných cieľových hodnôt špecifických emisií výrobcu za predchádzajúci kalendárny rok, počnúc rokom 2026. Prvé ročné ciele sa teda určujú za kalendárny rok 2025. V cieľových hodnotách sa zohľadní celkový cieľ zníženia na rok 2025, resp. 2030, ako aj užitočnosť a špecifické charakteristiky jednotlivých ťažkých úžitkových vozidiel, rovnako ako pri výpočte priemerných špecifických emisií. Cieľové hodnoty špecifických emisií výrobcu sa teda vypočítajú ako vážený priemer cieľových hodnôt určených pre každú podskupinu vozidiel.

Vzorce výpočtu cieľovej hodnoty špecifických emisií sú uvedené v oddiele 4 prílohy I.

Článok 7 – Emisné kredity a emisné dlhy

V tomto článku sa stanovuje mechanizmus „ukladania a požíciavania“, ktorý výrobcovi umožní vyvážiť nedosiahnutie cieľovej hodnoty špecifických emisií v jednom roku jej prekročením v inom. Na tento účel si môže výrobca „uložiť“ emisné kredity, ak sú emisie pod hodnotou lineárnej trajektórie znižovania, ktorá je spojnicou od referenčných emisií CO₂ z roku 2019 po ciele na rok 2025 a od cieľov na rok 2025 po ciele na rok 2030. Tieto dve osobitné trajektórie sú potrebné na zohľadnenie skutočnosti, že tempo sa môže líšiť v závislosti od konkrétnych cieľových hodnôt určených na roky 2025 a 2030. Aby sa stimulovalo čo najskoršie zníženie emisií, možno získať emisné kredity už v období 2019 – 2024 a rovnako aj v období 2025 – 2029. Emisné kredity získané v období 2019 – 2024 sa zohľadňujú iba pri hodnotení toho, či výrobca dosiahol svoju cieľovú hodnotu špecifických emisií na rok 2025. Nepovoľuje sa teda žiaden prenos kreditov získaných v období 2019 – 2024. Emisné kredity možno získať a použiť aj v nasledujúcom období od roku 2025 do roku 2029. Ak výrobca v ktoromkoľvek roku od 2025 po 2029 svoju cieľovú hodnotu emisií prekročí, môže kumulovať obmedzený emisný dlh, ktorý treba vyrovnať najneskôr do roku 2029. Celkový emisný dlh nesmie presiahnuť 5 % cieľovej hodnoty špecifických emisií výrobcu na rok 2025 – inak sa vyrubí poplatok za nadmerné emisie v súlade s článkom 8.

Emisné kredity a dlhy sa stanovujú na účely výpočtu, no nepovažujú sa za aktívum, ktoré by bolo prenosné alebo ktoré by podliehalo fiškálnym opatreniam.

V oddiele 5 prílohy I sa uvádzajú vzorce na výpočet trajektórie znižovania emisií CO₂, ako aj emisných kreditov a dlhov.

Článok 8 – Plnenie cieľových hodnôt špecifických emisií

Ak sa u výrobcu zistia nadmerné emisie (zohľadňujúc emisné kredity a dlhy nadobudnuté v súlade s článkom 7), Komisia vyrubí finančnú sankciu v podobe poplatku za nadmerné emisie. Výška poplatku je 6 800 EUR za g/tkm (ekvivalent 570 EUR za g/tkm na základe priemerného užitočného zaťaženia 12 ton) nadmerných emisií, čo zohľadňuje marginálne náklady na technológie znižovania CO₂.

Vzorce na výpočet nadmerných emisií sú uvedené v oddiele 6 prílohy I. Metódy výberu poplatkov sa určia vykonávacím aktom.

Článok 9 – Overenie údajov monitorovania

V tomto článku sa stanovuje mechanizmus na zavedenie postupu kontrol zhody hodnôt emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke, vychádzajúc z legislatívy typového schválenia. Schvaľovacie orgány nahlásia všetky zistené odchýlky a Komisia ich zohľadní pri kontrole plnenia cieľových hodnôt zo strany výrobcov. Toto ustanovenie obsahuje právomoc Komisie poskytovať podrobnosti o takomto postupe v podobe vykonávacieho aktu.

Článok 10 – Uverejnenie údajov a výsledkov výrobcov

V tomto článku sa uvádza zoznam údajov, ktorý Komisia uverejní v súvislosti s dodržiavaním ročných cieľových hodnôt zo strany výrobcov (t. j. každoročné rozhodnutie na základe monitorovania).

Zároveň tento článok splnomocňuje Komisiu upraviť referenčné emisie CO₂ z roku 2019 na základe riadne definovaných postupov (stanovených v článku 12 a v prílohe II) s cieľom zohľadniť úpravy hodnôt užitočného zaťaženia alebo zmeny postupu typového schvaľovania, ktoré majú nezanedbateľný vplyv na emisie CO₂ určené pre ťažké úžitkové vozidlo. Táto úprava ovplyvní výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií výrobcu počnúc rokom nasledujúcim po jej prijatí.

Článok 11 – Skutočné emisie CO₂ a spotreba energie

V tomto článku sa Komisia splnomocňuje monitorovať a hodnotiť reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ simulovaných nástrojom VECTO podľa nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2400 v reálnych podmienkach. Komisia by na tento účel mala mať právomoc požadovať zhromažďovanie skutočných údajov a ich nahlasovanie zo strany členských štátov a výrobcov. Prístup vychádza z toho, ktorý sa navrhol pri ľahkých vozidlách, a v prvom kroku vyžaduje zavedenie povinných štandardizovaných palubných meračov spotreby paliva na ťažkých úžitkových vozidlách.

Článok 12 – Úpravy príloh I a II

Technický pokrok a zmeny postupov typového schvaľovania môžu ovplyvniť úroveň oficiálnych hodnôt emisií CO₂ určených pre ťažké úžitkové vozidlá, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Aby sa tieto zmeny zohľadnili, v tomto článku sa Komisia splnomocňuje upraviť niektoré technické parametre stanovené v prílohách I a II vrátane prijatia metodiky určovania reprezentatívneho vozidla v každej podskupine, na základe ktorého by sa tieto zmeny hodnotili. Navrhnuté úpravy prebiehajú podľa jasne definovaného postupu stanoveného v oddieloch 1 a 2 prílohy II.

Článok 13 - Preskúmanie a správa

Tento článok od Komisie vyžaduje, aby v roku 2022 predložila správu o účinnosti tohto nariadenia. Správa by sa mala venovať cieľu znižovania emisií na rok 2030, ako aj stanoveniu cieľov zníženia pre ďalšie ťažké úžitkové vozidlá, ktoré zatiaľ redukčným požiadavkám nepodliehajú. Okrem toho by sa správa mala zamerať na účinnosť jednotlivých modalít – teda systému stimulácie výroby vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami a mechanizmu „ukladania a požíčavania“ kreditov, pričom by sa mala posúdiť potreba ich ďalšieho uplatňovania po roku 2030. V prípade potreby by sa k správe mal pripojiť návrh na zmenu nariadenia.

Články 14 a 15 – Komitológia a delegovanie právomocí

Ide o štandardné ustanovenia týkajúce sa postupu výboru a delegovania právomocí.

Článok 16 – Zmena nariadenia (ES) č. 595/2009

Cieľom tejto zmeny je zaviesť právny základ v nariadení (ES) č. 595/2009 (nariadenie o typovom schvaľovaní zo zreteľom na emisie vozidiel Euro 6), aby Komisia mohla stanoviť postup kontroly zhody v prevádzke na overovanie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel. Tento postup má kľúčový význam pre účinný dohľad nad trhom pre systém typového schvaľovania a hodnoty emisií CO₂ použité na účely dosiahnutia cieľových hodnôt.

Príloha I

V prílohe I sa stanovujú technické požiadavky a vzorce pre tieto prvky:

- rozdelenie vozidiel do podskupín,
- výpočet priemerných špecifických emisií výrobcu,
- výpočet referenčných emisií CO₂,
- výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií výrobcu,
- výpočet trajektórie znižovania emisií CO₂ a emisných kreditov a dlhov,
- určenie nadmerných emisií výrobcu.

Príloha II

V prílohe II sa stanovujú postupy úpravy referenčných emisií CO₂, t. j. korekčné faktory užitočného zaťaženia (oddiel 1), a metodika zohľadnenia zmien v postupoch typového schvaľovania (oddiel 2).

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá**

(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 výboru¹⁷,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹⁸,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V Európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu sa stanovuje jasný cieľ: dosiahnuť, aby emisie skleníkových plynov z dopravy boli do roku 2050 aspoň o 60 % nižšie než v roku 1990, a nekompromisne sa usilovať o ich úplné odstránenie. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré škodia nášmu zdraviu, sa musia takisto bezodkladne drasticky znížiť.
- (2) V nadväznosti na stratégiu pre nízkoemisnú mobilitu prijala Komisia dva balíky opatrení v oblasti mobility – v máji¹⁹ a novembri²⁰ 2017. Stanovil sa v nich pozitívny program napĺňania stratégie pre nízkoemisnú mobilitu, ktorý má zaistiť plynulý prechod na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých.
- (3) Toto nariadenie je súčasťou tretieho balíka pod hlavičkou „Európa v pohybe“, ktorý reaguje na novú stratégiu pre priemyselnú politiku zo septembra 2017²¹ a má za cieľ dokončiť proces, vďaka ktorému bude Únia môcť naplno využiť modernizáciu a dekarbonizáciu mobility. Cieľom balíka je zvýšiť bezpečnosť a prístupnosť európskej mobility, zvýšiť konkurencieschopnosť európskeho priemyslu a istotu pracovných miest v EÚ a zaistiť, aby bol systém mobility ekologickejší a lepšie zodpovedal nevyhnutnej potrebe čeliť zmene klímy. Bude si to vyžadovať plné odhodlanie Únie, členských štátov i zainteresovaných strán, a to aj z hľadiska posilnenia úsilia o zníženie emisií CO₂ a znečistenia ovzdušia.

¹⁷ Ú. v. EÚ C , , s. .¹⁸ Ú. v. EÚ C , , s. .¹⁹ Európa v pohybe: Agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých, COM(2017) 283 final.²⁰ Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou – Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov, COM(2017) 675 final.²¹ Investovanie do inteligentného, inovatívneho a udržateľného priemyslu – Aktualizovaná stratégia pre priemyselnú politiku EÚ, COM(2017) 0479 final.

- (4) V spojení s emisnými normami CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá²² sa týmto nariadením stanovuje jasný plán na zníženie emisií CO₂ z odvetvia cestnej dopravy a prispieva k záväznému cieľu znížiť domáce emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990 aspoň o 40 %, ako sa schválilo v záveroch Európskej rady na zasadnutí 23. a 24. októbra 2014 a potvrdilo ako vnútroštátne stanovený príspevok Únie podľa Parížskej dohody na zasadnutí Rady pre životné prostredie 6. marca 2015.
- (5) V záveroch Európskej rady z októbra 2014 sa schválilo zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2030 o 30 % v porovnaní s rokom 2005 pre odvetvia, ktoré nie sú súčasťou systému Únie na obchodovanie s emisiami. Spomedzi týchto odvetví sa na tvorbe emisií významne podieľa cestná doprava – jej emisie sa stále pohybujú výrazne nad úrovňou z roku 1990. Ak by sa množstvo emisií z cestnej dopravy ešte zvýšilo, negovali by sa zníženia v iných odvetviach v ich boji proti zmene klímy.
- (6) V záveroch Európskej rady z októbra 2014 sa vyzdvihol význam znižovania emisií skleníkových plynov a zdôraznili sa riziká spojené so závislosťou od fosílnych palív v odvetví dopravy prostredníctvom komplexného a technologicky neutrálneho prístupu na podporu znižovania emisií a energetickej účinnosti v doprave, elektrickej doprave a obnoviteľných zdrojov energie v doprave aj po roku 2020.
- (7) Energetická účinnosť, ktorá prispieva k znižovaniu dopytu, je jedným z piatich synergických a úzko prepojených rozmerov stratégie energetickej únie prijatej 25. februára 2015 s cieľom poskytovať spotrebiteľom v Únii bezpečné, udržateľné, konkurencieschopné a dostupné dodávky energie. V stratégii energetickej únie sa uvádza, že hoci sa opatrenia na zvýšenie efektívnosti spotreby energie musia prijať vo všetkých hospodárskych odvetviach, obrovský potenciál z hľadiska energetickej účinnosti má doprava.
- (8) Emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel vrátane nákladných automobilov, autobusov a autokarov predstavujú približne 6 % celkových emisií CO₂ v Únii a približne 25 % celkových emisií CO₂ v cestnej doprave. Podľa očakávaní by bez ďalších opatrení podiel emisií z ťažkých úžitkových vozidiel vzrástol medzi rokom 2010 a 2030 približne o 9 %. Legislatíva Únie momentálne nezahŕňa žiadne požiadavky na znižovanie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel.
- (9) Aby sa plne realizoval potenciál energetickej efektívnosti a zaistil príspevok odvetvia cestnej dopravy ako celku k dohodnutým zníženiam emisií skleníkových plynov, je vhodné doplniť už existujúce emisné normy CO₂ pri nových osobných automobiloch a ľahkých úžitkových vozidlách stanovením emisných noriem CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá. Tieto normy stimulujú inováciu palivovo účinných technológií, čo prispeje k upevneniu vedúceho technologického postavenia výrobcov a dodávateľov z Únie.
- (10) Keďže zmena klímy je cezhraničným problémom a fungovanie jednotného trhu treba chrániť tak v odvetví služieb cestnej dopravy, ako aj ťažkých úžitkových vozidiel, je vhodné stanoviť emisné normy CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá na úrovni Únie. Tieto normy by mali byť koncipované tak, aby nebolo dotknuté právo hospodárskej súťaže.

²² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../..., ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007, (Ú. v. EÚ L, ..., ..., s.).

- (11) Pri vymedzovaní úrovni zníženia, ktoré by vozový park ťažkých úžitkových vozidiel v Únii mal dosiahnuť, by sa mala zohľadniť účinnosť týchto úrovní, pokiaľ ide o nákladovo efektívne prispievanie k znižovaniu emisií v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje nariadenie [o spoločnom úsilí (EÚ) .../2018], do roku 2030, výsledné náklady a úspory pre spoločnosť, výrobcov, prevádzkovateľov dopravy a spotrebiteľov, ako aj ich priamy a nepriamy vplyv na zamestnanosť, inovácie a súvisiace prínosy z hľadiska zníženého znečistenia ovzdušia a vyššej energetickej bezpečnosti.
- (12) Nový postup určovania emisií CO₂ a spotreby paliva jednotlivých ťažkých úžitkových vozidiel bol zavedený v rámci vykonávania nariadenia (ES) č. 595/2009²³. Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400²⁴ stanovuje metodiku, ktorou možno na základe nástroja VECTO simulovať emisie CO₂ a spotrebu paliva ťažkých úžitkových vozidiel ako celku. Táto metodika umožňuje zohľadnenie rozmanitosti odvetvia ťažkých úžitkových vozidiel, ako aj vysokej miery ich individuálneho prispôsobovania. V prvom kroku sa od 1. januára 2019 stanovujú emisie CO₂ pre štyri skupiny ťažkých úžitkových vozidiel, z ktorých pochádza zhruba 65 až 70 % všetkých emisií CO₂ z vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel v Únii.
- (13) S cieľom zohľadniť inovácie a zavádzanie nových technológií, ktoré zvyšujú palivovú účinnosť ťažkých úžitkových vozidiel, sa bude simulačný nástroj VECTO, ako aj nariadenie (EÚ) 2017/2400 neustále a včas aktualizovať.
- (14) Údaje o emisiách CO₂ zistené podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400 sa majú monitorovať podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../2018²⁵. Tieto údaje by mali byť základom pre stanovenie cieľových hodnôt znižovania emisií v uvedených štyroch skupinách najznečisťujúcejších ťažkých úžitkových vozidiel v Únii, ako aj pre určenie priemerných špecifických emisií výrobcu v danom kalendárnom roku.
- (15) Na rok 2025 by sa mal stanoviť cieľ zníženia ako relatívne zníženie v závislosti od priemerných emisií CO₂ z daných ťažkých úžitkových vozidiel v roku 2019, pričom by sa malo zohľadniť použitie nákladovo efektívnych technológií, ktoré už sú pre bežné vozidlá dostupné. Cieľ na rok 2030 by sa mal zväžiť ako ambícia, pričom konečný cieľ by sa mal určiť na základe preskúmania v roku 2022, keďže uplatnenie pokročilejších technológií, ktoré ešte nie sú bežne dostupné, je neistejšie.
- (16) Pri ťažkých úžitkových vozidlách je dostupnou palivovou alternatívou k naftu skvapalnený zemný plyn (LNG). Zavádzanie existujúcich a nových inovačnejších technológií LNG prispieje k splneniu cieľových hodnôt emisií CO₂ v krátko- a strednodobom horizonte, keďže využívanie technológií LNG znižuje emisie CO₂ v porovnaní s naftovými vozidlami. Potenciál zníženia emisií CO₂ pri vozidlách na LNG už je v nástroji VECTO plne zohľadnený. Okrem toho súčasné technológie LNG zabezpečujú nízku úroveň emisií látok znečisťujúcich ovzdušie ako NO_x a tuhé

²³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES.

²⁴ 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).

²⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel, Ú. v. EÚ L ..., ..., s. ...

častice. Zavedená je aj dostatočná minimálna čerpacia infraštruktúra, ktorá sa ďalej rozvíja v kompetencii vnútroštátnych politických rámcov infraštruktúry pre alternatívne palivá.

- (17) Pri výpočte referenčných emisií roku 2019, ktoré budú základom pre určenie cieľov zníženia na roky 2025 a 2030, by sa mal zohľadniť očakávaný potenciál vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel na zníženie v danom období. Z tohto výpočtu je preto vhodné vyňať profesionálne vozidlá ako automobily používané na zber smetí alebo stavebné práce. Tieto vozidlá najazdia pomerne málo a vzhľadom na ich osobitný spôsob využitia sa nezdá, že by tu technické opatrenia na znižovanie emisií CO₂ a spotreby paliva boli rovnako nákladovo efektívne ako pri ťažkých úžitkových vozidlách používaných na prepravu tovaru.
- (18) Požiadavky na zníženie emisií CO₂ by sa mali vyjadriť v gramoch CO₂ na tonokilometer, aby sa zohľadnila užitočnosť ťažkých úžitkových vozidiel.
- (19) Treba zaistiť spravodlivé rozloženie celkovej požiadavky na zníženie medzi výrobcov, pričom sa musí zohľadniť rozmanitosť ťažkých úžitkových vozidiel z hľadiska ich konštrukcie, spôsobu využitia, ročne najazdených kilometrov, užitočného zaťaženia a konfigurácie prípojných zariadení. Je preto vhodné ťažké úžitkové vozidlá klasifikovať do odlišných a samostatných podskupín, ktoré odrážajú bežný spôsob ich využitia a osobitné technické charakteristiky. Stanovením ročných cieľových hodnôt pre každého výrobcu vo forme váženého priemeru cieľových hodnôt definovaných pre každú z týchto podskupín sa výrobcom zároveň umožní účinne vyvážiť prípadné nedostatočné výsledky ich vozidiel v niektorej podskupine nadpriemerným znížením v ostatných, pričom sa zohľadnia priemerné emisie CO₂ počas životného cyklu vozidiel v jednotlivých podskupinách.
- (20) To, či výrobca dosiahol svoje ročné cieľové hodnoty, by sa malo hodnotiť na základe jeho priemerných emisií CO₂. Pri určovaní priemerných špecifických emisií by sa mali brať do úvahy aj špecifiká, ktoré sú zohľadnené v cieľových hodnotách za jednotlivé podskupiny vozidiel. Priemerné špecifické emisie CO₂ konkrétneho výrobcu by preto mali vychádzať z priemerných emisií stanovených pre každú podskupinu vrátane váhena na základe predpokladaných priemerných ročne najazdených kilometrov a priemerného užitočného zaťaženia, ktoré odrážajú emisie CO₂ počas celého životného cyklu. Keďže potenciál na znižovanie emisií je pri profesionálnych vozidlách obmedzený, nemali by sa tieto vozidlá zohľadňovať vo výpočte priemerných špecifických emisií.
- (21) Na rozdiel od osobných áut a dodávok nie sú zatiaľ na trhu dostupné žiadne ťažké úžitkové vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami (okrem autobusov). Mal by sa preto zaviesť cielený mechanizmus v podobe superkreditov na uľahčenie plynulého prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Na trhu Únie sa tak stimuluje vývoj a zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, takže sa doplnia nástroje na strane dopytu, ako je smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES o ekologických vozidlách²⁶.
- (22) Na účely výpočtu priemerných špecifických emisií výrobcu by sa teda všetky ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami mali započítavať viackrát. Miera stimulov by mala byť rozlíšená v závislosti od skutočných emisií CO₂ z vozidla. Aby

²⁶

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy zmenená smernicou .../.../EÚ [COM(2017) 653 final] (Ú. v. EÚ L 120, 15.5.2009, s. 5).

sa neoslabilo plnenie environmentálnych cieľov, výsledné úspory by mali byť ohraničené stropom.

- (23) Výroba ťažkých úžitkových vozidiel s nízkymi emisiami by sa mala stimulovať, iba ak sú ich emisie CO₂ nižšie než približne polovica priemerných emisií CO₂ z celého vozového parku v Únii v roku 2025. Je to v súlade s prístupom uplatneným pri ľahkých vozidlách a zároveň sa tak stimuluje inovácia v tejto oblasti.
- (24) Pri návrhu stimulačných mechanizmov zavádzania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami by sa mali zohľadniť aj menšie nákladné automobily, autobusy a autokary, na ktoré sa cieľové hodnoty emisií CO₂ podľa tohto nariadenia nevzťahujú. Dané vozidlá majú zároveň veľkú pridanú hodnotu v tom, že pomáhajú riešiť problémy znečistenia ovzdušia v mestách. Treba však poznamenať, že autobusy s nulovými emisiami už na trhu sú a podporujú sa opatreniami na strane dopytu vrátane verejného obstarávania. Aby sa teda zaistilo dobré vyváženie stimulov medzi jednotlivými typmi vozidiel, mali by sa stropom obmedziť aj úspory, ktoré prinesú menšie nákladné automobily, autobusy a autokary s nulovými emisiami.
- (25) S cieľom podporiť nákladovo efektívne vykonávanie požiadaviek na zníženie CO₂ a zároveň zohľadniť variácie zloženia vozového parku aj emisií v priebehu rokov by výrobcovia mali mať možnosť započítať prekročenie cieľových hodnôt špecifických emisií v jednom roku voči nedostatočným výsledkom v inom.
- (26) Aby sa emisie znížili čo najskôr, výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie sú pod trajektóriou znižovania emisií, ktorá je daná referenčnými emisiami z roku 2019 a cieľovou hodnotou na rok 2025, by mali môcť tieto emisné kredity uložiť na účely splnenia cieľa v roku 2025. Podobne výrobcovia, ktorých priemerné špecifické emisie sú pod trajektóriou znižovania emisií medzi cieľmi na roky 2025 a 2030, by mali môcť tieto emisné kredity uložiť na účely splnenia cieľa v rokoch 2025 až 2029.
- (27) V prípade nedodržania cieľovej hodnoty špecifických emisií v ktoromkoľvek z rokov 2025 až 2029 by výrobca mal zároveň mať možnosť kumulovať obmedzený emisný dlh. Do roku 2029 by však výrobcovia mali všetok zvyšujúci emisný dlh vyrovnať.
- (28) Emisné kredity a dlhy by sa mali použiť iba na rozhodnutie o súlade daného výrobcu s cieľovými hodnotami špecifických emisií a nemali by sa považovať za aktívum, ktoré by bolo prenosné alebo ktoré by podliehalo fiškálnym opatreniam.
- (29) Ak sa po zohľadnení emisných kreditov a dlhov ukáže, že výrobca má nadmerné emisie, Komisia by mala uložiť finančnú sankciu v podobe poplatku za nadmerné emisie. Aby boli výrobcovia dostatočne motivovaní prijímať opatrenia na znižovanie špecifických emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel, tento poplatok by mal byť vyšší než priemerné hraničné náklady na technológie potrebné na splnenie daných cieľových hodnôt. Poplatok by sa mal považovať za príjem do všeobecného rozpočtu Únie. Metodika výberu týchto poplatkov by sa mala stanoviť vo vykonávacom akte, zohľadňujúc metodiku prijatú podľa nariadenia (ES) č. 443/2009.
- (30) Na zabezpečenie splnenia cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia je potrebný rozsiahly mechanizmus zhody. Povinnosti výrobcov poskytovať presné údaje podľa nariadenia (EÚ) .../2018 [monitorovanie a nahlasovanie TUV] a správne sankcie, ktoré možno uložiť v prípade nesúladu s touto povinnosťou, prispievajú k zaisteniu kvality údajov používaných na vyhodnotenie súladu s cieľovými hodnotami podľa tohto nariadenia.
- (31) Na dosiahnutie zníženia emisií CO₂ podľa tohto nariadenia je nevyhnutné, aby emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel boli v súlade s hodnotami stanovenými

podľa nariadenia (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami. Komisia by preto vo výpočte priemerných špecifických emisií výrobcu mala mať možnosť zohľadniť akúkoľvek systematickú nezgodu, ktorú zistili orgány typového schválenia v súvislosti s emisiami CO₂ používaných ťažkých úžitkových vozidiel.

- (32) Aby Komisia mohla prijímať takéto opatrenia, mala by mať právomoc vypracovať a zaviesť postup na overovanie zhody v prevádzke, pokiaľ ide o emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel na trhu. Nariadenie (ES) č. 595/2009 by sa malo na tento účel zmeniť.
- (33) Účinok cieľových hodnôt stanovených v tomto nariadení pri znižovaní emisií CO₂ do veľkej miery závisí od reprezentatívnosti metodiky použitej na určovanie emisií CO₂. V súlade so stanoviskom mechanizmu vedeckého poradenstva (Scientific Advice Mechanism – SAM)²⁷ k ľahkým vozidlám je aj pri ťažkých úžitkových vozidlách vhodné zaviesť mechanizmus na posúdenie reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂ a spotreby energie stanovených podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400 v reálnych podmienkach. Komisia by mala mať právomoci na zabezpečenie verejnej dostupnosti takýchto údajov a v prípade potreby by mala vypracovať postupy potrebné na identifikáciu a zber údajov požadovaných na takéto posúdenia.
- (34) V roku 2022 by Komisia mala vyhodnotiť účinnosť emisných noriem CO₂ stanovených v tomto nariadení, a najmä úroveň zníženia, ktoré sa má dosiahnuť do roku 2030, mechanizmy, ktoré by mali byť k dispozícii na dosiahnutie tejto a následných cieľových hodnôt, ako aj stanovenie cieľových hodnôt zníženia emisií CO₂ pre ďalšie typy ťažkých úžitkových vozidiel ako malé nákladné automobily, autobusy, autokary a prívesy. Dané hodnotenie by zároveň malo (výlučne na účely tohto nariadenia) zahŕňať zohľadnenie ťažkých úžitkových vozidiel a ich kombinácií nad rámec štandardných hmotností a rozmerov vo vnútroštátnej preprave – napríklad modulárne koncepcie.
- (35) Aby zostali špecifické emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel naďalej reprezentatívne a plne aktualizované, treba zmeny nariadenia (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacích právnych predpisov, ktoré majú vplyv na tieto hodnoty, zohľadniť v tomto nariadení. Na tento účel by mala mať Komisia právomoc určiť metodiku vymedzenia reprezentatívneho ťažkého úžitkového vozidla pre každú podskupinu vozidiel, podľa ktorého by sa zmeny špecifických emisií CO₂ mali hodnotiť.
- (36) Vykonávacie právomoci týkajúce sa článku 8 ods. 3, článku 9 ods. 3, článku 11 ods. 3 a článku 12 ods. 2 by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²⁸.
- (37) S cieľom zmeniť alebo doplniť nepodstatné prvky ustanovení tohto nariadenia by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o úpravu referenčných emisií CO₂ podľa článku 12 ods. 2 a zmeny príloh I a II z hľadiska určitých technických parametrov vrátane váh profilov využitia, užitočných zaťažení a počtu ročne najazdených kilometrov, ako aj korekčných faktorov užitočného zaťaženia. Je osobitne dôležité,

²⁷ Skupina vedeckých poradcov na vysokej úrovni, vedecké stanovisko 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing“ (Odstránenie rozdielov medzi skutočnými emisiami CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel a emisiami nameranými pri laboratórnom testovaní).

²⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva²⁹. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov by sa všetky dokumenty mali doručiť Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady by mali mať systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

- (38) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá, nie je možné dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jeho rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1 *Predmet úpravy a cieľ*

S cieľom prispieť k plneniu cieľa Únie, pokiaľ ide o znižovanie jej emisií skleníkových plynov do roku 2030 o 30 % v porovnaní s úrovňami v roku 2005 v odvetviach, na ktoré sa vzťahuje článok 2 nariadenia (EÚ) č. 18/2018 [nariadenie o spoločnom úsilí], a k dosiahnutiu cieľov Parížskej dohody a zaistiť riadne fungovanie vnútorného trhu sa v tomto nariadení stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá, pričom špecifické emisie CO₂ z jej vozového parku nových ťažkých úžitkových vozidiel v porovnaní s referenčnými emisiami CO₂ sa znížia takto:

- a) Od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029 o 15 %;
- b) Od 1. januára 2030 aspoň o 30 %, stanoví sa na základe preskúmania podľa článku 13.

Referenčné emisie CO₂ vychádzajú z údajov monitorovania za rok 2019 nahlásených podľa nariadenia (EÚ) č. .../2018 [TÚV, monitorovanie a nahlasovanie] (s výnimkou profesionálnych vozidiel) a vypočítajú sa v súlade s bodom 3 prílohy I.

Článok 2 *Rozsah pôsobnosti*

- 1. Toto nariadenie sa vzťahuje na všetky nové vozidlá kategórií N2 a N3, ktoré spĺňajú tieto charakteristiky:
 - a) nákladné vozidlá s nadstavbou a konfiguráciou náprav 4x2 a technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou v naloženom stave presahujúcou 16 ton;
 - b) nákladné vozidlá s nadstavbou a konfiguráciou náprav 6x2;
 - c) ťahače s konfiguráciou náprav 4x2 a technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou v naloženom stave presahujúcou 16 ton;
 - d) ťahače s konfiguráciou náprav 6x2.

²⁹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

Na účely článku 5 a bodu 2.3 prílohy I sa vzťahuje aj na vozidlá kategórií M2 a M3 a vozidlá kategórie N, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 510/2011 a nespĺňajú charakteristiky stanovené v písmenách a) až d).

2. Vozidlá uvedené v odseku 1 sa na účely tohto nariadenia považujú za nové ťažké úžitkové vozidlá v danom kalendárnom roku, ak sú v danom roku prvýkrát evidované v Únii a neboli predtým evidované mimo Únie.

Predchádzajúca evidencia mimo Únie vykonaná menej ako tri mesiace pred evidenciou v Únii sa nezohľadňuje.

Článok 3 *Vymedzenie pojmov*

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „referenčné emisie CO₂“ sú priemerné špecifické emisie všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel v roku 2019 za každú podskupinu vozidiel (s výnimkou profesionálnych vozidiel) určené v súlade s bodom 3 prílohy I;
- b) „špecifické emisie“ sú emisie CO₂ jednotlivých ťažkých úžitkových vozidiel určené v súlade s bodom 2.1 prílohy I;
- c) „priemerné špecifické emisie“ sú priemerné špecifické emisie nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v danom kalendárnom roku určené v súlade s bodom 2.7 prílohy I;
- d) „cieľová hodnota špecifických emisií“ je cieľová hodnota každého výrobcu vyjadrená v g/tkm a stanoví sa každoročne za predchádzajúci kalendárny rok v súlade s bodom 4 prílohy I;
- e) „nákladné vozidlo s nadstavbou“ je nákladné vozidlo, ktoré nebolo navrhnuté alebo skonštruované na ťahanie návesu;
- f) „ťaháč“ je ťahacie vozidlo navrhnuté a skonštruované výlučne alebo najmä na ťahanie návesov;
- g) „podskupina vozidiel“ je zoskupenie vozidiel v zmysle bodu 1 prílohy I, ktoré sa vyznačujú spoločnými a osobitnými technickými kritériami relevantnými pre určenie emisií CO₂ a spotreby paliva týchto vozidiel;
- h) „profesionálne vozidlo“ je ťažké úžitkové vozidlo, ktoré nie je určené na prepravu tovaru a pre ktoré boli emisie CO₂ a spotreba paliva určené v súlade s nariadením (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacími opatreniami iba pre iné profily využitia, než sú uvedené v bode 2.1 prílohy I k tomuto nariadeniu;
- i) „výrobca“ je osoba alebo orgán zodpovedný za predloženie údajov týkajúcich sa nových ťažkých úžitkových vozidiel podľa článku 5 nariadenia (EÚ) č. .../2018 alebo v prípade ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami je to osoba alebo orgán, ktoré schvaľovaciemu orgánu zodpovedajú za všetky aspekty postupu typového schválenia ES celého vozidla alebo jednotlivého schválenia v súlade so smernicou 2007/46/ES a za zabezpečenie zhody výroby;
- j) „ťažké úžitkové vozidlo s nulovými emisiami“ je ťažké úžitkové vozidlo bez spaľovacieho motora alebo so spaľovacím motorom, ktorý produkuje menej ako 1 g CO₂/kWh na základe výpočtu podľa nariadenia (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacích opatrení alebo ktorý produkuje menej ako 1 g CO₂/km na základe výpočtu podľa nariadenia (ES) č. 715/2007 a jeho vykonávacích opatrení;

- k) „ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami“ je ťažké úžitkové vozidlo, ktoré nemá nulové emisie, ale špecifické emisie CO₂ nižšie ako 350 g CO₂/km v zmysle bodu 2.1 prílohy I;
- l) „profil využitia“ je kombinácia cyklu cieľovej rýchlosti, hodnoty užitočného zaťaženia, konfigurácie karosérie alebo návesu a prípadných iných parametrov, ktorá vyjadruje špecifické využitie vozidla, na základe ktorého sa určia oficiálne emisie CO₂ a spotreba paliva ťažkého úžitkového vozidla;
- m) „cyklus cieľovej rýchlosti“ je opis rýchlosti vozidla, ktorú chce vodič dosiahnuť alebo ktorou je obmedzený v podmienkach premávky, vyjadrený ako funkcia vzdialenosti prejdenej počas jednej cesty;
- n) „užitočné zaťaženie“ je hmotnosť tovaru alebo osôb, ktoré vozidlo prepravuje za rôznych podmienok.

Článok 4

Priemerné špecifické emisie výrobcu

V roku 2020 a potom každý kalendárny rok Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov uvedených v článku 10 ods. 1 určí pre každého výrobcu priemerné špecifické emisie CO₂ v g/tkm za predchádzajúci kalendárny rok, pričom zohľadní tieto skutočnosti:

- a) údaje nahlásené podľa nariadenia (EÚ) č. .../2018 [monitorovanie a nahlasovanie TŮV] týkajúce sa nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu evidovaných v príslušnom roku (s výnimkou profesionálnych vozidiel);
- b) koeficient nulových a nízkych emisií určený v súlade s článkom 5.

Priemerné špecifické emisie sa vypočítajú v súlade s bodom 2.7 prílohy I.

Článok 5

Ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami

1. V roku 2020 a potom každý kalendárny rok Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov uvedených v článku 10 ods. 1 určí pre každého výrobcu koeficient nulových a nízkych emisií uvedený v článku 4 písm. b) za predchádzajúci kalendárny rok.

Koeficient nulových a nízkych emisií zohľadňuje počet a emisie CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku výrobcu za kalendárny rok vrátane vozidiel s nulovými emisiami z kategórií uvedených v článku 2 ods. 1 druhom pododseku, ako aj profesionálnych vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami.

Koeficient nulových a nízkych emisií sa vypočíta v súlade s bodom 2.3 prílohy I.

2. Na účely odseku 1 sa ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami počítajú takto:
 - a) ťažké úžitkové vozidlo s nulovými emisiami sa počíta ako 2 vozidlá;
 - b) ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami sa počíta ako hodnota do dvoch vozidiel, v závislosti od funkcie jeho špecifických emisií CO₂ a prahovej úrovne 350 g emisií CO₂/km.
3. Koeficientom nulových a nízkych emisií sa znížia priemerné špecifické emisie výrobcu najviac o 3 %. Vplyv ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami

uvedených v článku 2 ods. 1 druhom pododseku na daný koeficient zníži priemerné špecifické emisie výrobcu najviac o 1,5 %.

Článok 6

Cieľové hodnoty špecifických emisií výrobcu

V roku 2026 a potom každý kalendárny rok Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov uvedených v článku 10 ods. 1 určí pre každého výrobcu cieľovú hodnotu špecifických emisií za predchádzajúci kalendárny rok. Cieľová hodnota špecifických emisií je súčet súčinov nasledujúcich hodnôt za všetky podskupiny vozidiel:

- a) cieľová hodnota zníženia emisií CO₂ uvedená v článku 1 písm. a), prípadne b);
- b) referenčné emisie CO₂;
- c) podiel vozidiel výrobcu v každej podskupine vozidiel;
- d) váhové koeficienty počtu najazdených kilometrov za rok a užitočného zaťaženia za každú podskupinu.

Cieľová hodnota špecifických emisií sa vypočíta v súlade s bodom 4 prílohy I.

Článok 7

Emisné kredity a emisné dlhy

1. Pri určovaní toho, či výrobca spĺňa cieľové hodnoty špecifických emisií v rokoch 2025 až 2029, sa zohľadnia jeho emisné kredity alebo emisné dlhy, ktoré zodpovedajú počtu nových ťažkých úžitkových vozidiel (s výnimkou profesionálnych vozidiel) výrobcu v kalendárnom roku vynásobenému rozdielom medzi:

- a) trajektóriou znižovania emisií CO₂ uvedenou v odseku 2 a priemernými špecifickými emisiami výrobcu, ak je ich rozdiel kladný („emisné kredity“);
- b) priemernými špecifickými emisiami a cieľovou hodnotou špecifických emisií výrobcu, ak je ich rozdiel kladný („emisné dlhy“).

Emisné kredity sa získavajú v rokoch 2019 až 2029. Kredity získané v rokoch 2019 až 2024 sa však zohľadnia iba s cieľom určiť súlad výrobcu s cieľovou hodnotou špecifických emisií na rok 2025.

Emisné dlhy vznikajú v rokoch 2025 až 2029, ale celkový dlh nesmie prekročiť 5 % cieľovej hodnoty špecifických emisií výrobcu v roku 2025 vynásobený počtom ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v danom roku („strop emisného dlhu“).

Emisné kredity a dlhy za rok 2025 a ktorýkoľvek z nasledujúcich kalendárnych rokov do roku 2028 sa podľa dostupnosti prenášajú z jedného kalendárneho roku do druhého, až do roku 2029, keď sa všetky zostávajúce emisné dlhy zúčtujú.

2. Trajektória znižovania emisií CO₂ uvedená v odseku 1 písm. a) sa stanoví pre každého výrobcu v súlade s bodom 5.1 prílohy I na základe lineárnej trajektórie medzi referenčnými emisiami CO₂ uvedenými v článku 1 druhom pododseku a cieľovou hodnotou na rok 2025 stanovenou v písmene a) uvedeného článku, a medzi cieľovou hodnotou na rok 2025 a cieľovou hodnotou na rok 2030 stanovenou v písmene b) uvedeného článku.

Článok 8
Plnenie cieľových hodnôt špecifických emisií

1. Ak sa zistí, že výrobca má v danom kalendárnom roku v období od roku 2025 vrátane nadmerné emisie v zmysle odseku 2, Komisia mu uloží poplatok za nadmerné emisie vypočítaný podľa tohto vzorca:
$$(\text{poplatok za nadmerné emisie}) = (\text{nadmerné emisie} \times 6\,800 \text{ €/g CO}_2/\text{tkm})$$
2. Za nadmerné emisie výrobcu sa považuje ktorákoľvek z týchto situácií:
 - a) Ak v ktoromkoľvek z kalendárnych rokov 2025 až 2028 súčet emisných dlhov znížený o súčet emisných kreditov prekročí strop emisných dlhov uvedený v článku 7 ods. 1;
 - b) Ak v kalendárnom roku 2029 súčet emisných dlhov znížený o súčet emisných kreditov prekročí nulu;
 - c) Ak v kalendárnych rokoch od 2030 vrátane priemerné špecifické emisie výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií.Nadmerné emisie za daný kalendárny rok sa vypočítajú v súlade s bodom 6 prílohy I.
3. Komisia určí prostriedky vyberania poplatkov za nadmerné emisie podľa odseku 1 prostredníctvom vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.
4. Poplatky za nadmerné emisie sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Únie.

Článok 9
Overenie údajov monitorovania

1. Orgány typového schvaľovania Komisii bezodkladne nahlásia zistené odchýlky pri emisiách CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke v porovnaní s hodnotami uvedenými v osvedčeniach o zhode alebo v spise zákazníka na základe overení vykonaných v súlade s postupom uvedeným v [článku 5 ods. 4 písm. l)] nariadenia (ES) č. 595/2009.
2. Komisia tieto odchýlky zohľadní na účely výpočtu priemerných špecifických emisií výrobcu.
3. Komisia prijme podrobné pravidlá o postupoch nahlasovania takýchto odchýlok a ich zohľadnení pri výpočte priemerných špecifických emisií. Takéto postupy sa prijímú vykonávacími aktmi v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.

Článok 10
Uverejnenie údajov a výsledkov výrobcov

1. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov, ktoré sa majú prijať každoročne do 31. októbra, uverejní zoznam s týmito položkami:
 - a) od roku 2020 priemerné špecifické emisie CO₂ každého výrobcu za predchádzajúci kalendárny rok v zmysle článku 4;
 - b) od roku 2020 koeficient nulových a nízkych emisií v zmysle článku 5;
 - c) od roku 2026 cieľovú hodnotu špecifických emisií každého výrobcu za predchádzajúci kalendárny rok v zmysle článku 6;

- d) v rokoch 2020 až 2030 trajektóriu znižovania emisií CO₂ každého výrobcu, ich emisné kredity a od roku 2026 ich emisné dlhy za predchádzajúci rok, v zmysle článku 7;
- e) od roku 2026 nadmerné emisie každého výrobcu za predchádzajúci kalendárny rok v zmysle článku 8;
- f) od roku 2020 priemer špecifických emisií CO₂ zo všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel evidovaných v Únii v predchádzajúcom kalendárnom roku.

Zoznam, ktorý sa uverejní do 31. októbra 2020, musí zahŕňať referenčné emisie CO₂ uvedené v článku 1.

2. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 15 s cieľom upraviť referenčné emisie CO₂ uvedené v odseku 1 tohto článku podľa týchto postupov:
 - a) ak sa hodnoty užitočného zaťaženia upravili podľa článku 12 ods. 1 písm. c), v súlade s postupom stanoveným v bode 1 prílohy II;
 - b) ak sa korekčný faktor určil podľa článku 12 ods. 2, uplatnením tohto korekčného faktora na referenčné emisie CO₂.

Komisia uverejní upravené referenčné hodnoty emisií CO₂ a použije ich na výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií výrobcov v kalendárnych rokoch nasledujúcich po nadobudnutí účinnosti delegovaných aktov, ktorými sa hodnoty upravujú.

Článok 11

Skutočné emisie CO₂ a spotreba energie

1. Komisia monitoruje a posudzuje skutočnú reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby paliva určených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/2400. Zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o tom, ako sa uvedená reprezentatívnosť časom vyvíja.
2. Komisia na tento účel od výrobcov alebo vnútroštátnych orgánov zabezpečí dostupnosť spoľahlivých iných ako osobných informácií o skutočných emisiách CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel a ich skutočnej spotrebe energie.
3. Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov prijať opatrenia uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.

Článok 12

Úpravy príloh I a II

1. S cieľom zaistiť, aby sa v technických parametroch použitých na výpočet priemerných špecifických emisií výrobcu podľa článku 4 a výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií podľa článku 6 zohľadnil technický pokrok a vývoj logistiky nákladnej dopravy, je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 15, aby mohla meniť tieto ustanovenia uvedené v prílohách I a II:
 - a) údaje o type kabíny a výkone motora stanovené v tabuľke 1 prílohy I a vymedzenia pojmov „spacia kabína“ a „denná kabína“ uvedené v danej tabuľke;
 - b) váhy profilov využitia stanovené v tabuľke 2 prílohy I;

- c) hodnoty užitočného zaťaženia stanovené v tabuľke 3 prílohy I a korekčné faktory užitočného zaťaženia stanovené v tabuľke 1 prílohy II;
 - d) hodnoty počtu najazdených kilometrov za rok stanovené v tabuľke 4 prílohy I.
2. Ak sa postupy typového schválenia stanovené v nariadení (ES) č. 595/2009 a jeho vykonávacích opatreniach upravia tak, že úroveň emisií CO₂ reprezentatívnych vozidiel v zmysle tohto odseku sa zvýši alebo zníži o viac ako 5 g CO₂/km, Komisia v súlade s článkom 10 ods. 2 písm. b) upraví referenčné emisie CO₂ uvedené v článku 11 ods. 1, ktoré sa vypočítajú podľa vzorca stanoveného v bode 2 prílohy II.

Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých v súlade s postupom preskúmania stanoveným v článku 14 ods. 2 vypracuje metodiku na určenie jedného alebo viacerých reprezentatívnych vozidiel z podskupiny, vrátane ich štatistických váh, na základe ktorých sa určí úprava, pri zohľadnení údajov monitorovania nahlásených v súlade s nariadením (EÚ) č. .../2018 a technických vlastností vozidiel uvedených v článku 12 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2017/2400.

Článok 13 *Preskúmanie a správa*

Komisia do 31. decembra 2022 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o účinnosti tohto nariadenia, cieľovej hodnote zníženia emisií CO₂, ktorá sa má určiť na rok 2030 podľa článku 1, a stanovení cieľov zníženia emisií CO₂ pre iné typy ťažkých úžitkových vozidiel vrátane prívesov. Uvedená správa musí obsahovať aj posúdenie účinnosti postupov, najmä pokiaľ ide o vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami – predovšetkým autobusy s prihladením na cieľové hodnoty podľa smernice 2009/33/ES³⁰, ďalej pokiaľ ide o systém kreditov CO₂ a vhodnosť ďalšieho uplatňovania týchto postupov od roku 2030 vrátane, a v prípade potreby sa doplní návrhom na zmenu tohto nariadenia.

Článok 14 *Výbor*

- 1. Komisii pomáha Výbor xxx zriadený nariadením (EÚ) č. .../2018 [riadenie]. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
- 2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
- 3. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 15 *Vykonávanie delegovania právomoci*

- 1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.
- 2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 ods. 2 a článku 12 ods. 1 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].
- 3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 10 ods. 2 a v článku 12 ods. 1 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa

³⁰ Smernica 2009/33/ES o ekologických vozidlách zmenená smernicou .../.../EÚ.

ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa uvádza v danom rozhodnutí. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Pred prijatím delegovaného aktu Komisia konzultuje s expertmi určenými každým členským štátom v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 10 ods. 2 a článku 12 ods. 1 nadobudne účinnosť, len ak voči nemu Európsky parlament ani Rada nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži na dva mesiace.

Článok 16

Zmena nariadenia (ES) č. 595/2009

V článku 5 ods. 4 nariadenia (ES) č. 595/2009 sa dopĺňa toto písmeno l):

- „l) postupu na overenie (na základe vhodných a reprezentatívnych vzoriek), či evidované a prevádzkované vozidlá spĺňajú hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva stanovené podľa tohto nariadenia a jeho vykonávacích opatrení;“

Článok 17

Nadobudnutie účinnosti

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

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

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

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

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

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

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

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

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o stanovení emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá

1.2. Príslušné oblasti politiky v rámci ABM/ABB³¹

34: Opatrenia v oblasti klímy

1.3. Druh návrhu/iniciatívy

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

☐ Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu**³²

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

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

1.4. Ciele

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

Návrh je kľúčovým legislatívnym opatrením tretieho balíka „Európa v pohybe“. Prispieva k vykonávaniu európskej stratégie Komisie pre nízkoemisnú mobilitu, ktorá sa prijala v roku 2016, a jej akčného plánu na zlepšenie palivovej úspornosti a zníženie emisií z ťažkých úžitkových vozidiel, t. j. nákladných automobilov, autobusov a autokarov.

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

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

Osobitný cieľ č. 3

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

Príslušné činnosti v rámci ABM/ABB

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

Činnosť ABB 07 02 – Environmentálna politika na úrovni Únie a na medzinárodnej úrovni.

³¹

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

³²

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

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

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

V návrhu sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá umiestnené na trhu Únie.

Návrh:

- pomôže znížiť emisie CO₂ v sektore ťažkých úžitkových vozidiel;
- zníži prevádzkové náklady prevádzkovateľov dopravy a/alebo prepravné náklady spotrebiteľov;
- pomôže európskemu odvetviu ťažkých úžitkových vozidiel udržať si vedúcu pozíciu v oblasti technológií a inovácie.

1.4.4. Ukazovatele výsledkov a vplyvu

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

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

Ukazovateľ 2: Zvýšená úroveň inovácie z hľadiska nových patentov európskych výrobcov ťažkých úžitkových vozidiel, pokiaľ ide o palivovo účinné technológie a vozidlá s nulovými/nízkymi emisiami.

Ukazovateľ 3: Úroveň zamestnanosti sa bude monitorovať na základe verejne dostupných štatistík Eurostatu v oblasti sektorovej zamestnanosti v rámci Únie.

Ukazovateľ 4: Monitorovanie kvality ovzdušia na základe údajov o látkach znečisťujúcich ovzdušie nahlásených Európskou environmentálnou agentúrou (EEA) v databáze AirBase³³.

Ukazovateľ 5: Zlepšenia energetickej bezpečnosti sa budú monitorovať na základe štatistík Eurostatu o dovoze palív vrátane pohonných hmôt.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

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

Výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel novo evidovaných v Únii musia:

- spĺňať stanovené cieľové hodnoty špecifických emisií CO₂;
- nahlasovať Komisii skutočnú spotrebu paliva nameranú štandardizovanými zariadeniami;
- absolvovať skúšky zhody v prevádzke, ktorých výsledky sa oznamujú Komisii.

1.5.2. Prínos zapojenia Európskej únie

Trhy s novými ťažkými úžitkovými vozidlami a dopravnými službami fungujú v celej EÚ a sú neoddeliteľnou súčasťou jednotného trhu. Emisné normy stanovené

³³

AirBase je európska databáza kvality ovzdušia, ktorú spravuje EEA cez svoje Európske tematické centrum na zmierňovanie znečistenia ovzdušia a zmeny klímy. Obsahuje údaje a informácie z monitorovania kvality ovzdušia, ktoré predložili zúčastnené krajiny v celej Únii. Databáza kvality ovzdušia pozostáva z viacročných časových radov údajov z merania kvality ovzdušia a štatistík pre viacero látok znečisťujúcich ovzdušie.

na úrovni Únie zabráni fragmentácii trhu, narušeniu hospodárskej súťaže a budú nákladovo efektívnejšie než akákoľvek činnosť na úrovni jednotlivých členských štátov.

Automobilový priemysel musí mať čo najistejšie regulačné prostredie, ak má vynaložiť objemné kapitálové investície potrebné na maximalizáciu palivovej úspornosti nových vozidiel, a dvojnásobne to platí pri prechode na nové primárne zdroje energie. Normy túto istotu ponúkajú v dlhodobom plánovacom horizonte, pričom takáto miera efektívnosti a istoty by sa na úrovni členských štátov dosiahnuť nedala.

1.5.3. *Poznanky získané z podobných skúseností v minulosti*

Pri ľahkých vozidlách (t. j. osobných automobiloch a ľahkých úžitkových vozidlách) viedli povinné celoúnijné emisné normy CO₂ k zlepšeniu úrovne palivovej účinnosti a nižším emisiám CO₂.

Zo záveru hodnotenia existujúcich nariadení vyplýva, že právne predpisy sú stále relevantné, do veľkej miery jednotné a priniesli významné úspory emisií, pričom boli nákladovo efektívnejšie, než sa pôvodne očakávalo, pokiaľ ide o plnenie stanovených cieľov.

Navrhované emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá vychádzajú z poznatkov získaných z emisných noriem pre ľahké vozidlá. Rovnako ako v prípade osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel sa počíta s flexibilitou s cieľom zabezpečiť nákladovo efektívne uplatňovanie noriem. Vzhľadom na osobitnú povahu sektora ťažkých úžitkových vozidiel sa však vyžaduje zavedenie niektorých nových prvkov pri tvorbe emisných noriem CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá.

1.5.4. *Zlučiteľnosť a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi*

Návrh je v súlade s existujúcimi politikami EÚ v oblasti mobility, ktoré okrem iného zahŕňajú opatrenia ako systém typového schválenia EÚ, s nariadením o osvedčovaní³⁴, nariadením o nahlasovaní a monitorovaní³⁵, smernicou Eurovignette³⁶, smernicou o maximálnej povolenej hmotnosti a najväčších prípustných rozmeroch³⁷, smernicou o ekologických vozidlách³⁸ a smernicou a kvalite paliva.

³⁴ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400.

³⁵ COM(2017) 0279 final.

³⁶ Smernica 2011/76/EÚ.

³⁷ Smernica 2015/719/EÚ.

³⁸ Smernica 2009/33/ES.

1.6. Trvanie a finančný vplyv

☐ Návrh/iniciatíva s **obmedzeným trvaním**

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

☒ Návrh/iniciatíva s **neobmedzeným trvaním**

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať neobmedzene od roku 2019.
- a potom bude vykonávanie pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánovaný spôsob hospodárenia³⁹

☒ **Priame hospodárenie** na úrovni Komisie

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

☐ **Zdieľané hospodárenie** s členskými štátmi

☐ **Nepriame hospodárenie** s delegovaním úloh súvisiacich s plnením rozpočtu na:

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

Poznámky:

³⁹

Vysvetlenie spôsobov hospodárenia a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovej stránke BudgWeb: http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Opatrenia týkajúce sa monitorovania a predkladania správ

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

Skutočný vplyv právnych predpisov sa bude monitorovať a hodnotiť na základe súboru ukazovateľov prispôbovaných špecifickým politickým cieľom, ktoré sa majú dosiahnuť pomocou legislatívy (podrobnosti o ukazovateľoch sú uvedené v bode 1.4.4 vyššie).

Preskúmanie legislatívy v polovici trvania, ktoré sa má uskutočniť v roku 2022, by Komisii umožnilo vyhodnotiť jej účinnosť a podľa potreby navrhnúť zmeny.

Podľa navrhovaného nariadenia o monitorovaní a nahlasovaní údajov o emisiách CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel Komisia zhromaždí údaje o emisiách CO₂ a spotrebe paliva vyplývajúce z postupu osvedčovania. Monitorovanie teda úzko súvisí s procesom osvedčovania, ako aj s prevádzkou a riadením simulačného nástroja VECTO.

V návrhu o emisných normách CO₂ sa predkladajú dve ďalšie monitorovacie opatrenia na doplnenie nariadenia o monitorovaní a nahlasovaní údajov o emisiách CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel.

1. Zhromažďovanie, zverejňovanie a monitorovanie údajov o skutočnej spotrebe paliva nahlásených výrobcami a získaných povinnými štandardizovanými zariadeniami.

2. Zavedenie skúšok zhody v prevádzke a povinnosť nahlasovať odchýlky od hodnôt typového schválenia, čo by sa mohlo vyriešiť korekčným mechanizmom.

Tieto doplňujúce monitorovacie opatrenia by posilnili proces monitorovania a zabezpečili by účinnosť navrhovanej legislatívnej iniciatívy.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Zistené riziká

Efektívne monitorovanie závisí od dobre fungujúceho procesu osvedčovania a spoľahlivých údajov o emisiách z nástroja VECTO, ktorý sa používa na účely nariadenia o monitorovaní a nahlasovaní údajov o emisiách CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel.

Riziko chybných údajov o emisiách alebo oneskoreného nahlasovania zo strany výrobcov alebo členských štátov podľa nariadenia o monitorovaní a nahlasovaní údajov o emisiách CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel môžu spôsobiť ťažkosti pri uplatňovaní emisných noriem CO₂.

2.2.2. Údaje o zavedenom systéme vnútornej kontroly

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

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

Nevzťahuje sa

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uved'te existujúce a plánované preventívne a ochranné opatrenia.

Okrem uplatňovania nariadenia o rozpočtových pravidlách na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam sa v návrhu stanovujú finančné sankcie v prípade nesplnenia cieľových hodnôt špecifických emisií CO₂. Ako bolo vysvetlené v bode 2.1, v návrhu sa stanovuje aj monitorovanie skutočnej spotreby paliva, ako aj skúšky zhody v prevádzke a korekčný mechanizmus v prípade značnej odchýlky medzi skutočnými údajmi a údajmi typového schválenia. Týmto opatreniami sa zabezpečí účinnosť návrhu a minimalizuje sa riziko nezrovnalostí.

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 [2][Názov Přírodné zdroje]		krajín EZVO ⁴¹	kandidátsk ych krajín ⁴²	tretích krajín	v zmysle článku 21 ods. 2 písm. b) nariadenia o rozpočtových pravidlách
2	34 02 01: Zníženie emisií skleníkových plynov (zmiernenie)	DRP	NIE	NIE	NIE	NIE

- Požadované nové rozpočtové riadky

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

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

⁴⁰ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

⁴¹ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

⁴² Kandidátske krajiny a prípadne potenciálne kandidátske krajiny západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

[Tento oddiel sa vyplní použitím [tabuľky s rozpočtovými údajmi administratívnej povahy](#) (druhý dokument v prílohe k tomuto finančnému výkazu) a na účely konzultácie medzi útvarmi sa vloží do aplikácie CISNET.]

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

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

Európska komisia ⁴³			Rok 2019 ⁴⁴	Rok 2020	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU 2019 – 2020
• Operačné rozpočtové prostriedky										
34 02 01	Závazky	(1)	0,500	0,500						1,000
	Platby	(2)	0,500	0,500						1,000
Číslo rozpočtového riadka	Závazky	(1a)								
	Platby	(2a)								
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu osobitných programov ⁴⁵										
Číslo rozpočtového riadka		(3)								
Rozpočtové prostriedky pre Európsku komisiu SPOLU	Závazky	= 1 + 1a + 3	0,500	0,500						1,000
	Platby	= 2 + 2a	0,500	0,500						1,000

⁴³ Príslušné útvary: GR CLIMA, GR GROW, JRC.

⁴⁴ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína uskutočňovať.

⁴⁵ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

		+3								
--	--	----	--	--	--	--	--	--	--	--

• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závázky	(4)	0,500	0,500						1,000
	Platby	(5)	0,500	0,500						1,000
• Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu osobitných programov SPOLU		(6)								
Rozpočtové prostriedky OKRUHU 2 viacročného finančného rámca SPOLU	Závázky	= 4 + 6	0,500	0,500						1,000
	Platby	= 5 + 6	0,500	0,500						1,000

Ak má návrh/iniciatíva vplyv na viaceré okruhy:

• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závázky	(4)								
	Platby	(5)								
• Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu osobitných programov SPOLU		(6)								
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 4 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)	Závázky	= 4 + 6	0,500	0,500						1,000
	Platby	= 5 + 6	0,500	0,500						1,000

Požadované operačné rozpočtové prostriedky v rámci okruhu 2 sa pridelia z dostupného balíka rozpočtových prostriedkov určených na program LIFE (v rámci podprogramu pre oblasť klímy).

Okruh viacročného finančného rámca	5	„Administratívne výdavky“
---	----------	---------------------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2019	Year 2020	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU 2019 – 2020
Európska komisia									
• Ľudské zdroje		0,429	0,429						0,858
• Ostatné administratívne výdavky		0,015	0,015						0,030
Európska komisia SPOLU	Rozpočtové prostriedky	0,444	0,444						0,888

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 5 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závazky spolu = Platby spolu)	0,444	0,444						0,888
---	--------------------------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2019⁴⁶	Rok 2020	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU 2019 – 2020
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 5 viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	0,944	0,944						1,888
	Platby	0,944	0,944						1,888

⁴⁶ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína uskutočňovať.

3.2.2. Odhadovaný vplyv 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:

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

Uved'ite ciele a výstupy ↓			Rok 2019		Rok 2020		Rok N + 2		Rok N + 3		Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)						SPOLU 2019 – 2020	
	VÝSTUPY																	
	Druh ⁴⁷	Priemerné náklad y	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Počet	Nákla dy	Celko vý počet	Náklady spolu
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 3 ⁴⁸ ...																		
– Výstup	Útvar Zmluva	0,500	1		1	0,500												1,000
– Výstup																		
– Výstup																		
Špecifický cieľ č. 1 medzisúčet																		
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2...																		
– Výstup																		
Špecifický cieľ č. 2 medzisúčet																		
NÁKLADY SPOLU			1	0,500	1	0,500												1,000

⁴⁷

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

⁴⁸

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

3.2.3. Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky

3.2.3.1. Zhrnutie

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

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok 2019	Rok 2020	Rok 2022	Rok 2023	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		SPOLU
--	-------------	-------------	-------------	-------------	--	--	-------

OKRUH 5 viacročného finančného rámca							
Ludské zdroje	0,429	0,429					0,858
Ostatné administratívne výdavky	0,015	0,015					0,030
OKRUH 5 viacročného finančného rámca medzisúččet	0,444	0,444					0,888

⁴⁹ Mimo Okruhu 5 viacročného finančného rámca							
Ludské zdroje	0	0					0
Ostatné administratívne výdavky	0	0					0
Mimo OKRUHU 5 viacročného finančného rámca medzisúččet	0	0					0

SPOLU	0,444	0,444					0,888
--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

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 obmedzení.

⁴⁹

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

3.2.3.2. 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 2019	Rok 2020	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
34 01 01 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)	3	3					
XX 01 01 02 (delegácie)							
XX 01 05 01 (nepriamy výskum)							
10 01 05 01 (priamy výskum)							
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času) ⁵⁰							
34 01 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového balíka prostriedkov)	0	0					
XX 01 02 02 (ZZ, MZ, VNE, DAZ, PED v delegáciách)							
XX 01 04 yy ⁵¹	– ústredie						
	– delegácie						
XX 01 05 02 (ZZ, VNE, DAZ – nepriamy výskum)							
10 01 05 02 (ZZ, VNE, DAZ – priamy výskum)	0	0					
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
SPOLU	3	3					

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 pridelovania zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	Od roku 2019 bude potrebné prijať troch ďalších úradníkov AD, ktorí budú zodpovední za vypracovanie príslušných vykonávacích právnych predpisov a zabezpečenie účinného vykonávania, monitorovania a hodnotenia nariadenia a potrebné súvisiace otázky, pokiaľ ide o prevádzku nástroja VECTO a riadenie procesu osvedčovania. Podrobný opis konkrétnych úloh je uvedený nižšie.
--------------------------------	--

⁵⁰ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

⁵¹ Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

	1. Úlohy týkajúce sa vykonávania nariadenia: a) stanovenie cieľových hodnôt zníženia emisií CO₂ pre jednotlivých výrobcov a úverových liniek na účely ukladania; b) organizácia a kontrola postupov ukladania a požičiavania a dohľad nad nimi; c) organizácia a kontrola mechanizmu stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami a dohľad nad ním; d) zriadenie a uplatňovanie systému preskúmania v roku 2022 – preskúmanie cieľových úrovní, úverových liniek, uplatniteľných stropov, rozšírenia rozsahu atď.; e) dohľad nad procesom zhromažďovania skutočných údajov o emisiách, ich uverejňovanie a monitorovanie. Identifikácia a kontrola všetkých prípadných nápravných opatrení; f) kontrola a analýza výsledkov skúšok zhody v prevádzke. Identifikácia a kontrola všetkých prípadných korekčných mechanizmov; g) ročné a viacročné hodnotenie súladu vrátane uplatňovania a výberu pokút. 2. Úlohy týkajúce sa monitorovania a hodnotenia nariadenia. 3. Úlohy týkajúce sa nástroja VECTO: a) ďalší rozvoj nástroja s cieľom zahrnúť nové inovatívne technológie zrýchleným postupom; b) spravovanie „zrýchleného postupu VECTO“ po jeho zriadení (podobne ako pri ekologických inováciách v oblasti ľahkých vozidiel); c) ďalšie rozšírenie nástroja VECTO o autobusy a autokary, malé nákladné vozidlá, ako aj návesy a skutočné tvary karosérie nákladných vozidiel; d) riadenie prevádzky nástroja VECTO, ktorý sa spravuje centrálné na webovej platforme, čo bude možno potrebné pri viacfázovom schválení (pri osvedčovaní autobusov, autokarov a skutočných tvarov karosérie), s informáciami o zákazníkoch (simulované porovnávanie rôznych vozidiel s prispôbenými profilmi využitia) a nezávislé testovanie (simulácie overovacích skúšok). e) spravovanie pomocných nástrojov na podporu nástroja VECTO, napr. proces schválenia pre nástroje komerčnej výpočtovej dynamiky kvapalín (CFD) alebo rozvoj referenčného nástroja CFD Komisiou. f) Získanie dostatočných podrobných znalostí pri nevyhnutnom prepúšťaní pracovníkov s cieľom zabezpečiť: i) aby Komisia mohla každodenne prevádzkovať nástroj VECTO nezávisle od externých dodávateľov
--	---

	ii) aby sa ponuky na rozvoj mohli dostať dôkladne a podrobne špecifikovať (napr. opis jednotlivých modulov programu na funkčnej úrovni) v záujme ich sprístupnenia širokému okruhu uchádzačov vrátane tých bez predchádzajúcej znalosti nástroja VECTO. 4. Úlohy týkajúce sa procesu osvedčovania a) zaistiť, aby sa včas aktualizoval a zahŕňal prvky potrebné na riadne uplatňovanie emisných noriem CO₂; b) podpora pre zrýchlený postup VECTO s cieľom zahrnúť nové technológie. Aj keď sa úlohy uvedené v bodoch 3 a 4 týkajú vykonávania nariadenia o nahlasovaní a monitorovaní a nariadenia o osvedčovaní, sú odlišné a dopĺňajú úlohy, ktoré v súčasnosti vykonávajú pracovníci z daných oblastí. Na vykonávanie úloh v prvých dvoch bodoch sa od zmluvných zamestnancov EEA požadovalo, aby podporili uplatňovanie systému nahlasovania, ako aj vypracovanie systémov zabezpečovania kvality a kontroly kvality údajov. Na vykonávanie zvyšných úloh sa vyžadujú dodatočné ľudské zdroje so špecifickými znalosťami nástroja VECTO na účely aktualizácie nariadenia o osvedčovaní.
Externí zamestnanci	Žiadni

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

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

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

[...]

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

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

[...]

3.2.5. Príspevky od tretích strán

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

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

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

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

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

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov:	riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v prebiehajúc om rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ⁵²						
			Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
Článok									

V prípade rôznych pripísaných príjmov uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

Nariadenie je vypracované tak, aby sa zabezpečil úplný súlad zo strany všetkých výrobcov. Neočakáva sa preto vznik príjmov z poplatkov na nadmerné emisie uvedených v článku 8. Ak však z vykonávania ustanovení tohto článku vzniknú príjmy, začlenia sa do všeobecného rozpočtu EÚ. V hodnotení vplyvu, ktoré je priložené k tomuto návrhu, sa stanovuje rôzna výška prípadných poplatkov za nadmerné emisie, ktoré by sa v prípade neplnenia limitov mali uhradiť.

Uvedte spôsob výpočtu vplyvu na príjmy.

[...]

⁵²

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