

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2023/851

z 19. apríla 2023,

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Parížska dohoda ⁽⁴⁾ bola prijatá 12. decembra 2015 na základe Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC) (ďalej len „Parížska dohoda“) a platnosť nadobudla 4. novembra 2016. Zmluvné strany Parížskej dohody sa dohodli, že udržia zvýšenie priemernej globálnej teploty výrazne pod hodnotou 2 °C v porovnaní s hodnotami predindustriálneho obdobia a vynaložia úsilie na obmedzenie zvýšenia teploty o 1,5 °C v porovnaní s hodnotami predindustriálneho obdobia. Tento záväzok sa posilnil prijatím Glasgowského klimatického paktu v rámci UNFCCC 13. novembra 2021, v ktorom konferencia zmluvných strán UNFCCC, ktorá slúžila ako zasadnutie zmluvných strán Parížskej dohody, uznala, že vplyv zmeny klímy bude oveľa nižší, ak sa teplota zvýši o 1,5 °C v porovnaní so zvýšením o 2 °C, a rozhodla sa pokračovať v úsilí o obmedzenie zvýšenia teploty na 1,5 °C.
- (2) Riešenie výziev súvisiacich s klímou a životným prostredím a dosiahnutie cieľov Parížskej dohody sú ťažiskom oznámenia Komisie z 11. decembra 2019 o Európskej zelenej dohode (ďalej len „Európska zelená dohoda“). Európsky parlament vo svojom uznesení z 15. januára 2020 o Európskej zelenej dohode ⁽⁵⁾ vyzval, aby sa nevyhnutný prechod na klimaticky neutrálnu spoločnosť uskutočnil najneskôr do roku 2050, a vo svojom uznesení z 28. novembra 2019 o núdzovom stave v oblasti klímy a životného prostredia vyhlásil núdzový stav v oblasti klímy a životného prostredia ⁽⁶⁾. Potreba a význam Európskej zelenej dohody vzhľadom na veľmi vážny vplyv pandémie ochorenia COVID-19 na zdravie a hospodársku prosperitu občanov Únie ešte vzrástli.
- (3) V Európskej zelenej dohode sa kombinuje komplexný súbor vzájomne sa posilňujúcich opatrení a iniciatív zameraných na dosiahnutie klimatickej neutrality v Únii do roku 2050 a vytyčuje sa nová stratégia rastu so zameraním transformovať Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom efektívne využívajúcim zdroje, s dynamickými odvetviami, ktoré sú vo svojich príslušných segmentoch svetovou špičkou a hnacou silou globálnej inovácie, a pritom zabezpečiť vysoko platené kvalitné pracovné miesta v Únii. Jej cieľom je takisto ochraňovať, šetriť a zveľaďovať prírodný kapitál Únie a chrániť zdravie a blaho občanov pred environmentálnymi rizikami a vplyvmi. V tejto súvislosti sa v 8. environmentálnom akčnom

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 194, 12.5.2022, s. 81.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 270, 13.7.2022, s. 38.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu zo 14. februára 2023 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 28. marca 2023.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ C 270, 7.7.2021, s. 2.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ C 232, 16.6.2021, s. 28.

programe do roku 2030 stanovenom v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/591 ⁽⁷⁾ posilňuje cieľ urýchliť zelenú transformáciu na klimaticky neutrálne, udržateľné, netoxické, odolné a konkurencieschopné obehové hospodárstvo efektívne využívajúce zdroje a založené na energii z obnoviteľných zdrojov, a to spravodlivým, rovným a inkluzívnym spôsobom, ako aj cieľ chrániť, obnovovať a zlepšovať stav životného prostredia a pritom podporovať opatrenia a iniciatívy oznámené v rámci Európskej zelenej dohody a vychádzať z nich. Transformácia zároveň vplyva inak na ženy ako na mužov a má osobitný dosah na niektoré znevýhodnené skupiny, napríklad na starších ľudí, osoby so zdravotným postihnutím a osoby s menšinovým rasovým alebo etnickým pôvodom. Okrem toho bude mať transformácia rozdielny vplyv na regióny Únie, najmä štrukturálne znevýhodnené, okrajové a najvzdialenejšie regióny. Preto sa musí zabezpečiť, aby bola transformácia spravodlivá a inkluzívna a aby sa na nikoho nezabudlo.

- (4) Únia sa zaviazala znížiť čisté emisie skleníkových plynov v celom hospodárstve Únie aspoň o 55 % do roku 2030 v porovnaní s úrovňami z roku 1990 a tento cieľ bol stanovený v aktualizovanom vnútroštátne stanovenom príspevku, ktorý predložila sekretariátu UNFCCC 17. decembra 2020.
- (5) Prostredníctvom prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 ⁽⁸⁾ Únia zakotvila v právnom predpise cieľ znížiť emisie a dosiahnuť nulovú bilanciu emisií najneskôr do roku 2050 a následne sa usilovať o dosiahnutie záporných emisií. V uvedenom nariadení sa takisto stanovuje záväzný cieľ Únie dosiahnuť do roku 2030 domáce zníženie čistých emisií skleníkových plynov (emisie po odpočítaní odstránených emisií) aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990.
- (6) K dosiahnutiu tohto zníženia emisií by mali prispieť všetky odvetvia hospodárstva vrátane odvetvia cestnej dopravy. Odvetvie dopravy je jediným odvetvím, v ktorom emisie od roku 1990 stúpajú. Patrí sem cestná doprava ľahkými a ťažkými úžitkovými vozidlami, ktoré spolu zodpovedajú za viac ako 70 % celkových emisií z dopravy. Na dosiahnutie klimatickej neutrality je potrebné do roku 2050 znížiť emisie z dopravy o 90 %.
- (7) Digitálna a zelená transformácia by sa mala zaoberať aj významom sociálneho rozmeru s cieľom zabezpečiť, aby bola mobilita cenovo dostupná a prístupná pre všetkých, najmä pre ľudí dochádzajúcich do zamestnania bez prístupu ku kvalitnej verejnej doprave alebo iným riešeniam mobility. Očakáva sa, že ambicióznejšie normy CO₂ pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá urýchlia zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami, zvýšia ich cenovú dostupnosť a takisto urýchlia dekarbonizáciu trhu s ojazdenými vozidlami vo všetkých segmentoch s väčším prínosom pre spotrebiteľov s nízkymi a strednými príjmami. Pri prijímaní uvedených noriem je tiež dôležité zohľadniť významné hospodárske a sociálne dôsledky digitálnej transformácie a zelenej transformácie a potrebu chrániť zamestnanosť a zachovať konkurencieschopnosť priemyslu Únie.
- (8) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú potrebné ako súčasť jednotného a konzistentného rámca, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie celkového cieľa Únie znížiť čisté emisie skleníkových plynov, ako aj znížiť závislosť Únie od dovážaných fosílnych palív. Je nevyhnutné, aby Komisia spolupracovala s členskými štátmi a zainteresovanými stranami z priemyslu s cieľom zabezpečiť dodávateľský reťazec kritických surovín potrebných pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami. Podporí sa tým aj konkurencieschopnosť priemyslu Únie a posilní sa strategická autonómia Únie.

⁽⁷⁾ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/591 zo 6. apríla 2022 o všeobecnom environmentálnom akčnom programe Únie do roku 2030 (Ú. v. EÚ L 114, 12.4.2022, s. 22).

⁽⁸⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (9) V záujme dosiahnutia zníženia čistých emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 je potrebné sprísniť požiadavky na zníženie emisií stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631⁽⁹⁾ pre osobné vozidlá aj pre ľahké úžitkové vozidlá. Takisto sa musí stanoviť jasné smerovanie k ďalšiemu znižovaniu emisií po roku 2030 s cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľa klimatickej neutrality do roku 2050. Bez ambiciózných opatrení týkajúcich sa znižovania emisií skleníkových plynov v cestnej doprave by bolo potrebné výraznejšie znižovanie emisií v iných odvetviach vrátane odvetví, v ktorých je dekarbonizácia náročnejšia.
- (10) Prísnejšie požiadavky na znižovanie emisií CO₂ by mali podnietiť zvýšenie podielu vozidiel s nulovými emisiami uvádzanými na trh Únie a zároveň by mali poskytnúť prínosy pre spotrebiteľov a občanov v podobe kvality ovzdušia, posilnenia energetickej bezpečnosti a efektívnosti a súvisiacich úspor energie, ako aj zabezpečiť zachovanie inovácií v hodnotovom reťazci automobilového priemyslu. V globálnom kontexte sa hodnotový reťazec automobilového priemyslu Únie musí stať vedúcim aktérom v rámci prebiehajúceho prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Prísnejšie normy týkajúce sa zníženia emisií CO₂ sú technologicky neutrálne pri dosahovaní cieľových hodnôt pre celý vozový park, ktoré sa nimi stanovujú. Na dosiahnutie cieľa založeného na bezemisnom vozovom parku sú a ostávajú k dispozícii rôzne technológie. Medzi vozidlá s nulovými emisiami v súčasnosti patria batériové elektrické vozidlá, vozidlá s palivovým článkom a iné vozidlá na vodíkový pohon, pričom technologické inovácie pokračujú. Vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, medzi ktoré patria aj dobre fungujúce plug-in hybridné elektrické vozidlá, môžu naďalej zohrávať úlohu v rámci transformácie. V tejto súvislosti je dôležité zabezpečiť presné a úplné údaje o emisných parametroch týchto plug-in hybridných elektrických vozidiel.
- (11) Po konzultácii so zainteresovanými stranami predloží Komisia návrh, na základe ktorého sa po roku 2035 budú do evidencie zapisovať vozidlá, ktoré jazdia výlučne na palivá neutrálne z hľadiska CO₂ v súlade s právom Únie, a to mimo rozsahu pôsobnosti noriem vzťahujúcich sa na vozové parky a v súlade s cieľom Únie dosiahnuť klimatickú neutralitu.
- (12) V tomto kontexte by sa mali stanoviť nové prísnejšie ciele zníženia emisií CO₂ pre nové osobné vozidlá aj pre nové ľahké úžitkové vozidlá od roku 2030. Tieto ciele by sa mali stanoviť na úroveň, ktorá bude predstavovať jasný signál na zrýchlenie uvádzania vozidiel s nulovými emisiami na trh Únie a na stimuláciu nákladovo efektívnych inovácií v oblasti technológií s nulovými emisiami.
- (13) Technologická inovácia je predpokladom dekarbonizácie mobility v Únii, a preto by sa mala podporovať. Značné finančné prostriedky na inováciu v ekosystéme mobility sú už k dispozícii prostredníctvom rôznych nástrojov financovania Únie, najmä prostredníctvom programov Horizont Európa – rámcový program pre výskum a inovácie zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/695⁽¹⁰⁾, InvestEU zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/523⁽¹¹⁾, Európskeho fondu regionálneho rozvoja, Kohézneho fondu, Inovačného fondu zriadeného smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES⁽¹²⁾ a Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241⁽¹³⁾. Únia a členské štáty by mali pokračovať vo svojom úsilí o podporu verejných a súkromných investícií do európskeho automobilového výskumu a inovácií, a to aj prostredníctvom iniciatív, ktoré podporujú synergie v automobilovom priemysle, ako je Európska aliancia pre batérie. Spolu s jasnými regulačnými signálmi sa týmto úsilím podpora a podnetia investičné rozhodnutia výrobcov, prispieje k zachovaniu vedúceho postavenia Európy v oblasti technológií v tomto odvetví, pomôže dosiahnuť špičkovú úroveň priemyslu Únie, pokiaľ ide o technológie budúcnosti, a zabezpečí dlhodobú udržateľnosť a konkurencieschopnosť jej priemyselnej základne.

⁽⁹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁽¹⁰⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/695 z 28. apríla 2021, ktorým sa zriaďuje Horizont Európa – rámcový program pre výskum a inovácie, stanovujú jeho pravidlá účasti a šírenia a zrušujú nariadenia (EÚ) č. 1290/2013 a (EÚ) č. 1291/2013 (Ú. v. EÚ L 170, 12.5.2021, s. 1).

⁽¹¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/523 z 24. marca 2021, ktorým sa zriaďuje Program InvestEU a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/1017 (Ú. v. EÚ L 107, 26.3.2021, s. 30).

⁽¹²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁽¹³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241 z 12. februára 2021, ktorým sa zriaďuje Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti (Ú. v. EÚ L 57, 18.2.2021, s. 17).

- (14) Ciele stanovené v revidovaných emisných normách CO₂ by sa mali doplniť stratégiou Únie na riešenie výziev, ktoré predstavuje rozšírenie výroby vozidiel s nulovými emisiami a súvisiacich technológií, s prihliadnutím na osobitosti každého členského štátu, ako aj riešenie potreby zvyšovania úrovne zručností a rekvalifikácie pracovníkov v danom odvetví a hospodárskej diverzifikácie a rekonverzie činností, a to pri zachovaní úrovne zamestnanosti v automobilovom priemysle v Únii. Osobitná pozornosť by sa mala venovať vplyvu, ktorý bude mať táto transformácia na mikropodniky a malé a stredné podniky v celom automobilovom dodávateľskom reťazci a na dotknuté regióny a komunity, ktoré môžu byť zraniteľnejšie vzhľadom na prítomnosť intenzívneho automobilového priemyslu. V prípade potreby by sa mala zväziť finančná podpora na úrovni Únie a členských štátov s cieľom pritiahnúť súkromné investície, a to aj prostredníctvom Európskeho sociálneho fondu plus zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1057⁽¹⁴⁾, Fondu na spravodlivú transformáciu zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1056⁽¹⁵⁾, Inovačného fondu, Európskeho fondu regionálneho rozvoja, Kohézneho fondu, Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti a iných nástrojov viacročného finančného rámca stanoveného nariadením Rady (EÚ, Euratom) 2020/2093⁽¹⁶⁾ a nástroja Európskej únie na obnovu zriadeného nariadením Rady (EÚ) 2020/2094⁽¹⁷⁾, v súlade s pravidlami štátnej pomoci, ako aj prostredníctvom iných dostupných finančných nástrojov, ako sú napríklad finančné nástroje v rámci Európskej investičnej banky.

Oznámenie Komisie z 18. februára 2022 s názvom „Usmernenia o štátnej pomoci v oblasti klímy, ochrany životného prostredia a energetiky na rok 2022“ umožňuje členským štátom podporovať podniky pri dekarbonizácii ich výrobných procesov a pri prijímaní ekologickejších technológií v kontexte oznámenia Komisie z 5. mája 2021 s názvom „Aktualizácia novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy“ (ďalej len „aktualizovaná nová priemyselná stratégia“). Odporúčanie Rady zo 16. júna 2022⁽¹⁸⁾ je pre členské štáty dôležitým nástrojom na riešenie aspektov zamestnanosti a sociálnych aspektov spravodlivej transformácie na klimaticky neutrálne hospodárstvo. Komisia by mala preskúmať ďalšie možnosti, ako podporiť uvedenú transformáciu, a najmä ako zmierniť všetky negatívne vplyvy tejto transformácie v automobilovom priemysle na zamestnanosť.

- (15) S cieľom identifikovať všetky medzery vo financovaní pri zabezpečovaní spravodlivej transformácie v automobilovom dodávateľskom reťazci, a to s osobitným dôrazom na malé a stredné podniky a regióny, ktoré sú transformáciou na klimaticky neutrálne hospodárstvo postihnuté najviac, by Komisia mala do 31. decembra 2025 v deň predloženia prvej správy o pokroku a na základe prebiehajúcich iniciatív, ako sú iniciatívy zamerané na spôsoby transformácie ekosystému mobility a Aliancia regiónov s automobilovým priemyslom v rámci Výboru regiónov, predložiť v spolupráci s členskými štátmi, regiónmi, miestnymi orgánmi a všetkými príslušnými zainteresovanými stranami správu s analýzou, v ktorej sa identifikujú takéto medzery vo financovaní. K tejto správe by sa mali v prípade potreby priložiť návrhy na primerané finančné opatrenia s cieľom uspokojiť zistené potreby.
- (16) V aktualizovanej novej priemyselnej stratégii sa počíta so spoločnou tvorbou spôsobov zelenej a digitálnej transformácie v spolupráci s priemyslom, orgánmi verejnej správy, so sociálnymi partnermi a s ďalšími zainteresovanými stranami. V tejto súvislosti by sa mal vypracovať spôsob transformácie pre ekosystém mobility, ktorý by sprevádzal transformáciu hodnotového reťazca automobilového priemyslu, pričom sa má zabezpečiť aj kontinuita sociálneho dialógu so zapojením daného odvetvia a jeho zainteresovaných strán, ako aj plná transparentnosť. V rámci tohto spôsobu by sa malo osobitne prihliadať na malé a stredné podniky v automobilovom dodávateľskom reťazci a na konzultácie so sociálnymi partnermi, a to aj zo strany členských štátov. Mal by tiež vychádzať z oznámenia Komisie z 1. júla 2020 s názvom „Európsky program v oblasti zručností pre udržateľnú konkurencieschopnosť, sociálnu spravodlivosť a odolnosť“, ktoré zahŕňa iniciatívy, ako je „Pakt o zručnostiach“ s cieľom mobilizovať súkromný sektor a ostatné zainteresované strany s cieľom zvyšovať úroveň zručností európskej pracovnej sily a rekvalifikovať ju s ohľadom na zelenú a digitálnu transformáciu. Zároveň by sa mali v rámci tohto spôsobu riešiť náležité opatrenia a stimuly na úrovni Únie a členských štátov na podporu cenovej dostupnosti vozidiel s nulovými emisiami. Pokrok dosiahnutý v rámci tohto komplexného spôsobu transformácie pre ekosystém mobility by sa mal monitorovať každé dva roky ako súčasť správy o pokroku, ktorú má predložiť Komisia.

⁽¹⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1057 z 24. júna 2021, ktorým sa zriaďuje Európsky sociálny fond plus (ESF+) a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 1296/2013 (Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 21).

⁽¹⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1056 z 24. júna 2021, ktorým sa zriaďuje Fond na spravodlivú transformáciu (Ú. v. EÚ L 231, 30.6.2021, s. 1).

⁽¹⁶⁾ Nariadenie Rady (EÚ, Euratom) 2020/2093 zo 17. decembra 2020, ktorým sa stanovuje viacročný finančný rámec na roky 2021 až 2027 (Ú. v. EÚ L 433 I, 22.12.2020, s. 11).

⁽¹⁷⁾ Nariadenie Rady (EÚ) 2020/2094 zo 14. decembra 2020, ktorým sa zriaďuje Nástroj Európskej únie na obnovu s cieľom podporiť obnovu po kríze COVID-19 (Ú. v. EÚ L 433 I, 22.12.2020, s. 23).

⁽¹⁸⁾ Odporúčanie Rady 2022/C 243/04 zo 16. júna 2022 o zabezpečení spravodlivej transformácie na klimaticky neutrálne hospodárstvo (Ú. v. EÚ C 243, 27.6.2022, s. 35).

Uvedená správa o pokroku by okrem iného mala zohľadniť pokrok pri zavádzaní vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, najmä v segmente ľahkých úžitkových vozidiel, ako aj opatrenia na úrovni Únie, členských štátov a na miestnej úrovni zamerané na uľahčenie prechodu členských štátov na ľahké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami, vývoj ich cien a energetickej účinnosti, zavádzanie alternatívnych palív a pokrok pri zavádzaní verejnej a súkromnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry, ako sa má ustanoviť v nariadení Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ (ďalej len „nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá“) a v prepracovanom znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/31/EÚ⁽¹⁹⁾, potenciál inovačných technológií na dosiahnutie klimaticky neutrálnej mobility, medzinárodnú konkurencieschopnosť, investície do hodnotového reťazca automobilového priemyslu a zvyšovanie úrovne zručností a rekvalifikáciu pracovníkov a rekonverziu činností, najmä v malých a stredných podnikoch. Správa o pokroku by mala vychádzať aj z dvojročných správ o pokroku, ktoré majú predkladať členské štáty podľa nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá. Komisia by mala viesť konzultácie so sociálnymi partnermi pri príprave správy o pokroku, pričom by sa do nej mali zahrnúť výsledky sociálneho dialógu. Inovácie v automobilovom dodávateľskom reťazci stále prebiehajú. Inovačné technológie, ako je výroba e-palív s priamym zachytávaním CO₂ z ovzdušia, by po ďalšom rozvoji mohli ponúknuť nádej na cenovo dostupnú klimaticky neutrálnu mobilitu. Komisia by preto v rámci svojej správy o pokroku mala sledovať pokrok stavu inovácií v odvetví.

- (17) V záujme ochrany životného prostredia a zdravia občanov vo všetkých členských štátoch je dôležité dekarbonizovať aj existujúci vozový park. Trh s ojazdenými vozidlami vytvára riziko presunu emisií CO₂ aj znečistenia ovzdušia do hospodársky menej rozvinutých regiónov Únie. V záujme urýchlenia znižovania emisií z existujúceho vozového parku a urýchlenia prechodu na dopravu s nulovými emisiami je mimoriadne dôležité podporovať premenu vozidiel so spaľovacím motorom na vozidlá na elektrický pohon z batérií alebo palivových článkov, a to vrátane posúdenia spôsobov, ako uľahčiť zavádzanie takýchto riešení v členských štátoch.
- (18) Ako sa uvádza v oznámení Komisie z 18. mája 2022 s názvom „Plán REPowerEU“, na zvýšenie úspor energie a efektívnosti v odvetví dopravy a urýchlenie prechodu na vozidlá s nulovými emisiami je dôležité zvýšiť podiel vozidiel s nulovými emisiami vo verejných a podnikových vozových parkoch presahujúcich určitú veľkosť. Oznámenie Komisie z 18. októbra 2022 s názvom „Pracovný program Komisie na rok 2023“ zahŕňa na tento účel iniciatívu zameranú na ekologizáciu podnikových vozových parkov. Komisia by pri navrhovaní danej iniciatívy mala zabezpečiť rovnaké podmienky a zabrániť fragmentácii vnútorného trhu.
- (19) S cieľom podporiť zavádzanie vozidiel, ktoré spotrebúvajú menej energie, by Komisia mala preskúmať vplyv stanovenia minimálnych prahových hodnôt energetickej účinnosti pre nové osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami uvádzané na trh Únie.
- (20) Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ sa majú doplniť nevyhnutným zavedením infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, ktorá sa má stanoviť v nariadení o infraštruktúre pre alternatívne palivá a v prepracovanom znení smernice 2010/31/EÚ. V tejto súvislosti je nevyhnutné, aby sa pokračovalo v investíciách do zavádzania potrebnej infraštruktúry a aby sa tieto investície zvýšili. Zároveň je mimoriadne dôležité zabezpečiť rýchle zavádzanie energie z obnoviteľných zdrojov, ako sa stanovuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001⁽²⁰⁾.
- (21) Výrobcom by sa mala poskytnúť dostatočná flexibilita pri postupnom prispôbovaní ich vozového parku s cieľom riadiť prechod na vozidlá s nulovými emisiami nákladovo efektívne, a to spôsobom, ktorý podporí ich konkurencieschopnosť a vytvorí podmienky pre ďalšie inovácie. Preto je vhodné zachovať prístup znižovania cieľových úrovní v päťročných úsekoch.

⁽¹⁹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/31/EÚ z 19. mája 2010 o energetickej hospodárnosti budov (Ú. v. EÚ L 153, 18.6.2010, s. 13).

⁽²⁰⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

- (22) Výrobcovia budú vzhľadom na prísnejšie cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ od roku 2030 musieť uviesť na trh Únie podstatne viac vozidiel s nulovými emisiami. V tejto súvislosti by už mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami neplnil svoj pôvodný účel a hrozilo by, že sa ním oslabí účinnosť nariadenia (EÚ) 2019/631. Mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami by sa preto mal zrušiť od 1. januára 2030. Pred týmto dátumom, a teda počas celého tohto desaťročia, sa mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami bude naďalej používať na podporu zavádzania vozidiel s emisiami v rozpätí od 0 po 50 g CO₂/km vrátane batériových elektrických vozidiel, elektrických vozidiel s palivovým článkom využívajúcich vodík a dobre fungujúcich plug-in hybridných elektrických vozidiel. Referenčné úrovne vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami by sa však mali zrevidovať, aby sa zohľadnilo rýchlejšie uvádzanie vozidiel s nulovými emisiami na trh Únie. Po 1. januári 2030 sa plug-in hybridné elektrické vozidlá budú naďalej počítať do cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ, ktoré výrobcovia musia spĺňať.
- (23) Kredity za ekologické inovácie, ktoré si môžu výrobcovia uplatniť, sú v súčasnosti obmedzené na 7 g CO₂/km. Uvedený limit by sa mal upraviť smerom nadol v súlade s cieľovými úrovňami, aby sa zabezpečil vyvážený podiel úrovne tohto limitu vo vzťahu k priemerným špecifickým emisiám CO₂ výrobcov.
- (24) Uplatňovanie emisných noriem CO₂ v podstatnej miere súvisí s vykonávaním právnych predpisov o typovom schválení. Po zrušení a nahradení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽²¹⁾ 1. septembra 2020 nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 ⁽²²⁾ je vhodné v záujme zabezpečenia kontinuálneho súladu medzi obidvomi súbormi nástrojov ešte viac zosúladiť vymedzenie pojmov a aktualizovať v nariadení (EÚ) 2019/631 odkazy na rámcový právny predpis o typovom schválení.
- (25) Úsilie o zníženie emisií potrebné na dosiahnutie cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ je rozložené medzi výrobcov prostredníctvom použitia krivky hraničných hodnôt založenej na priemernej hmotnosti vozového parku nových vozidiel EÚ a vozového parku nových vozidiel výrobcu. Hoci je vhodné zachovať tento mechanizmus, je potrebné zabrániť situácii, kedy by sa cieľová hodnota špecifických emisií výrobcu v dôsledku prísnejších cieľových hodnôt pre celý vozový park EÚ stala zápornou. Z tohto dôvodu je nevyhnutné objasniť, že v prípade takejto situácie sa cieľová hodnota špecifických emisií stanoví na úrovni 0 g CO₂/km.
- (26) Hodnoty použité na výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií a priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu vychádzajú z údajov zaznamenaných v dokumentácii o typovom schválení a v osvedčeniach o zhode dotknutých vozidiel. Na zabezpečenie účinnosti emisných noriem CO₂ je zásadné, aby údaje použité na tieto účely boli správne. Ak sa však v údajoch zistia chyby, na základe právnych predpisov o typovom schválení nemusí byť možné opraviť dokumentáciu o typovom schválení alebo osvedčenia o zhode, ktoré už boli vydané, pokiaľ sa údaje vzťahujú na typové schválenia, ktorým už uplynula platnosť. V takýchto situáciách by Komisia mala mať právomoc požadovať, aby príslušné úrady pre typové schválenie alebo v prípade potreby výrobcovia vystavili vyhlásenie o oprave, na základe ktorého bude možné opraviť hodnoty použité na určenie, či výrobcovia spĺňajú ich cieľové hodnoty.
- (27) Vykazovanie údajov pre vozidlá kategórie M₂ (autobusy) a N₂ (stredne veľké nákladné vozidlá) patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 ⁽²³⁾, a preto je vhodné odstrániť uvedenú požiadavku vykazovania z nariadenia (EÚ) 2019/631.

⁽²¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽²²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁽²³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 z 28. júna 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (28) Vzhľadom na vyšší celkový cieľ zníženia emisií skleníkových plynov a s cieľom zabrániť prípadným účinkom narušenia trhu by sa mali zjednotiť požiadavky týkajúce sa znižovania emisií pre všetkých výrobcov pôsobiacich na trhu Únie s výnimkou výrobcov zodpovedných za menej než 1 000 nových vozidiel zapísaných do evidencie v kalendárnom roku. V dôsledku toho by sa od 1. januára 2036 malo ukončiť uplatňovanie možnosti pre výrobcov zodpovedných za 1 000 až 10 000 osobných vozidiel alebo za 1 000 až 22 000 ľahkých úžitkových vozidiel novo zapísaných do evidencie v kalendárnom roku, podľa ktorej môžu požiadať o výnimku z ich cieľových hodnôt špecifických emisií.
- (29) S cieľom zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť a súlad s aktuálnou praxou je vhodné objasniť, že úpravy hodnôt M_0 a TM_0 by sa mali realizovať prostredníctvom delegovaných aktov, ktoré menia prílohu I k nariadeniu (EÚ) 2019/631, a nie prostredníctvom delegovaných aktov dopĺňujúcich uvedené nariadenie.
- (30) Pokrok dosiahnutý na základe nariadenia (EÚ) 2019/631 pri plnení cieľov zníženia emisií stanovených na rok 2030 a po danom roku by sa mal preskúmať v roku 2026. V tomto preskúmaní by sa mali zväziť všetky aspekty posudzované pri dvojročnom vykazovaní.
- (31) Viacero členských štátov oznámilo plány na urýchlenie zavádzania vozidiel s nulovými emisiami stanovením dátumu na postupné vyradenie nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel emitujúcich CO₂ pred rokom 2035. Komisia by mala určiť možnosti na uľahčenie takejto transformácie a zväziť potrebu dodatočných opatrení v súlade s takýmito plánmi.
- (32) Možnosť previesť príjmy z poplatkov za nadmerné emisie do osobitného fondu alebo príslušného programu bola predmetom hodnotenia podľa článku 15 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2019/631 a dospelo sa k záveru, že by sa tým výrazne zvýšilo administratívne zaťaženie, pričom by to automobilovému priemyslu neprineslo priamy prínos pri jeho transformácii. Príjmy z poplatkov za nadmerné emisie by sa teda naďalej mali považovať za príjem do všeobecného rozpočtu Únie v súlade s článkom 8 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/631.
- (33) Je dôležité posúdiť emisie CO₂ počas celého životného cyklu ľahkých úžitkových vozidiel na úrovni Únie. Na tento účel by Komisia mala vypracovať metodiku na posudzovanie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO₂ počas celého životného cyklu ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré sa uvádzajú na trh Únie.
- (34) S cieľom stanoviť spoločnú metodiku Únie na posudzovanie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO₂ počas celého životného cyklu osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel a zabezpečiť, aby bolo možné upravovať výpočet cieľových hodnôt špecifických emisií pre výrobcov zodpovedných za emisie CO₂ ľahkých úžitkových vozidiel podliehajúcich viacstupňovému typovému schváleniu s cieľom zohľadniť zmeny v postupe určovania emisií CO₂ a hmotnosti týchto vozidiel, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o doplnenie nariadenia (EÚ) 2019/631 stanovením takejto spoločnej metodiky Únie a prípadnú zmenu vzorcov na výpočet stanovených v časti B prílohy I k uvedenému nariadeniu. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁽²⁴⁾. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (35) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to sprísniť požiadavky na zníženie emisií CO₂ nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel, nie je možné uspokojivo 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 tohto cieľa.
- (36) Nariadenie (EÚ) 2019/631 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

(24) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) 2019/631 sa mení takto:

1. Článok 1 sa mení takto:

a) odsek 5 sa mení takto:

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

b) vkladá sa tento odsek:

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

- a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje 100 % zníženie cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.3 časti A prílohy I;
- b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje 100 % zníženie cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s bodom 6.1.3 časti B prílohy I.“;

c) odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. Od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029 sa uplatňuje referenčná hodnota vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, ktorá sa rovná 25 % podielu vozového parku nových osobných vozidiel v súlade s bodom 6.3 časti A prílohy I a 17 % podielu vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel v súlade s bodom 6.3 časti B prílohy I.“;

d) odsek 7 sa vypúšťa.

2. Článok 2 sa mení takto:

a) odsek 1 sa mení takto:

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

„b) kategórie N₁ v zmysle článku 4 ods. 1 písm. b) bodu i) nariadenia (EÚ) 2018/858, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 715/2007 („ľahké úžitkové vozidlá“), ktoré sú po prvýkrát zapísané do evidencie v Únii a ktoré predtým neboli evidované mimo Únie („nové ľahké úžitkové vozidlá“); vozidlá kategórie N s nulovými emisiami a referenčnou hmotnosťou presahujúcou 2 610 kg alebo eventuálne 2 840 kg sa na účely tohto nariadenia a bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) 2018/858 a nariadenie (ES) č. 715/2007, považujú od 1. januára 2025 za ľahké úžitkové vozidlá, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, ak je nadmerná referenčná hmotnosť spôsobená len hmotnosťou zásobníka energie.“;

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

3. V článku 3 sa odsek 1 mení takto:

a) úvodná veta sa nahrádza takto:

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

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

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

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

5. Článok 7 sa mení takto:

a) vkladá sa tento odsek:

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

b) odseky 10 a 11 sa vypúšťajú.

6. Vkladá sa tento článok:

„Článok 7a

Emisie CO₂ počas životného cyklu

1. Komisia do 31. decembra 2025 uverejní správu, v ktorej stanoví metodiku na posudzovanie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO₂ počas celého životného cyklu osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel, ktoré sú uvedené na trh Únie. Komisia predloží uvedenú správu Európskemu parlamentu a Rade.

2. Komisia prijme do 31. decembra 2025 delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením spoločnej metodiky Únie na posudzovanie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO₂ počas celého životného cyklu osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel.

3. Výrobcovia môžu od 1. júna 2026 dobrovoľne predkladať Komisii údaje o emisiách CO₂ počas životného cyklu nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel s využitím metodiky uvedenej v odseku 2.“

7. Článok 10 sa mení takto:

a) v odseku 2 sa prvá veta nahrádza takto:

„Výnimku, o ktorú sa žiada podľa odseku 1, možno udeliť ako výnimku z cieľových hodnôt špecifických emisií uplatniteľných do kalendárneho roka 2035 a vrátane neho.“;

b) v odseku 4 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„4. Žiadosť o výnimku z cieľovej hodnoty špecifických emisií vypočítanej v súlade s bodmi 1 až 4 a 6.3 časti A prílohy I môže za roky do kalendárneho roka 2028 a vrátane neho podať výrobca, ktorý je spolu so všetkými s ním prepojenými podnikmi zodpovedný za 10 000 až 300 000 nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v Únii za kalendárny rok.“

8. V článku 11 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Na základe žiadosti dodávateľa alebo výrobcu sa zohľadnia úspory emisií CO₂, ktoré sa dosiahli využitím inovačných technológií alebo kombináciou inovačných technológií („balíky inovačných technológií“).

Takéto technológie sa zohľadnia iba v prípade, ak na základe metodiky, ktorá sa použila pri ich posudzovaní, možno získať overiteľné, opakovateľné a porovnateľné výsledky.

Celkový príspevok uvedených technológií k zníženiu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu môže predstavovať najviac:

- 7 g CO₂/km do roku 2024,
- 6 g CO₂/km od roku 2025 do roku 2029,
- 4 g CO₂/km od roku 2030 do roku 2034 vrátane.

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť toto nariadenie úpravou limitu uvedeného v treťom pododseku tohto odseku smerom nadol s účinnosťou od roku 2025, aby sa zohľadnil technologický vývoj a zároveň zabezpečil vyvážený pomer úrovne tohto limitu vo vzťahu k priemerným špecifickým emisiám CO₂ výrobcov.“

9. V článku 12 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Komisia s cieľom zabrániť zväčšovaniu rozdielu voči emisiám v reálnych podmienkach najneskôr 1. júna 2023 posúdi, ako sa údaje o spotrebe paliva a energie v reálnych podmienkach zozbierané podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2021/392 (*) môžu použiť na zabezpečenie toho, aby hodnoty emisií CO₂ a spotreby paliva alebo energie vozidla určené podľa nariadenia (ES) č. 715/2007 zostali reprezentatívne pre emisie v reálnych podmienkach každého výrobcu v priebehu času.

Komisia monitoruje a každoročne podáva správu o vývoji rozdielu uvedeného v prvom pododseku od roku 2021 a hneď, ako bude k dispozícii dostatok údajov, najneskôr však 31. decembra 2026, uverejní správu, v ktorej sa stanoví metodika mechanizmu na úpravu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu od roku 2030 s použitím údajov získaných za reálnych podmienok zozbieraných podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2021/392 a posúdi uskutočniteľnosť takéhoto mechanizmu.

Komisia túto správu predloží Európskemu parlamentu a Rade, a to v prípade potreby aj s návrhmi nadväzujúcich opatrení, ako sú legislatívne návrhy na zavedenie takéhoto mechanizmu do praxe.

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/392 zo 4. marca 2021 o monitorovaní a vykazovaní údajov týkajúcich sa emisií CO₂ z osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 a o zrušení vykonávacích nariadení Komisie (EÚ) č. 1014/2010, (EÚ) č. 293/2012, (EÚ) 2017/1152 a (EÚ) 2017/1153 (Ú. v. EÚ L 77, 5.3.2021, s. 8).“

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

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

11. V článku 14 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť prílohu I v zmysle odseku 1 tohto článku.“

12. Vkladá sa tento článok:

„Článok 14a

Správa o pokroku

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

2. V správe Komisia zväží všetky faktory, ktoré prispievajú k nákladovo efektívnemu pokroku pri dosahovaní klimateckej neutrality do roku 2050 vrátane:

- a) pokroku pri zavádzaní vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, najmä v segmente ľahkých úžitkových vozidiel, ako aj opatrení na úrovni Únie, členských štátov a na miestnej úrovni zameraných na uľahčenie prechodu členských štátov na ľahké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami;
- b) pokroku v oblasti energetickej účinnosti a cenovej dostupnosti vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami;
- c) vplyvu na spotrebiteľov, najmä na domácnosti s nízkymi a strednými príjmami, vrátane cien elektriny;
- d) analýzy trhu s ojazdenými vozidlami;
- e) potenciálneho prínosu dodatočných opatrení zameraných na zníženie priemerného veku, a tým aj emisií z vozového parku ľahkých úžitkových vozidiel, pokiaľ ide o úspory emisií CO₂, ako sú opatrenia na podporu postupného vyradenia starších vozidiel sociálne spravodlivým a environmentálne vhodným spôsobom;

- f) vplyvu na zamestnanosť v automobilovom priemysle, najmä na mikropodniky, malé a stredné podniky, a na účinnosť opatrení na podporu rekvalifikácie a zvyšovania úrovne zručností pracovnej sily;
- g) účinnosti existujúcich finančných opatrení a potreby ďalších opatrení vrátane primeraných finančných opatrení na úrovni Únie, členských štátov alebo na miestnej úrovni s cieľom zabezpečiť spravodlivú transformáciu a zmierniť akékoľvek negatívne sociálno-ekonomické dôsledky, najmä v najviac postihnutých regiónoch a komunitách;
- h) pokroku v sociálnom dialógu, ako aj aspektov ďalšieho uľahčenia ekonomicky životaschopného a sociálne spravodlivého prechodu na cestnú mobilitu s nulovými emisiami;
- i) pokroku pri zavádzaní verejnej a súkromnej infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc vrátane pokroku podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ a prepracovaného znenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/31/EÚ (*);
- j) potenciálneho prínosu inovačných technológií a udržateľných alternatívnych palív vrátane syntetických palív k dosiahnutiu klimaticky neutrálnej mobility;
- k) emisií počas životného cyklu nových osobných vozidiel a nových ľahkých úžitkových vozidiel uvedených na trh, vykázaných v súlade s článkom 7a;
- l) vplyvu tohto nariadenia na dosiahnutie cieľov členských štátov podľa nariadenia (EÚ) 2018/842 a prepracovaného znenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES (**).

3. V deň predloženia prvej správy o pokroku podľa odseku 1 Komisia tiež v spolupráci s členskými štátmi a všetkými príslušnými zainteresovanými stranami predloží správu Európskemu parlamentu a Rade, ktorá obsahuje analýzu s cieľom identifikovať prípadné medzery vo financovaní pri zabezpečovaní spravodlivej transformácie v automobilovom dodávateľskom reťazci s osobitným dôrazom na malé a stredné podniky a regióny, ktoré sú transformáciou najviac postihnuté. K tejto správe sa v prípade potreby priložia návrhy na primerané finančné opatrenia s cieľom uspokojiť zistené potreby.

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/31/EÚ z 19. mája 2010 o energetickej hospodárnosti budov (Ú. v. EÚ L 153, 18.6.2010, s. 13).

(**) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1).“

13. Článok 15 sa mení takto:

- a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Komisia v roku 2026 preskúma účinnosť a vplyv tohto nariadenia, pričom bude vychádzať z dvojročného vykazovania údajov, a predloží správu s výsledkami preskúmania Európskemu parlamentu a Rade. Komisia predovšetkým posúdi pokrok dosiahnutý na základe tohto nariadenia pri dosahovaní cieľov zníženia emisií stanovených v článku 1 ods. 5a, pričom zohľadní technologický vývoj, a to aj pokiaľ ide o plug-in hybridné technológie, a význam ekonomicky životaschopného a sociálne spravodlivého prechodu na mobilitu s nulovými emisiami. Na základe tohto posúdenia Komisia posúdi potrebu preskúmania cieľov stanovených v článku 1 ods. 5a. Komisia posúdi aj vplyv stanovenia minimálnych prahových hodnôt energetickej účinnosti pre nové osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami uvádzané na trh Únie.

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

- b) odseky 2 až 5 sa vypúšťajú;

- c) odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. Komisia do 31. decembra 2024 preskúma smernicu 1999/94/ES, pričom zohľadní potrebu poskytnúť spotrebiteľom presné, spoľahlivé a porovnateľné informácie o spotrebe paliva a energie, emisiách CO₂ a emisiách látok znečisťujúcich ovzdušie nových osobných vozidiel uvedených na trh, a to aj v reálnych podmienkach, a tiež vyhodnotí možnosti zavedenia známky na označovanie palivovej úspornosti a emisií CO₂ pre nové ľahké úžitkové vozidlá.

K preskúmaniu sa podľa potreby pripojí legislatívny návrh.“;

d) dopĺňa sa tento odsek:

„9. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť vzorce stanovené v časti B prílohy I, ak sú takéto zmeny potrebné na zohľadnenie postupu stanoveného v časti A prílohy III, ktorý sa týka vozidiel kategórie N₁ podliehajúcich viacstupňovému typovému schváleniu.“

14. Článok 17 sa mení takto:

- a) v odseku 2 sa odkaz „v článku 7 ods. 8, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8“ nahrádza odkazom „v článku 7 ods. 8, článku 7a ods. 2, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8 a 9“;
- b) v odseku 3 sa odkaz „v článku 7 ods. 8, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8“ nahrádza odkazom „v článku 7 ods. 8, článku 7a ods. 2, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8 a 9“;
- c) v odseku 6 sa odkaz „v článku 7 ods. 8, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8“ nahrádza odkazom „v článku 7 ods. 8, článku 7a ods. 2, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtom pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 8 a 9“

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

Článok 2

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

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

V Štrasburgu 19. apríla 2023

Za Európsky parlament
predsedníčka
R. METSOLA

Za Radu
predsedníčka
J. ROSWALL

PRÍLOHA

Príloha I k nariadeniu (EÚ) 2019/631 sa mení takto:

1. Časť A sa mení takto:

a) v bode 6.1 sa nadpis nahrádza takto:

„Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ od roku 2025“;

b) v bode 6.1.2 sa nadpis nahrádza takto:

„Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ na roky 2030 až 2034“;

c) dopĺňa sa tento bod:

„6.1.3. Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ od roku 2035

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₅ = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ · (1 – koeficient zníženia₂₀₃₅)

kde:

cieľová hodnota pre celý je vymedzená v bode 6.0;

vozový park EÚ₂₀₂₁

koeficient zníženia₂₀₃₅ je vymedzený v článku 1 ods. 5a písm. a).“;

d) v bode 6.2 sa nadpis nahrádza takto:

„Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií“;

e) bod 6.2.2 sa vypúšťa;

f) bod 6.3 sa nahrádza takto:

„6.3. Cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2025

6.3.1. Cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2025 až 2029:

Cieľová hodnota špecifických emisií = referenčná cieľová hodnota špecifických emisií · koeficient ZLEV

kde:

referenčná cieľová hodnota špecifických emisií je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií CO₂ určená v súlade s bodom 6.2.1;

koeficient ZLEV je (1 + y – x), pokiaľ tento súčet nie je vyšší ako 1,05 alebo nižší ako 1,0, vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05, prípadne na 1,0;

kde:

y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku nových osobných vozidiel výrobcu vypočítaný ako celkový počet nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako ZLEV_{špecifická hodnota} podľa nižšie uvedeného vzorca, vydelený celkovým počtom nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v relevantnom kalendárnom roku:

$$ZLEV_{\text{špecifická hodnota}} = 1 - \left(\frac{\text{špecifické emisie CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Pre nové osobné vozidlá zapísané do evidencie v členských štátoch, ktoré mali v roku 2017 vo svojom vozovom parku podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami nižší ako 60 % priemeru Únie a mali menej ako 1 000 nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami zapísaných do evidencie v roku 2017 (*), sa ZLEV_{špecifická hodnota} do roku 2029 a vrátane neho vypočíta podľa tohto vzorca:

$$ZLEV_{\text{špecifická hodnota}} = \left(1 - \left(\frac{\text{špecifické emisie CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Ak podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku nových osobných vozidiel členského štátu zapísaných do evidencie v niektorom roku v období rokov 2025 až 2028 prekročí 5 %, uvedený členský štát nie je v nasledujúcich rokoch oprávnený uplatňovať multiplikátor 1,85;

x je 25 % v rokoch 2025 až 2029.

6.3.2. Cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2030 až 2034

Cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM – TM₀)
kde:

cieľová hodnota pre celý vje určená v súlade s bodom 6.1.2;
zový park EÚ₂₀₃₀

$$a_{2030} \text{ je } \frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ 2030}}{\text{priemerné emisie}_{2021}}$$

kde:

a₂₀₂₁ je vymedzená v bode 6.2.1;

priemerné emisie₂₀₂₁ sú vymedzené v bode 6.2.1;

TM je vymedzená v bode 6.2.1;

TM₀ je vymedzená v bode 6.2.1.

6.3.3. Cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2035

Cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₅ + a₂₀₃₅ · (TM – TM₀)
kde:

cieľová hodnota pre celý vje určená v súlade s bodom 6.1.3;
zový park EÚ₂₀₃₅

$$a_{2035} \text{ je } \frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ 2035}}{\text{priemerné emisie}_{2021}}$$

kde:

a₂₀₂₁ je vymedzená v bode 6.2.1;

priemerné emisie₂₀₂₁ sú vymedzené v bode 6.2.1;

TM je vymedzená v bode 6.2.1;

TM₀ je vymedzená v bode 6.2.1.

(*) Podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku nových osobných vozidiel členského štátu v roku 2017 sa vypočíta ako celkový počet nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami zapísaných do evidencie v roku 2017 vydelený celkovým počtom nových osobných vozidiel zapísaných do evidencie v tom istom roku.“

2. Časť B sa mení takto:

a) v bode 6.1 sa nadpis nahrádza takto:

„Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ od roku 2025“;

b) v bode 6.1.2 sa nadpis nahrádza takto:

„Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ na roky 2030 až 2034“;

c) dopĺňa sa tento bod:

„6.1.3. Cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ od roku 2035

Cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₅ = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ · (1 – koeficient zníženia₂₀₃₅)

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ je vymedzená v bode 6.0;

koeficient zníženia₂₀₃₅ je vymedzený v článku 1 ods. 5a písm. b).“;

d) bod 6.2.2 sa nahrádza takto:

„6.2.2. Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2030 až 2034

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₀ je určená v súlade s bodom 6.1.2;

α je a_{2030} , kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu sa rovná alebo je nižšia ako TM_0 , a a_{2021} , kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu je vyššia ako TM_0 ;

kde:

a_{2030} je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ}_{2030}}{\text{priemerné emisie}_{2021}}$

a_{2021} je vymedzená v bode 6.2.1;

priemerné emisie₂₀₂₁ sú vymedzené v bode 6.2.1;

TM je vymedzená v bode 6.2.1;

TM_0 je vymedzená v bode 6.2.1.“;

e) dopĺňa sa tento bod:

„6.2.3. Referenčné cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2035

Referenčná cieľová hodnota špecifických emisií = cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

kde:

cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₃₅ je určená v súlade s bodom 6.1.3;

α je $a_{2035,L}$, kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu sa rovná alebo je nižšia ako TM_0 , a $a_{2035,H}$, kde priemerná skúšobná hmotnosť nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu je vyššia ako TM_0 ;

kde:

$a_{2035,L}$ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ}_{2035}}{\text{priemerné emisie}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ je $\frac{a_{2021} \cdot \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ}_{2035}}{\text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ}_{2025}}$

priemerné emisie₂₀₂₁ sú vymedzené v bode 6.2.1;

TM je vymedzená v bode 6.2.1;

TM_0 je vymedzená v bode 6.2.1.“;

f) bod 6.3 sa nahrádza takto:

„6.3. Cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2025

6.3.1. Cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2025 až 2029

Cieľová hodnota špecifických emisií = (referenčná cieľová hodnota špecifických emisií – (θ_{ciele} – cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ₂₀₂₅)) · koeficient ZLEV

kde:

referenčná cieľová hodnota špecifických emisií	je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií CO ₂ určená v súlade s bodom 6.2.1;
θ_{ciele}	je priemer všetkých referenčných cieľových hodnôt špecifických emisií určených v súlade s bodom 6.2.1 vážený počtom nových ľahkých úžitkových vozidiel každého jednotlivého výrobcu;
koeficient ZLEV	je $(1 + y - x)$, pokiaľ tento súčet nie je vyšší ako 1,05 alebo nižší ako 1,0, vtedy sa koeficient ZLEV stanoví na 1,05, prípadne na 1,0;

kde:

y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami vo vozovom parku nových ľahkých úžitkových vozidiel výrobcu vypočítaný ako celkový počet nových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, z ktorých sa každé započítava ako $ZLEV_{\text{špecifická hodnota}}$ podľa nižšie uvedeného vzorca, vydelený celkovým počtom nových ľahkých úžitkových vozidiel zapísaných do evidencie v relevantnom kalendárnom roku:

$$ZLEV_{\text{špecifická hodnota}} = 1 - \left(\frac{\text{špecifické emisie CO}_2}{50} \right)$$

x je 17 % v rokoch 2025 až 2029.

6.3.2. Cieľové hodnoty špecifických emisií na roky 2030 až 2034

Cieľová hodnota špecifických emisií = referenčná cieľová hodnota špecifických emisií – $(\theta_{\text{ciele}} - \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ}_{2030})$

kde:

referenčná cieľová hodnota špecifických emisií	je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií pre výrobcu určená v súlade s bodom 6.2.2;
θ_{ciele}	je priemer všetkých referenčných cieľových hodnôt špecifických emisií určených v súlade s bodom 6.2.2 vážený počtom nových ľahkých úžitkových vozidiel každého jednotlivého výrobcu;
cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ ₂₀₃₀	je určená v bode 6.1.2.

6.3.3. Cieľové hodnoty špecifických emisií od roku 2035

Cieľová hodnota špecifických emisií = referenčná cieľová hodnota špecifických emisií – $(\theta_{\text{ciele}} - \text{cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ}_{2035})$

kde:

referenčná cieľová hodnota špecifických emisií	je referenčná cieľová hodnota špecifických emisií pre výrobcu určená v súlade s bodom 6.2.3;
θ_{ciele}	je priemer všetkých referenčných cieľových hodnôt špecifických emisií určených v súlade s bodom 6.2.3 vážený počtom nových ľahkých úžitkových vozidiel každého jednotlivého výrobcu;
cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ ₂₀₃₅	je určená v bode 6.1.3.