



PRIJATÉ TEXTY

P8_TA(2018)0455

Emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá *I**

Pozmeňujúce návrhy prijaté Európskym parlamentom 14. novembra 2018 k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))¹

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

¹ Vec bola vrátená gestorskému výboru na medziinštitucionálne rokovania podľa článku 59 ods. 4 štvrtého pododseku (A8-0354/2018).

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh nariadenia Odôvodnenie 1 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(1a) Zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami by malo prispievať k riešeniu najväčších problémov v oblasti mestskej mobility. Presadzovanie takýchto vozidiel výrobcami je kľúčové nielen pre znižovanie emisií CO₂ z cestnej dopravy, ale aj pre skutočné zníženie množstva látok znečisťujúcich ovzdušie a nadmernej hladiny hluku v mestách a mestských oblastiach.

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh nariadenia Odôvodnenie 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(2) V nadväznosti na stratégiu pre nízkoemisnú mobilitu prijala Komisia dva balíky opatrení v oblasti mobility – v máji¹⁹ a novembri 2017²⁰. Stanovil sa v nich pozitívny program naplňania stratégie pre nízkoemisnú mobilitu, ktorý má zaistiť plynulý prechod na **ekologickú**, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých.

(2) V nadväznosti na stratégiu pre nízkoemisnú mobilitu prijala Komisia dva balíky opatrení v oblasti mobility – v máji¹⁹ a novembri 2017²⁰. Stanovil sa v nich pozitívny program naplňania stratégie pre nízkoemisnú mobilitu, ktorý má zaistiť plynulý prechod na konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu **s nulovými emisiami** pre všetkých.

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.

¹⁹ Európa v pohybe: Agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých, COM(2017)0283 final.

²⁰ Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou – Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov, COM(2017)0675 final.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh nariadenia Odôvodnenie 3

Text predložený Komisiou

(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.**

²¹ Investovanie do inteligentného, inovatívneho a udržateľného priemyslu – Aktualizovaná stratégia pre priemyselnú politiku EÚ, COM(2017)0479.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh nariadenia Odôvodnenie 4

Text predložený Komisiou

(4) V spojení s **emisnými normami CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá**²² 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**

Pozmeňujúci návrh

(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 **bolo toto odvetvie do roku 2050 pevne na ceste k nulovým emisiám a plne v súlade s Parížskou dohodou. Na to, aby sa našla správna rovnováha medzi posilnením úsilia o zníženie emisií CO₂ a znečisťovania ovzdušia a podporou inovácií v automobilovom priemysle Únie a posilnením konkurencieschopnosti Únie, sa vyžaduje** plné odhodlanie Únie, členských štátov i zainteresovaných strán.

²¹ Investovanie do inteligentného, inovatívneho a udržateľného priemyslu – Aktualizovaná stratégia pre priemyselnú politiku EÚ, COM(2017)0479.

Pozmeňujúci návrh

(4) V spojení s **nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../...**²² 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 **55 %**, **pričom sa vyžaduje súlad s Parížskou**

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.

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.).

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 4 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 5

Text predložený Komisiou

(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

dohodou.

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.).

Pozmeňujúci návrh

(4a) Ciele zníženia emisií CO₂ pre celý vozový park nových ťažkých úžitkových vozidiel v rámci Únie by sa preto mali stanoviť na roky 2025 a 2030 pri zohľadnení času obnovy vozového parku a potreby prispievať k dosiahnutiu cieľov Únie v oblasti klímy a energetiky na rok 2030 a neskôr zo strany odvetvia cestnej dopravy. Takýmto postupným prístupom sa vysielajú jasné a včasné signály pre priemysel, aby sa neodkladalo zavedenie energeticky efektívnych technológií a vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh.

Pozmeňujúci návrh

(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.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 8 a (nové)

Text predložený Komisiou

obchodovanie s emisiami. Cestná doprava ***bola v roku 2016 zodpovedná za 25 % emisií skleníkových plynov Únie a jej emisie sa už tretí rok po sebe zvýšili a stále*** sa 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.

Pozmeňujúci návrh

(8a) Vzhľadom na odhadovaný nárast podielu emisií z ťažkých úžitkových vozidiel na približne 9 % a na skutočnosť, že v súčasnosti neexistujú žiadne požiadavky na zníženie emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel, sú pre túto kategóriu vozidiel potrebné osobitné opatrenia.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 9

Text predložený Komisiou

(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 palívovo účinných technológií, čo prispeje k upevneniu vedúceho technologického postavenia výrobcov a dodávateľov z Únie.

Pozmeňujúci návrh

(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 palívovo účinných technológií, čo prispeje k upevneniu vedúceho technologického postavenia výrobcov a dodávateľov z Únie ***a z dlhodobého hľadiska k zabezpečeniu vysokokvalifikovaných pracovných miest.***

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh nariadenia Odôvodnenie 10

Text predložený Komisiou

(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.

Pozmeňujúci návrh

(10) Keďže zmena klímy je cezhraničným problémom a fungovanie jednotného trhu treba chrániť tak v odvetví služieb cestnej dopravy, ako aj ťažkých úžitkových vozidiel, ***a treba zabrániť akejkol'vek fragmentácii trhu***, 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.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh nariadenia Odôvodnenie 12 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12a) Spoločensky prijateľný a spravodlivý prechod na mobilitu s nulovými emisiami do polovice storočia si vyžaduje zmeny v celom hodnotovom reťazci automobilového odvetvia, ktoré musia zohľadniť občanov a regióny vo všetkých členských štátoch, ktorých by sa zmeny mohli negatívne dotknúť. Je dôležité zvážiť spoločenský vplyv prechodu a aktívne riešiť dôsledky z hľadiska pracovných miest. Preto je mimoriadne dôležité, aby boli súčasné opatrenia sprevádzané aj cieľovými programami na úrovni Únie, na vnútroštátnej a regionálnej úrovni, zameranými na rekvalifikáciu, zvyšovanie kvalifikácie a presun pracovníkov, ako aj iniciatívy v oblasti vzdelávania a hľadania zamestnania v nepriaznivo ovplyvnených komunitách a regiónoch, ktoré budú realizované v úzkej spolupráci so sociálnymi partnermi a príslušnými

orgánmi.

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 12 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12b) V záujme zabezpečenia dôvery spotrebiteľov vo vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami je potrebné urýchlene vybudovať infraštruktúru nabíjacích a čerpacích staníc, pričom je zároveň potrebné, aby na úrovni Únie aj členských štátov účinne fungovali rôzne nástroje podpory s cieľom mobilizovať významné verejné a súkromné investície.

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 12 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12c) V stratégii pre nízkoemisnú mobilitu sa zdôraznil význam zabezpečenia toho, aby elektrické vozidlá boli poháňané elektrinou z udržateľných zdrojov a aby sa čo najskôr spustila dlhodobá iniciatíva pre batérie novej generácie na úrovni Únie. V záujme naplnenia týchto cieľov bude potrebné posilniť financovanie technologického výskumu v oblasti výroby, riadenia a zneškodňovania batérií elektromotorov, aby sa stále viac zvyšovala ich environmentálna udržateľnosť.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 12 d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12d) Väčšina prevádzkovateľov nákladnej dopravy v Únii sú malé a stredné podniky s obmedzeným prístupom k finančným prostriedkom. Preto musia byť budúce riešenia nákladovo efektívne a vyvážené. Je nevyhnutné, aby existoval spoľahlivý systém stimulov na podporu zavádzania palivovo úspornejších vozidiel, ako aj na zabezpečenie mechanizmov financovania Únie.

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 13

Text predložený Komisiou

(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.

Pozmeňujúci návrh

(13) S cieľom zohľadniť inovácie a zavádzanie nových technológií, ktoré zvyšujú palivovú účinnosť ťažkých úžitkových vozidiel, **ako aj vývoj reprezentatívnosti hodnôt emisií CO₂ v reálnych podmienkach stanovených podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400**, sa bude simulačný nástroj VECTO, ako aj nariadenie (EÚ) 2017/2400 neustále a včas aktualizovať **a zodpovedajúcim spôsobom sa pridelia dostatočné rozpočtové zdroje. Vzhľadom na úlohu, ktorú môžu tieto nové technológie zohrávať v oblasti potenciálu odvetvia dopravy na znižovanie emisií CO₂, by sa pri preskúmaní v roku 2022 mal vziať plne do úvahy vývoj simulačného nástroja VECTO.**

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(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

Pozmeňujúci návrh

(14) Údaje o emisiách CO₂ zistené podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400 sa majú monitorovať podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) **2018/956**²⁵. 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.

uvedených štyroch skupinách najznečisťujúcejších ťažkých úžitkových vozidiel v Únii, ako aj pre určenie priemerných špecifických emisií výrobcu v danom kalendárnom roku.

(Tento pozmeňujúci návrh sa týka celého textu. Prijatie tohto pozmeňujúceho návrhu bude vyžadovať príslušné zmeny v celom texte.)

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. ...

²⁵ 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).

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh nariadenia Odôvodnenie 15

Text predložený Komisiou

(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 **zvážiť 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.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh nariadenia Odôvodnenie 16

Text predložený Komisiou

(16) **Pri ťažkých úžitkových vozidlách je dostupnou palivovou alternatívou k**

Pozmeňujúci návrh

(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 **zníženia** by sa mal **stanoviť aj na rok 2030, a to** na základe preskúmania v roku 2022, **pričom by sa nemala znížiť ambícia tohto nariadenia a malo by sa zohľadniť, že** uplatnenie pokročilejších technológií, ktoré ešte nie sú bežne dostupné, je neistejšie.

Pozmeňujúci návrh

(16) **Efektívna, technologicky neutrálna a** dostatočná čerpacia

nafte skvapalnený zemný plyn (LNG). Zavedenie existujúcich a nových inovatívnejších technológií LNG prispeje 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 častice. Zavedená je aj dostatočná minimálna čerpacia infraštruktúra, ktorá sa ďalej rozvíja v kompetencii vnútroštátnych politických rámcov infraštruktúry pre alternatívne palivá.

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh nariadenia Odôvodnenie 17 a (nové)

Text predložený Komisiou

a nabíjacia infraštruktúra by sa mala v súlade s ambíciami tohto nariadenia ďalej rozvíjať v kompetencii vnútroštátnych politických rámcov infraštruktúry pre alternatívne palivá.

Pozmeňujúci návrh

(17a) Pokiaľ ide o profesionálne vozidlá a vozidlá kategórií M2 a M3, Komisia by mala čo najskôr stanoviť technické kritériá na vymedzenie profesionálneho účelu vozidla a na vymedzenie autobusov, na ktoré sa nariadenie vzťahuje.

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh nariadenia Odôvodnenie 17 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(17b) S cieľom zaručiť presnosť a prínosy tohto nariadenia by sa mal vytvoriť mechanizmus na overenie výhodiskovej hodnoty v roku 2019.

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 20 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(20a) S cieľom zabezpečiť flexibilitu v stimulačnom mechanizme rozvoja ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami by prepojení výrobcovia mali mať možnosť vytvárať zoskupenia na otvorenom, transparentnom a nediskriminačnom základe. Dohoda o vytvorení zoskupenia by nemala presiahnuť päť rokov, ale mala by sa dať obnoviť. Komisia by mala mať právomoc stanoviť podrobné pravidlá a podmienky pre prepojených výrobcov na vytvorenie zoskupenia na otvorenom, transparentnom a nediskriminačnom základe v súlade s právom Únie v oblasti hospodárskej súťaže.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 21

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(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 tak, že sa doplnia nástroje na strane dopytu, ako je smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES o ekologických vozidlách²⁶.

(21) S cieľom zabezpečiť plynulý prechod na mobilitu s nulovými emisiami a stimulovať na trhu Únie vývoj a zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami tak, že sa doplnia nástroje na strane dopytu, ako je smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES o ekologických vozidlách²⁶, by sa mali na roky 2025 a 2030 stanoviť referenčné hodnoty pre podiel ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v produkcii výrobcu.

²⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy

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)0653) (Ú. v. EÚ L 120,
15.5.2009, s. 5).

zmenená smernicou .../.../EÚ
(COM(2017)0653) (Ú. v. EÚ L 120,
15.5.2009, s. 5).

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 21 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(21a) Minimálny podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami by sa mal navrhnúť tak, aby sa zabezpečila istota investícií pre poskytovateľov nabíjacej infraštruktúry a výrobcov s cieľom podporiť rýchle zavedenie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trhu Únie a zároveň umožniť určitú flexibilitu pre výrobcov, aby sa rozhodli o časovom horizonte investícií. Mal by sa zaviesť mechanizmus, ktorý by motivoval výrobcov k čo najskoršiemu uvedeniu vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh Únie.

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 22

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(22) Na účely výpočtu **priemerných** špecifických emisií výrobcu **by sa teda všetky ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami mali započítat' viackrát. Miera stimulov by mala byť rozlíšená v závislosti od skutočných emisií CO₂ z vozidla.** Aby sa **neoslabilo plnenie** environmentálnych cieľov, výsledné **úspory** by mali byť ohraničené stropom.

(22) Na účely výpočtu **cieľovej hodnoty** špecifických emisií CO₂ výrobcu **by sa mala zohľadniť jeho výkonnosť v porovnaní s referenčnou hodnotou pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami pre rok 2025 a 2030.** Aby sa **stimuloval vývoj a zavádzanie takýchto vozidiel a zároveň neoslabilo plnenie** environmentálnych cieľov **a účinnosť tradičných motorov s vnútorným spaľovaním,** výsledné **úpravy** by mali byť ohraničené stropom.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh nariadenia Odôvodnenie 24

Text predložený Komisiou

(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.**

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh nariadenia Odôvodnenie 29

Text predložený Komisiou

(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,**

Pozmeňujúci návrh

(24) Pri návrhu stimulačných mechanizmov zavádzania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami by sa mali zohľadniť aj menšie nákladné automobily **a iné kategórie ťažkých úžitkových vozidiel**, na ktoré sa cieľové hodnoty emisií CO₂ podľa tohto nariadenia **ešte** nevzťahujú. Dané vozidlá majú zároveň veľkú pridanú hodnotu v tom, že pomáhajú riešiť problémy znečistenia ovzdušia v mestách.

Pozmeňujúci návrh

(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, **je dôležité, aby bol tento poplatok vždy vyšší** než priemerné hraničné náklady na technológie potrebné na splnenie daných cieľových hodnôt. **Poplatky za nadmerné emisie by sa mali považovať za príjem do všeobecného rozpočtu Únie. Tieto sumy by sa mali použiť v úzkej spolupráci so**

zohľadňujúc metodiku prijatú podľa nariadenia (ES) č. 443/2009.

sociálnymi partnermi a príslušnými orgánmi na podporu spravodlivého prechodu automobilového priemyslu k mobilite s nulovými emisiami, ako aj na inovatívne riešenia, ktoré stimulujú rýchle zavedenie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami. Metodika výberu týchto poplatkov by sa mala stanoviť vo vykonávacom akte, zohľadňujúc metodiku prijatú podľa nariadenia *Európskeho parlamentu a Rady* (ES) č. 443/2009^{1a}.

^{1a} *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1).*

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh nariadenia Odôvodnenie 30

Text predložený Komisiou

(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 nahlásovanie ŤÚV]** 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.

Pozmeňujúci návrh

(30) Na zabezpečenie splnenia cieľových hodnôt podľa tohto nariadenia je potrebný rozsiahly mechanizmus zhody. Povinnosti výrobcov poskytovať presné údaje podľa nariadenia (EÚ) **2018/956** 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. ***Je v záujme spotrebiteľov a širokej verejnosti, aby vedeli, ktorí výrobcovia dodržiavajú a ktorí nedodržiavajú nové emisné normy.***

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh nariadenia Odôvodnenie 31

Text predložený Komisiou

(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 nezrodu, ktorú zistili orgány typového schválenia v súvislosti s emisiami CO₂ používaných ťažkých úžitkových vozidiel.

Pozmeňujúci návrh

(31) Na dosiahnutie zníženia emisií CO₂ podľa tohto nariadenia je nevyhnutné, aby emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel, **ktoré sa používajú a sú na cestách**, 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 nezrodu, ktorú zistili orgány typového schválenia v súvislosti s emisiami CO₂ používaných ťažkých úžitkových vozidiel **a na cestách. Malo by sa tiež zaviesť nezávislé testovanie tretími stranami vozidiel, ktoré sa používajú a sú na cestách.**

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh nariadenia Odôvodnenie 33

Text predložený Komisiou

(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

Pozmeňujúci návrh

(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.

potrebné na identifikáciu a zber údajov požadovaných na takéto posúdenia. ***Ak sa zistí výrazný rozdiel medzi hodnotami skutočných emisií a hodnotami určenými podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400, Komisia by mala mať právomoc zodpovedajúcim spôsobom prispôbiť priemerné špecifické emisie CO₂ výrobcu a v prípade potreby referenčné emisie CO₂ na rok 2019 použité na účely súladu s týmto nariadením.***

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).

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).

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 34 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(34a) V svojej správe za rok 2022 by mala Komisia tiež zhodnotiť možnosť vytvorenia metodiky posudzovania emisií CO₂ za celý životný cyklus ťažkých úžitkových vozidiel. Na základe tohto hodnotenia by Komisia mala v prípade potreby navrhnúť pre výrobcov povinnosť podávania správ a špecifikovať potrebné pravidlá a postupy pre podávanie týchto správ.

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 36

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(36) Vykonávacie právomoci ***týkajúce***

(36) ***S cieľom zabezpečiť jednotné***

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.

podmienky pre vykonávanie tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o stanovenie spôsobu výberu poplatkov za nadmerné emisie, prijatie podrobných pravidiel týkajúcich sa postupov hlásenia odchýlok zistených pri emisiách CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel v prevádzke, zverejňovanie údajov, prijímanie podrobných pravidiel týkajúcich sa postupov hlásenia údajov z meračov spotreby paliva, ako aj stanovenie metodiky určenia jedného alebo viacerých reprezentatívnych vozidiel podskupiny vozidiel. Uvedené vykonávacie právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²⁸.

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).

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).

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 37

Text predložený Komisiou

(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 obzvlášť dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na

Pozmeňujúci návrh

(37) S cieľom zmeniť **a** 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 **špecifikáciu technických kritérií na vymedzenie profesionálneho účelu vozidla a na vymedzenie mestských autobusov, určenie podrobných pravidiel a podmienok umožňujúcich prepojeným výrobcom vytvoriť združenie, stanovenie režimu ročných skúšok pre reprezentatívnu vzorku komponentov, jednotiek a systémov**, úpravu referenčných emisií CO₂,

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.

²⁹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

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. 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:

zavedenie skúšky zhody vozidiel v prevádzke na ceste a zmeny príloh I a II z hľadiska určitých technických parametrov vrátane váh profilov využitia, užitočných zaťažení a počtu ročne najjazdených kilometrov, ako aj korekčných faktorov užitočného zaťaženia. Je obzvlášť dôležité, 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 sa všetky dokumenty **doručujú** Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady **majú** systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

²⁹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

Pozmeňujúci návrh

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) **2018/842**, a k dosiahnutiu cieľov Parížskej dohody a zaistiť riadne fungovanie vnútorného trhu sa v tomto nariadení stanovujú emisné **požiadavky** 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:

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) Od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029 o **15 %**;

Pozmeňujúci návrh

a) Od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029 o **20 %**;

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) Od 1. januára 2030 aspoň o **30 %**, stanoví sa na základe preskúmania podľa článku 13.

Pozmeňujúci návrh

b) Od 1. januára 2030 aspoň o **35 %**, stanoví sa na základe preskúmania podľa článku 13.

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

S cieľom zabezpečiť plynulý prechod na mobilitu s nulovými emisiami a poskytnúť stimuly pre rozvoj a zavádzanie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami a infraštruktúry na trhu Únie sa týmto nariadením stanovuje referenčná hodnota pre podiel ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v produkcii všetkých výrobcov na roky 2025 a 2030 podľa článku 5.

Špecifické emisie CO₂ sa upravujú na základe výkonnosti podľa referenčnej hodnoty v súlade s bodom 4 prílohy I.

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – pododsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Toto nariadenie sa vzťahuje na všetky nové

Pozmeňujúci návrh

Toto nariadenie sa **v prvom kroku** vzťahuje

vozidlá kategórií N2 a N3, ktoré spĺňajú tieto charakteristiky:

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Na účely článku 5 a bodu 2.3 prílohy I sa vzťahuje aj na **vozidlá kategórie 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).

na všetky nové vozidlá kategórií N2 a N3, ktoré spĺňajú tieto charakteristiky:

Pozmeňujúci návrh

Na účely **článku 1 ods. 2a**, článku 5 a bodu 4 prílohy I sa vzťahuje aj na vozidlá kategórie N, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia **Európskeho parlamentu a Rady** (EÚ) č. 510/2011^{1a} a nespĺňajú charakteristiky stanovené v písmenách a) až d). **Okrem toho sa na účely článku 1 ods. 2b vzťahuje na vozidlá kategórie M2 a M3, ktoré spĺňajú technické kritériá uvedené v odseku 2a tohto článku.**

^{1a} **Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel (Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1)**

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. Komisia najneskôr do 1. júla 2019 prijme delegované akty v súlade s článkom 15 s cieľom doplniť toto nariadenie špecifikovaním technických kritérií na vymedzenie profesionálneho účelu vozidla a na vymedzenie mestských autobusov, na ktoré sa toto nariadenie vzťahuje.

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – písmeno h

Text predložený Komisiou

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;

Pozmeňujúci návrh

h) „profesionálne vozidlo“ je ťažké úžitkové vozidlo, ktoré nie je určené na prepravu tovaru, **ktorého profesionálny účel bol vymedzený na základe technických kritérií špecifikovaných v súlade s článkom 2 ods. 2a** 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;

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – písmeno k

Text predložený Komisiou

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;

Pozmeňujúci návrh

k) „ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami“ je ťažké úžitkové vozidlo, ktoré nemá nulové emisie, ale ktorého špecifické emisie CO₂ v zmysle bodu 2.1 prílohy I **sú pod 50 % referenčných emisií CO₂ každej podskupiny vozidiel, stanovených v zmysle bodu 3 prílohy I;**

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) **koeficient nulových a nízkych emisií určený v súlade s článkom 5.**

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

Od 1. januára 2025 sa špecifický podiel ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v produkcii výrobcu v kalendárnom roku porovnáva s týmito hodnotami:

od roku 2025: najmenej 5 %;

od roku 2030: 20 % v závislosti od preskúmania podľa článku 13.

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 1 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 1 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 2 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Na účely odseku 1 sa ťažké úžitkové

Pozmeňujúci návrh

Na účely splnenia cieľov uvedených v

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.*

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh nariadenia Článok 5 – odsek 3

Text predložený Komisiou

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 %.

Pozmeňujúci návrh 52

Návrh nariadenia Článok 7 – odsek 2

Text predložený Komisiou

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

odseku 1 sa toto nariadenie vzťahuje aj na vozidlá kategórie N, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 510/2011 a nespĺňajú charakteristiky stanovené v článku 2 ods. 1 písm. a) až d) tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh

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 **ods. 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.

článku.

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh nariadenia

Článok 7 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 7 a

Združovanie

- 1. Prepojení výrobcovia sa môžu združovať v záujme plnenia svojich povinností podľa článku 5.**
- 2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 15 na účely doplnenia tohto nariadenia s cieľom stanoviť podrobné pravidlá a podmienky, ktoré umožnia pripojeným výrobcom vytvoriť združenie na otvorenom, transparentnom a nediskriminačnom základe.**

Pozmeňujúce návrhy

74 a 75

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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:

(poplatok za nadmerné emisie) =
(nadmerné emisie x **6 800** €/g CO₂/tkm)

1. Ak sa zistí, že výrobca má v danom kalendárnom roku v období od roku 2025 vrátane nadmerné emisie v zmysle odseku 2, Komisia **výrobcovi alebo prípadne správcovi združenia** uloží poplatok za nadmerné emisie vypočítaný podľa tohto vzorca:

na obdobie rokov 2025 až 2029:

(poplatok za nadmerné emisie) =
(nadmerné emisie x **5 000** €/g CO₂/tkm)

od roku 2030:

(poplatok za nadmerné emisie) =
(nadmerné emisie x **6 800** €/g CO₂/tkm)

Komisia zabezpečí, aby výška poplatku za nadmerné emisie vždy prekročila priemerné hraničné náklady na

technológie potrebné na splnenie cieľov uvedených v článku 1 ods. 1.

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh nariadenia Článok 8 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Poplatky za nadmerné emisie sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Únie.

Pozmeňujúci návrh

4. Poplatky za nadmerné emisie sa považujú za príjem do všeobecného rozpočtu Únie. ***Tieto sumy sa použijú na doplnenie opatrení Únie alebo vnútroštátnych opatrení uskutočňovaných v úzkej spolupráci so sociálnymi partnermi a príslušnými orgánmi zameraných na podporu rozvoja zručností alebo presun pracovníkov v automobilovom odvetví vo všetkých postihnutých členských štátoch, a to najmä v regiónoch a komunitách najviac postihnutých prechodom, s cieľom prispieť k spravodlivému prechodu na mobilitu s nulovými a nízkymi emisiami.***

Pozmeňujúci návrh 56

Návrh nariadenia Článok 9 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Komisia tieto odchýlky zohľadní na účely výpočtu priemerných špecifických emisií výrobcu.

Pozmeňujúci návrh

2. Komisia tieto odchýlky zohľadní na účely výpočtu priemerných špecifických emisií výrobcu ***a podľa potreby prispôsobenia referenčným emisiám CO₂ na rok 2019 vypočítaným v súlade s bodom 3 prílohy I.***

Pozmeňujúci návrh 57

Návrh nariadenia Článok 9 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. V záujme zabezpečenia presnosti údajov, ktoré vykazujú výrobcovia podľa nariadenia (EÚ) 2018/956 a nariadenia

(EÚ) 2017/2400, Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 15 na účely doplnenia tohto nariadenia s cieľom stanoviť od roku 2019 režim ročných skúšok pre reprezentatívnu vzorku komponentov, samostatných technických jednotiek a systémov vymedzených v článku 12 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2017/2400 vozidiel patriacich do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Výsledky týchto skúšok sa porovnávajú s údajmi zadanými výrobcami v súlade s nariadením (EÚ) 2017/2400 a v prípade zistenia systematických nezrovnalostí sa ich priemerné špecifické emisie vypočítané v súlade s bodom 2.7 prílohy I a v prípade potreby referenčné emisie CO₂ za rok 2019 vypočítané v súlade s bodom 3 prílohy I upravia.

Pozmeňujúci návrh 58

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 1 – pododsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) od roku 2020 *koeficient nulových a nízkych emisií* v zmysle článku 5;

Pozmeňujúci návrh

b) od roku 2020 *špecifický podiel ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami za každého výrobcu v predchádzajúcom kalendárnom roku* v zmysle článku 5 ods. 1;

Pozmeňujúci návrh 59

Návrh nariadenia

Článok 11

Text predložený Komisiou

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 spôsobe, akým sa uvedená reprezentatívnosť časom vyvíja.**

Pozmeňujúci návrh

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.

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 **prijat' 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.

Pozmeňujúci návrh 60

Návrh nariadenia Článok 12 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. S cieľom zaistiť, aby sa v technických parametroch použitých na výpočet priemerných špecifických emisií výrobcu podľa článku 4 a výpočet

2. Komisia na tento účel, **a na účely nezávislého testovania aj pre tretie strany**, od výrobcov alebo vnútroštátnych orgánov zabezpečí dostupnosť spoľahlivých informácií o skutočných emisiách CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel a ich skutočnej spotrebe energie, **a to na základe údajov zo štandardizovaných meračov spotreby paliva.**

2a. Komisia najneskôr do 31. decembra 2019 prijme delegované akty v súlade s článkom 15 na účely doplnenia tohto nariadenia zavedením skúšky zhody vozidiel v prevádzke na cestách, ktorá zabezpečí, aby emisie CO₂ na cestách a spotreba paliva ťažkých úžitkových vozidiel neprekročili monitorovacie údaje oznamované podľa nariadenia (EÚ) 2017/2400 a nariadenia (EÚ) 2018/956 o viac než 10 %. Komisia zohľadní všetky odchýlky presahujúce túto hraničnú hodnotu na účely výpočtu priemerných špecifických emisií CO₂ výrobcu a prispôsobí ich v prípade potreby referenčným emisiám CO₂ na rok 2019.

2b. Komisia zabezpečí, aby bola verejnosť informovaná o tom, ako sa skutočná reprezentatívnosť uvedená v odseku 1 vyvíja v čase.

3. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov **prijme podrobné pravidlá o postupoch nahlasovania údajov z meračov spotreby paliva** uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 14 ods. 2.

Pozmeňujúci návrh

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.

Pozmeňujúci návrh 61

Návrh nariadenia Článok 13 – odsek 1

Text predložený Komisiou

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 prihliadnutím na cieľové hodnoty podľa smernice 2009/33/ES³⁰, **d'alej 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.

cieľových hodnôt špecifických emisií podľa článku 6 zohľadnil technický pokrok a vývoj logistiky nákladnej dopravy, Komisia **priebežne a včas aktualizuje simulačný nástroj VECTO** a je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 15, aby mohla meniť tieto ustanovenia uvedené v prílohách I a II:

Pozmeňujúci návrh

Komisia do 31. decembra 2022 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o účinnosti tohto nariadenia, cieľovej hodnote zníženia emisií CO₂, ktorá sa má **v prípade potreby upraviť** na rok 2030 podľa článku 1, **referenčnej hodnote pre podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, ktorá sa má v prípade potreby upraviť na rok 2030 podľa článku 5**, a stanovení cieľov zníženia emisií CO₂ pre iné typy ťažkých úžitkových vozidiel vrátane prívesov **a profesionálnych vozidiel, ako sú vozidlá určené na odvoz odpadkov**. Uvedená správa musí obsahovať aj posúdenie účinnosti postupov, najmä pokiaľ ide o **zavádzanie vozidiel** s nulovými a nízkymi emisiami – predovšetkým **autobusov** s prihliadnutím na cieľové hodnoty podľa smernice 2009/33/ES³⁰, systém kreditov CO₂ a vhodnosť ďalšieho uplatňovania týchto postupov od roku 2030 vrátane, **zavádzanie potrebnej infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc, možnosť zavedenia noriem emisií CO₂ najmä pre profesionálne vozidlá, rôzne kombinácie vozidiel presahujúce štandardné rozmery vzťahujúce sa na vnútroštátnu dopravu, ako sú modulárne koncepcie, reprezentatívnosť hodnôt emisií CO₂ a spotreby paliva v reálnych podmienkach stanovených v súlade s nariadením (EÚ) 2017/2400, ako aj posúdenie aktualizácie**

simulačného nástroja VECTO. Správa sa v prípade potreby doplní návrhom na zmenu tohto nariadenia.

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

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

Pozmeňujúci návrh 76

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Komisia vypracuje najneskôr do 31. decembra 2020 osobitnú metodiku s cieľom zahrnúť v prípade pohonov využívajúcich CNG a LNG účinok používania moderných a obnoviteľných plynných motorových palív spĺňajúcich kritériá udržateľnosti vymedzené v návrhu revízie smernice o obnoviteľných zdrojoch energie (RED II) do výpočtu priemerných emisií z vozového parku. Táto metodika sa podľa potreby doplní návrhom na zmenu tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 73

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Komisia ďalej vyhodnotí možnosť vývoja metodiky na posudzovanie emisií CO₂ za celý životný cyklus všetkých ťažkých úžitkových vozidiel umiestňovaných na trh Únie. Na základe tohto hodnotenia Komisia v prípade potreby predloží Európskemu parlamentu a Rade legislatívny návrh s cieľom stanoviť pre výrobcov povinnosť podávať správy o emisiách počas životného cyklu a s cieľom špecifikovať potrebné pravidlá a postupy podávania týchto správ.

Pozmeňujúci návrh 62

Návrh nariadenia Článok 14 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Komisii pomáha Výbor **xxx** zriadený **nariadením (EÚ) č. .../2018 [riadenie]**. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Pozmeňujúci návrh

1. Komisii pomáha Výbor **pre zmenu klímy** zriadený **článkom 26 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013^{1a}**. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

^{1a} **Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 525/2013 z 21. mája 2013 o mechanizme monitorovania a nahlasovania emisií skleníkových plynov a nahlasovania ďalších informácií na úrovni členských štátov a Únie relevantných z hľadiska zmeny klímy a o zrušení rozhodnutia č. 280/2004/ES (Ú. v. EÚ L 165, 18.6.2013, s. 13).**

Pozmeňujúci návrh 63

Návrh nariadenia Článok 15 – odsek 2

Text predložený Komisiou

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].

Pozmeňujúci návrh

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku **2 ods. 2a, článku 7a, článku 9 ods. 3a**, článku 10 ods. 2, **článku 11 ods. 2a** a článku 12 ods. 1 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Pozmeňujúci návrh 64

Návrh nariadenia Článok 15 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 10 ods. 2 a v článku 12 ods. 1 môže Európsky parlament alebo Rada

Pozmeňujúci návrh

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku **2 ods. 2a, článku 7a, článku 9 ods. 3a**, článku 10 ods. 2, **článku 11 ods. 2a** a

kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa 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.

Pozmeňujúci návrh 65

Návrh nariadenia Článok 15 – odsek 6

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh 66

Návrh nariadenia Článok 16 – odsek 1

Nariadenie (ES) č. 595/2009
Článok 5 – odsek 4 – písmeno l

Text predložený Komisiou

(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

článku 12 ods. 1 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať.

Rozhodnutím o odvolaní sa 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.

Pozmeňujúci návrh

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 2 ods. 2a, článku 7, článku 9 ods. 3a, článku 10 ods. 2, článku 11 ods. 2a 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.

Pozmeňujúci návrh

„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;

vykonávacích opatrení; *tento postup musia vykonávať akreditované a nezávislé tretie strany v súlade s článkom 13 ods. 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858^{1a}.*

^{1a} 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).

Pozmeňujúci návrh 77

Návrh nariadenia Článok 16 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 16a

Zmena smernice 96/53/ES

V prílohe I k smernici 96/53/ES^{1a} sa za bod 2.2.4.2 vkladajú tieto body:

„2.2.5 „Maximálna povolená hmotnosť jazdných súprav s pohonom na alternatívne palivá vymedzených v článku 5 ods. 2 písm. b) nariadenia (EÚ) .../2018 [návrh nariadenia COM(2018)0284] sa zvyšuje o dodatočnú hmotnosť vyžadovanú technológiou alternatívneho pohonu, a to najviac o 1 tonu.

2.2.6 Maximálna povolená hmotnosť jazdných súprav s nulovými emisiami sa zvyšuje o dodatočnú hmotnosť vyžadovanú technológiami s nulovými emisiami, ktorá závisí od dojazdu vozidla s nulovými emisiami, a to najviac o 2 tony. Komisia najneskôr do 1. júla 2019 prijme vzorec na výpočet vyžadovanej hmotnosti.“

1a Smernica Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

Pozmeňujúci návrh 67

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 2 – bod 2.3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2.3. Výpočet koeficientu nulových a nízkych emisií v zmysle článku 5

vypúšťa sa

Koeficient nulových a nízkych emisií (ZLEV) v zmysle článku 5 za každého výrobcu a každý kalendárny rok sa vypočíta takto:

$ZLEV = V/(V_{conv} + V_{zlev})$ pri minimálnej hodnote 0,97

kde

V je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu s výnimkou všetkých profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 písm. a);

V_{conv} je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu s výnimkou všetkých profesionálnych vozidiel v súlade s článkom 4 písm. a) a s výnimkou ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami;

V_{zlev} je súčet hodnôt V_{in} a V_{out};

kde

neplatí

pričom je súčet za všetky nové ťažké úžitkové vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami s vlastnosťami stanovenými v článku 2 ods. 1 písm. a) až d);

neplatí

CO_{2v} sú špecifické emisie CO₂ v g/km ťažkého úžitkového vozidla s nulovými a nízkymi emisiami určené v súlade s

bodom 2.1.

V_{out} je celkový počet ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami z kategórií uvedených v článku 2 ods. 1 druhom pododseku vynásobený dvomi a pri maximálne 1,5 % hodnoty V_{conv}.

Pozmeňujúci návrh 68

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 2 – bod 2.7 – vzorec

Text predložený Komisiou

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} \text{podiel}_{,sg} \times MPW_{sg} \times \text{avgCO}_{2,sg}$$

kde

\sum_{sg} je súčet hodnôt za všetky podskupiny

ZLEV sa vypočíta podľa bodu 2.3

$\text{podiel}_{,sg}$ sa vypočíta podľa bodu 2.4

MPW_{sg} sa vypočíta podľa bodu 2.6

$\text{avgCO}_{2,sg}$ sa vypočíta podľa bodu 2.2

Pozmeňujúci návrh

$$CO_2 = \sum_{sg} \text{podiel}_{,sg} \times MPW_{sg} \times \text{avgCO}_{2,sg}$$

kde

\sum_{sg} je súčet hodnôt za všetky podskupiny

$\text{podiel}_{,sg}$ sa vypočíta podľa bodu 2.4

MPW_{sg} sa vypočíta podľa bodu 2.6

$\text{avgCO}_{2,sg}$ sa vypočíta podľa bodu 2.2

Pozmeňujúci návrh 69

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 4 – odsek 1 – vzorec – riadok 1

Text predložený Komisiou

$$T = \sum_{sg} \text{podiel}_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2,sg}$$

Pozmeňujúci návrh

$$T = \text{koeficient_referenčnej_hodnoty_ZLEV} * \sum_{sg} \text{podiel}_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2,sg}$$

Pozmeňujúci návrh 70

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 4 – odsek 1 – vzorec – riadok 4

Text predložený Komisiou

rf je cieľové zníženie emisií CO₂ (v %) stanovené v článku 1 písm. a) a b) pre konkrétny kalendárny rok;

Pozmeňujúci návrh

rf je cieľové zníženie emisií CO₂ (v %) stanovené v článku 1 **prvom pododseku** písm. a) a b) pre konkrétny kalendárny rok;

Pozmeňujúci návrh 71

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 4 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

V období od roku 2025 do roku 2029 je koeficient_referenčnej_hodnoty_ZLEV ($1 + y - x$) s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,03 alebo nižší ako 0,97, kedy sa koeficient_referenčnej_hodnoty_ZLEV stanoví na 1,03, resp. 0,97.

Kde

x je 5 %;

y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v produkcii výrobcu novo evidovaných ťažkých úžitkových vozidiel vypočítaný ako súčet celkového počtu vozidiel s nulovými emisiami kategórie N, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 510/2011 a nespĺňajú charakteristiky stanovené v článku 2 ods. 1 písm. a) až d), a celkového počtu vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré spĺňajú charakteristiky stanovené v článku 2 ods. 1 písm. a) až d), pričom každý z nich sa považuje za ZLEV_špecifická_hodnota v súlade s ďalej uvedeným vzorcom, vydelený celkovým počtom vozidiel zaevidovaných v príslušnom kalendárnom roku;

*ZLEV_špecifická_hodnota = $1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg}))$, kde:*

CO_{2v} sú špecifické emisie CO₂ v g/km ťažkého úžitkového vozidla s nulovými a nízkymi emisiami určené v súlade s bodom 2.1;

rCO_{2sg} sa vypočíta podľa oddielu 3.

Pozmeňujúci návrh 72

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 4 – odsek 1 b (nový)

Pre rok 2030 je

koeficient_referenčnej_hodnoty_ZLEV ($1 + y - x$) s výnimkou prípadu, keď je tento súčet vyšší ako 1,05, kedy sa koeficient_referenčnej_hodnoty_ZLEV stanoví na 1,05;

ak je tento súčet medzi 1,00 a 0,98, koeficient_referenčnej_hodnoty_ZLEV sa stanoví na 1,0;

ak je tento súčet nižší ako 0,95, koeficient_referenčnej_hodnoty_ZLEV sa stanoví na 0,95.

Kde

x je 20 % v závislosti od preskúmania podľa článku 13;

y je podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami v produkcii výrobcu novo evidovaných ťažkých úžitkových vozidiel, vypočítaný ako súčet celkového počtu vozidiel s nulovými emisiami kategórie N, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 510/2011 a nespĺňajú charakteristiky stanovené v článku 2 ods. 1 písm. a) až d), a celkového počtu vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré spĺňajú charakteristiky stanovené v článku 2 ods. 1 písm. a) až d), pričom každý z nich sa považuje za ZLEV_špecifická_hodnota v súlade s nižšie uvedeným vzorcom, vydelený celkovým počtom vozidiel za evidovaných v príslušnom kalendárnom roku

$ZLEV_špecifická_hodnota = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg}))$, kde:

CO_{2v} sú špecifické emisie CO_2 v g/km ťažkého úžitkového vozidla s nulovými a nízkymi emisiami určené v súlade s bodom 2.1;

rCO_{2sg} sa vypočíta podľa oddielu 3.