



**2023/0042(COD)**

19.9.2023

## **STANOVISKO**

Výboru pre dopravu a cestovný ruch

pre Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO<sub>2</sub> pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956  
(COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Andris Ameriks

PA\_Legam

## STRUČNÉ ODÔVODNENIE

Napriek tomu, že politiky EÚ v oblasti klímy a energetiky vedú k výraznému zníženiu emisií skleníkových plynov vo všetkých odvetviach, emisie skleníkových plynov z dopravy v EÚ stále rastú a predstavujú štvrtinu celkových európskych emisií skleníkových plynov. V tomto rámci predstavuje najrelevantnejší údaj cestná doprava (viac ako 70 %), pričom ťažké úžitkové vozidlá sú zodpovedné za viac ako 27 % emisií. Kľúčovým faktorom, ktorý ovplyvňuje tento údaj, je rast dopytu po nákladnej doprave a jej aktivity od roku 2000, ktoré by sa mali v budúcnosti ešte zvýšiť.

Vzhľadom tieto skutočnosti bude zmena existujúcich záväzných cieľov zníženia emisií CO<sub>2</sub> pre ťažké úžitkové vozidlá účinná, pokiaľ ide o dosiahnutie cieľov zelenej transformácie aj vzhľadom na súčasný geopolitický kontext: ako sa zdôrazňuje v pláne REPowerEU, ruská invázia na Ukrajinu ešte zvýšila potrebu zníženia závislosti EÚ od fosílnych palív v porovnaní s minulosťou.

Po druhé, reforma má potenciál priniesť prevádzkovateľom dopravy a užívateľom výhody. Širšie zavádzanie energeticky efektívnejších vozidiel, ktoré sa dosiahne motivovaním výrobcov, aby zvýšili svoju ponuku vozidiel s nulovými emisiami, povedie k cenovo dostupnejším modelom vozidiel s nulovými emisiami a všeobecnému zníženiu celkových nákladov na vlastníctvo takýchto vozidiel.

Po tretie, reforma by mohla zohrať úlohu pri posilňovaní vedúceho postavenia EÚ v oblasti priemyselných technológií a inovácií, najmä v prebiehajúcom globálnom prechode na mobilitu s nulovými emisiami, a nasmerovať investície do technológií s nulovými emisiami.

Cenným bodom návrhu je začlenenie mestských autobusov do pozmeňujúceho nariadenia. Zníženie emisií CO<sub>2</sub> v mestských oblastiach prinesie niekoľko pozitívnych aspektov, čím sa zlepší kvalita ovzdušia v mestách, ako aj zdravie jednotlivcov európskych občanov. Vzhľadom na túto skutočnosť a so zreteľom na možnosť vylúčiť obmedzený podiel autobusov stanovený v článku 3b ods. 2 návrhu spravodajca zdôraznil, že je dôležité skrátiť časový rámec pre Komisiu na prijímanie delegovaných aktov v tejto konkrétnej veci s cieľom poskytnúť hospodárskym subjektom istotu.

Na druhej strane sa pri prechode z vozidiel na fosílnu palivá na vozidlá s nulovými emisiami musia zohľadniť sociálne a hospodárske vplyvy, ktoré môžu spôsobiť, aby sa pri prechode na cieľ klimaticky neutrálnej Európy na nikoho nezabudlo. Nerovnosť v prístupe k dopravným sieťam ovplyvňujú každodenný život miliónov ľudí, najmä pokiaľ ide o skupiny s nižšími príjmami, používateľov zo skupín s osobitnými potrebami a z okrajových oblastí. S tým úzko súvisí otázka prepojenia medzi vidieckymi, prímestskými a mestskými oblasťami, najmä v prípade geografických špecifik, ako napríklad v prípade ostrovov, najvzdialenejších regiónov a území, vidieckych alebo odľahlých oblastí, menej prístupných okrajových oblastí a horských oblastí. Preto je potrebné, aby úsilie o dekarbonizáciu dopravy zohľadňovalo náležité opatrenia s cieľom zabezpečiť cenovú dostupnosť a prístupnosť dopravy, zabrániť dopravnej chudobe a zabezpečiť rovnaký prístup do centier miest.

Spravodajca okrem toho zdôrazňuje, že sa musia dôkladne zohľadniť sociálne vplyvy transformácie aj v automobilovom priemysle a umožniť, aby bol proces postupného

vyraďovania vozidiel poháňaných fosílnymi palivami spojený s opatreniami pre pracovníkov v tomto konkrétnom odvetví. Tieto opatrenia by sa mali stanoviť v plánoch spravodlivej transformácie a sociálno-klimatických plánoch. Spravodajca preto navrhuje, aby sa príjmy z poplatkov za nadmerné emisie a správnych pokút považovali za príjmy pripísané nedávno vytvorenému Sociálno-klimatickému fondu s cieľom prispieť k sociálne spravodlivému prechodu na klimatickú neutralitu.

Týmto stanoviskom sa spravodajca snaží zabezpečiť, aby budúci vozový park ťažkých úžitkových vozidiel splnil svoju úlohu a viedol k 90 % zníženiu emisií skleníkových plynov z dopravy do roku 2050 v porovnaní s rokom 1990, ako sa uvádza v Európskej zelenej dohode, a zároveň poskytol výhody európskym prevádzkovateľom a používateľom dopravy, z ktorých väčšinu tvoria MSP, a to v dôsledku širšieho zavádzania energeticky účinnejších vozidiel.

## POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch vyzýva Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, aby ako gestorský výbor vzal do úvahy:

### Pozmeňujúci návrh 1

#### Návrh nariadenia Odôvodnenie 1

*Text predložený Komisiou*

(1) Riešenie výziev súvisiacich s klímou a so životným prostredím a dosiahnutie cieľov Parížskej dohody prijatej v decembri 2015 v rámci Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC) sú ťažiskom oznámenia o Európskej zelenej dohode, ktoré Komisia prijala 11. decembra 2019<sup>10</sup>. Potreba a význam Európskej zelenej dohody vzhľadom na veľmi vážny vplyv pandémie COVID-19 na zdravie a hospodársku prosperitu občanov Únie ešte vzrástli.

---

<sup>10</sup> Oznámenie Komisie z 11. decembra 2019 o Európskej zelenej dohode, COM(2019) 640 final.

*Pozmeňujúci návrh*

(1) Riešenie výziev súvisiacich s klímou a so životným prostredím a dosiahnutie cieľov Parížskej dohody prijatej v decembri 2015 v rámci Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC) sú ťažiskom oznámenia o Európskej zelenej dohode, ktoré Komisia prijala 11. decembra 2019<sup>10</sup>. Potreba a význam Európskej zelenej dohody vzhľadom na veľmi vážny vplyv pandémie COVID-19 na zdravie a hospodársku prosperitu občanov Únie **a vplyv ruskej nezákonnej, nevyprovokovanej a nespravodlivej útočnej vojny proti Ukrajine vrátane obnovy Ukrajiny po vojne** ešte vzrástli.

---

<sup>10</sup> Oznámenie Komisie z 11. decembra 2019 o Európskej zelenej dohode, COM(2019) 640 final.

### Pozmeňujúci návrh 2

#### Návrh nariadenia Odôvodnenie 2

*Text predložený Komisiou*

(2) V Európskej zelenej dohode sa kombinuje komplexný súbor vzájomne sa posilňujúcich opatrení a iniciatív zameraných na dosiahnutie klimatickej

*Pozmeňujúci návrh*

(2) V Európskej zelenej dohode sa kombinuje komplexný súbor vzájomne sa posilňujúcich opatrení a iniciatív zameraných na dosiahnutie klimatickej

neutrality v Únii do roku 2050 a vytyčuje sa nová stratégia rastu, ktorej cieľom je transformovať Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom efektívne využívajúcim zdroje, kde hospodársky rast nezávisí od využívania zdrojov. Jej cieľom je takisto ochraňovať, šetriť a zveľaďovať prírodný kapitál Únie a chrániť zdravie a blaho občanov pred environmentálnymi rizikami a vplyvmi. Zároveň táto transformácia vplýva inak na ženy ako na mužov a má osobitný dosah na niektoré znevýhodnené skupiny, napríklad na starších ľudí, osoby so zdravotným postihnutím či osoby s menšinovým rasovým alebo etnickým pôvodom. Preto sa musí zabezpečiť, aby bola táto transformácia spravodlivá a inkluzívna a aby sa pri nej na nikoho nezabudlo.

neutrality v Únii do roku 2050 a vytyčuje sa nová stratégia rastu, ktorej cieľom je transformovať Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom efektívne využívajúcim zdroje, kde hospodársky rast nezávisí od využívania zdrojov. Jej cieľom je takisto ochraňovať, šetriť a zveľaďovať prírodný kapitál Únie a chrániť zdravie a blaho občanov pred environmentálnymi rizikami a vplyvmi. Zároveň táto transformácia vplýva inak na ženy ako na mužov a má osobitný dosah na niektoré znevýhodnené skupiny, napríklad na **ľudí žijúcich v okrajových, vidieckych oblastiach a v najvzdialenejších regiónoch**, starších ľudí, osoby so zdravotným postihnutím či osoby s menšinovým rasovým alebo etnickým pôvodom. Preto sa musí zabezpečiť, aby bola táto transformácia spravodlivá a inkluzívna a aby sa pri nej na nikoho nezabudlo.

### Pozmeňujúci návrh 3

#### Návrh nariadenia Odôvodnenie 5

*Text predložený Komisiou*

(5) K dosiahnutiu tohto zníženia emisií by mali prispieť všetky odvetvia hospodárstva vrátane odvetvia cestnej dopravy.

*Pozmeňujúci návrh*

(5) K dosiahnutiu tohto zníženia emisií by mali prispieť všetky odvetvia hospodárstva vrátane odvetvia cestnej dopravy, **ktoré je jediným odvetvím v Únii, v ktorom sa emisie od 90. rokov 20. storočia zvyšujú. Najmä preprava ťažkými úžitkovými vozidlami predstavuje viac ako štvrtinu emisií skleníkových plynov z cestnej dopravy v EÚ a za viac ako 6 % celkových emisií skleníkových plynov v EÚ. Urýchlenie dekarbonizácie je ešte dôležitejšie vzhľadom na skutočnosť, že sa očakáva ďalší nárast činnosti nákladných vozidiel v EÚ o 40 % v období 2019 až 2050, zatiaľ čo činnosť autobusov a autokarov by v rovnakom**

*období vzrástla o 10 %.*

#### **Pozmeňujúci návrh 4**

##### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 5 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(5 a) V oznámení o novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu<sup>1a</sup> sa zdôrazňuje, že verejné orgány by mali zabezpečiť dostupnosť efektívnej, interoperabilnej a používateľsky ústretovej infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc na alternatívne palivá. Dostupnosť tejto infraštruktúry má zásadný význam pre dosiahnutie cieľa dekarbonizácie mestskej mobility. Komisia by pri preskúmaní účinnosti a vplyvu tohto nariadenia mala zohľadniť aj zavádzanie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc vhodných pre ťažké úžitkové vozidlá v členských štátoch.**

---

<sup>1a</sup> **Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom Nový rámec EÚ pre mestskú mobilitu, COM(2021) 811 final zo 14.12.2021.**

#### **Pozmeňujúci návrh 5**

##### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 5 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(5b) V oznámení o novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu<sup>4a</sup> sa zdôrazňuje, že verejné orgány by mali zabezpečiť dostupnosť efektívnej, interoperabilnej a používateľsky ústretovej infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc na alternatívne palivá. Dostupnosť tejto**

*infraštruktúry má zásadný význam pre dosiahnutie cieľ a dekarbonizácie mestskej mobility. Komisia by pri preskúmaní účinnosti a vplyvu tohto nariadenia mala zohľadniť aj zavádzanie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc vhodných pre ťažké úžitkové vozidlá v členských štátoch.*

---

*<sup>4a</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom Nový rámec EÚ pre mestskú mobilitu, COM(2021) 811 final zo 14.12.2021.*

## **Pozmeňujúci návrh 6**

**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 5 c (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(5 c) Investície do dekarbonizácie osobných dopravných prostriedkov by nemali mať negatívny vplyv na prístup k mobilite s rizikom rozšírenia problémov dopravnej chudoby a vylúčenia riedko osídlených oblastí.*

## **Pozmeňujúci návrh 7**

**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 5 d (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(5 d) Revízia tohto nariadenia<sup>1a</sup> je síce v súlade s environmentálnymi cieľmi, konkrétne s dekarbonizáciou cestnej dopravy v boji proti zmene klímy, mali by v rámci nej však zohľadniť aj významné priemyselné a sociálne dôsledky s cieľom zabezpečiť zamestnanosť a dostupnú mobilitu pre všetkých.*



## **Pozmeňujúci návrh 8**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 8**

#### *Text predložený Komisiou*

(8) S cieľom prispieť k zníženiu čistých emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 a v súlade so zásadou prvoradosti energetickej efektívnosti je potrebné **sprísniť** požiadavky na zníženie emisií stanovené v nariadení (EÚ) 2019/1242 pre ťažké úžitkové vozidlá. Takisto sa musí stanoviť jasné smerovanie k ďalšiemu znižovaniu emisií po roku 2030 s cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľa klimatickej neutrality do roku 2050.

#### *Pozmeňujúci návrh*

(8) S cieľom prispieť k zníženiu čistých emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 a v súlade so zásadou prvoradosti energetickej efektívnosti je potrebné **posúdiť** požiadavky na zníženie emisií stanovené v nariadení (EÚ) 2019/1242 pre ťažké úžitkové vozidlá. Takisto sa musí stanoviť jasné smerovanie k ďalšiemu znižovaniu emisií po roku 2030 s cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľa klimatickej neutrality do roku 2050.

## **Pozmeňujúci návrh 9**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 9**

#### *Text predložený Komisiou*

(9) Prísnejšie požiadavky na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> by mali podnietiť zvýšenie podielu vozidiel s nulovými emisiami uvádzanými na trh Únie a zároveň by mali poskytnúť prínos používateľom a občanom v podobe kvality ovzdušia a úspor energie, ako aj zabezpečiť, že bude možné zachovať inovácie v hodnotovom reťazci automobilového priemyslu. Medzi vozidlá s nulovými emisiami v súčasnosti patria

#### *Pozmeňujúci návrh*

(9) Prísnejšie požiadavky na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> by mali podnietiť zvýšenie podielu vozidiel s nulovými **a nízkymi** emisiami uvádzanými na trh Únie a zároveň by mali poskytnúť prínos používateľom a občanom v podobe kvality ovzdušia a úspor energie, ako aj zabezpečiť, že bude možné zachovať inovácie v hodnotovom reťazci automobilového priemyslu. **Automobilový priemysel v EÚ zostáva jedným z pilierov**

batériové elektrické vozidlá, vozidlá s palivovým článkom a iné vozidlá na vodíkový pohon, pričom stále vznikajú technologické inovácie.

*hospodárstva, keďže prispieva 7 % k európskemu HDP, vytvára 4,6 milióna pracovných miest a zostáva na čele technologických inovácií, pričom do výskumu a vývoja sa každoročne investuje 60 miliárd EUR. Tento priemysel je potrebné podporiť v jeho environmentálnej a digitálnej transformácii, keďže európski výrobcovia v súčasnosti čelia trojnásobnému tlaku v podobe prísnených environmentálnych predpisov, rastúcich investičných potrieb v oblasti inovácií a intenzívnejšej medzinárodnej konkurencie. Prísnejšie normy týkajúce sa zníženia emisií CO<sub>2</sub> sa musia stať technologicky neutrálnymi pri dosahovaní cieľových hodnôt pre celý vozový park, ktoré sa nimi stanovujú. Vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré sú poháňané pokročilými biopalivami alebo syntetickými palivami, ako sú vymedzené v smernici (EÚ) 2018/2001<sup>1a</sup>. Medzi vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami v súčasnosti patria batériové elektrické vozidlá, vozidlá s palivovým článkom a iné vozidlá na vodíkový pohon, pričom stále vznikajú technologické inovácie.*

---

*<sup>1a</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (prepracované znenie).*

## **Pozmeňujúci návrh 10**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 9 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(9 a) Elektrické vozidlá na batérie, palivové články a iné vozidlá na vodíkový pohon majú veľký potenciál dekarbonizovať určité segmenty odvetvia ťažkej nákladnej dopravy a ich rozvoj by*

*sa mal podporovať, pričom treba zohľadniť skutočnosť, že žiadna technológia nie je bez vplyvu na životné prostredie. Ak elektrifikácia nie je možná alebo je menej účinná a vozidlá na vodíkové palivo nie sú vhodné alebo nákladovo konkurencieschopné, zásada technologickej neutrality umožňuje zabezpečiť rovnaké podmienky pre ostatné vyspelejšie technológie.*

## Pozmeňujúci návrh 11

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 9 b (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(9 b) Po konzultácii so zainteresovanými stranami by Komisia mala najneskôr rok po nadobudnutí účinnosti nariadenia predložiť návrh na registráciu ťažkých úžitkových vozidiel poháňaných výlučne uhlíkovo neutrálnymi palivami na účely dodržiavania predpisov v súlade s právom EÚ a s cieľom Únie týkajúcim sa klimatickej neutrality.*

## Pozmeňujúci návrh 12

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 10

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(10) V tomto kontexte by sa mali stanoviť nové **prísnejšie** ciele zníženia emisií CO<sub>2</sub> pre nové ťažké úžitkové vozidlá na obdobie od roku 2030. Tieto ciele **treba stanoviť na úroveň, ktorá bude predstavovať jasný signál na zrýchlenie uvádzania** vozidiel s nulovými emisiami na trh Únie a na stimuláciu nákladovo efektívnych inovácií v oblasti technológií s nulovými emisiami.

(10) V tomto kontexte by sa mali stanoviť nové ciele zníženia emisií CO<sub>2</sub> pre nové ťažké úžitkové vozidlá na obdobie od roku 2030. Tieto ciele **by mali byť v súlade s dostupnými základnými podmienkami, konkrétne dostatočne hustou sieťou infraštruktúry pre alternatívne palivá, s cieľom podporiť uvádzanie** vozidiel s nulovými emisiami na trh Únie a na stimuláciu nákladovo efektívnych inovácií v oblasti technológií s nulovými emisiami.

### Pozmeňujúci návrh 13

#### Návrh nariadenia Odôvodnenie 10 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(10 a) Zásada technologickej neutrality má rozhodujúci význam pre zabezpečenie efektívnosti a plurality riešení, zachovanie a urýchlenie inovácií a rozvoja, a to aj v oblasti prelomových technológií, a na umožnenie flexibility trhu a rozmanitosti sociálneho správania. V tomto zmysle je dôležité, aby sa cestná doprava neobmedzovala len na jednu technológiu, ale aby sa podporovali inovácie a komplementárnosť účinných alternatívnych technológií, napríklad kombinované využívanie hybridných vozidiel a nízkouhlíkových palív. Okrem toho by bol jednotný prístup na európskej úrovni (tzv. one size fits all) ohrozený veľkou hospodárskou, sociálnou, geografickou a infraštruktúrnou rozmanitosťou v rámci členských štátov a medzi nimi, zatiaľ čo kombinácia doplnkových technológií umožňuje každému regiónu zaviesť na zníženie emisií také riešenia, ktoré mu najlepšie vyhovujú.**

### Pozmeňujúci návrh 14

#### Návrh nariadenia Odôvodnenie 10 b (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(10 b) Na doplnenie úsilia tohto nariadenia zameraného na zvýšenie dostupnosti a využívania vozidiel s nulovými emisiami by sa mal zaviesť uhlíkový korekčný faktor, ktorý by náležite odrážal príspevok používania palív neutrálnych z hľadiska CO<sub>2</sub>, ako sú**

*biopalivá, bioplyn, palivá z biomasy a syntetické palivá, pri posudzovaní súladu so znížením emisií CO<sub>2</sub> novoevidovaných ťažkých úžitkových vozidiel.*

## Pozmeňujúci návrh 15

### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 11 – odsek 1

*Text predložený Komisiou*

V aktualizovanej novej priemyselnej stratégii<sup>14</sup> sa navrhuje spoločná tvorba zelených a digitálnych spôsobov transformácie v spolupráci s priemyslom, subjektmi verejného sektora, so sociálnymi partnermi a s ďalšími zainteresovanými stranami. V tejto súvislosti sa vytvára spôsob transformácie pre ekosystém mobility, ktorý bude sprevádzať transformáciu hodnotového reťazca automobilového priemyslu. V rámci tohto spôsobu sa osobitne prihliada na malé a stredné podniky v automobilovom dodávateľskom reťazci, na konzultácie so sociálnymi partnermi, a to aj zo strany členských štátov, a takisto vychádza z programu v oblasti zručností pre Európu s jeho iniciatívami, ako je Pakt o zručnostiach na mobilizáciu súkromného sektora a ostatných zainteresovaných strán s cieľom zvyšovať úroveň zručností európskej pracovnej sily a rekvalifikovať ju s ohľadom na zelenú a digitálnu transformáciu, a z mechanizmu na podporu talentov v rámci iniciatívy Využívanie talentov v regiónoch EÚ. Zároveň sa v rámci neho riešia náležité opatrenia a stimuly na európskej a vnútroštátnej úrovni na podporu cenovej dostupnosti vozidiel s nulovými emisiami. Mohlo by to napríklad zahŕňať možnosť pre členské štáty využiť navrhovaný Sociálno-klimatický fond na pomoc mikropodnikom pri nákupe kamiónov a nákladných

*Pozmeňujúci návrh*

V aktualizovanej novej priemyselnej stratégii<sup>14</sup> sa navrhuje spoločná tvorba zelených a digitálnych spôsobov transformácie v spolupráci s priemyslom, subjektmi verejného sektora, so sociálnymi partnermi a s ďalšími zainteresovanými stranami. V tejto súvislosti sa vytvára spôsob transformácie pre ekosystém mobility, ktorý bude sprevádzať transformáciu hodnotového reťazca automobilového priemyslu. V rámci tohto spôsobu sa osobitne prihliada na malé a stredné podniky v automobilovom dodávateľskom reťazci, na konzultácie so sociálnymi partnermi, a to aj zo strany členských štátov, a takisto vychádza z programu v oblasti zručností pre Európu s jeho iniciatívami, ako je Pakt o zručnostiach na mobilizáciu súkromného sektora a ostatných zainteresovaných strán s cieľom zvyšovať úroveň zručností európskej pracovnej sily a rekvalifikovať ju s ohľadom na zelenú a digitálnu transformáciu, a z mechanizmu na podporu talentov v rámci iniciatívy Využívanie talentov v regiónoch EÚ. Zároveň sa v rámci neho riešia náležité opatrenia a stimuly na európskej a vnútroštátnej úrovni na podporu cenovej dostupnosti vozidiel s nulovými emisiami. Mohlo by to napríklad zahŕňať možnosť pre členské štáty využiť navrhovaný Sociálno-klimatický fond na pomoc mikropodnikom pri nákupe kamiónov a nákladných vozidiel s nulovými emisiami. **Osobitná**

vozidiel s nulovými emisiami.

***pozornosť by sa mala venovať aj vplyvu tejto transformácie na MSP v celom dodávateľskom reťazci.***

---

<sup>14</sup> Oznámenie Komisie o aktualizácii novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy, COM(2021) 350 final, 5. máj 2021.

---

<sup>14</sup> Oznámenie Komisie o aktualizácii novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy, COM(2021) 350 final, 5. máj 2021.

## **Pozmeňujúci návrh 16**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 11 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***(11 a) Rýchle zavedenie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc si vyžaduje dostupnosť kvalifikovaných inštalatérov. Investície do rekvalifikácie a zvyšovania úrovne zručností budú základným kameňom pri plnení cieľov tohto nariadenia a zabezpečia spravodlivú transformáciu v odvetví výroby nákladných vozidiel.***

## **Pozmeňujúci návrh 17**

### **Návrh nariadenia**

#### **Odôvodnenie 12**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(12) Cieľové hodnoty pre celý vozový park Únie treba doplniť nevyhnutným zavedením infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc, ako sa stanovuje v návrhu Komisie týkajúcom sa nariadenia o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá<sup>16</sup>.

(12) Cieľové hodnoty pre celý vozový park Únie treba doplniť nevyhnutným zavedením infraštruktúry ***verejne prístupných*** nabíjacích a čerpacích staníc, ako sa stanovuje v návrhu Komisie týkajúcom sa nariadenia o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá<sup>16</sup>. ***Zavádzanie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc je rovnako dôležité aj na súkromných miestach (napríklad v súkromných depách a logistických centrách) na zabezpečenie nočného***

*nabíjania a nabíjania na mieste určenia. Je nevyhnutné zabezpečiť, aby sa na žiadny európsky región nezabudlo, a aby sa náležite riešili regionálne rozdiely v zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, najmä v menej rozvinutých regiónoch alebo regiónoch so špecifickými potrebami a podmienkami, ako sú vidiecke a riedko osídlené oblasti, vzdialené, najvzdialenejšie, ostrovné a horské regióny. Táto verejná a súkromná sieť nabíjacích a čerpacích staníc je základnou podmienkou, aby výrobcovia mohli dosiahnuť ciele v oblasti znižovania emisií CO<sub>2</sub>.*

---

<sup>16</sup> Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ, 14.7.2021, COM(2021) 559 final.

---

<sup>16</sup> Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ, 14.7.2021, COM(2021) 559 final.

## **Pozmeňujúci návrh 18**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 12 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(12a) Primerané zavádzanie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc pre alternatívne palivá je základným predpokladom rozvoja trhu s vozidlami s nulovými a nízkymi emisiami, a teda aj úspechu tohto nariadenia; preto by akékoľvek zvýšenie cieľov tohto nariadenia v oblasti znižovania emisií vrátane priebežných cieľov malo byť sprevádzané zvýšením cieľov zavádzania stanovených v rámci revízie smernice o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá; preto je prvoradé zachovať a posilniť investície do jej zavádzania. Členským štátom by sa mala poskytnúť dostatočná podpora a pomoc pri dosahovaní tohto**

*cieľa z dôvodu veľkých investičných potrieb v desaťročí, počas ktorého sa zvýšia ich daňové straty a prevody daňových príjmov smerom k alternatívnym palivám. V tejto súvislosti je dôležité zdôrazniť, že problematika čerpania pohonnej látky je neoddeliteľne spätá so samotnou autonómiou vozidiel, pričom čím bude táto autonómia vyššia, tým menej často bude potrebné čerpať pohonnú látku – a že by teda Komisia mala zohľadňovať technologický vývoj, najmä pokiaľ ide o autonómiu batérií, ktorý ovplyvňuje zavádzanie infraštruktúry.*

## **Pozmeňujúci návrh 19**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 12 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(12b) Minimálne požiadavky na nabíjaciu infraštruktúru pre ťažké úžitkové vozidlá stanovené v nariadení o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá nemusia dosiahnuť úroveň, ktorú požadujú prísnejšie emisné normy CO<sub>2</sub>. Preto je mimoriadne dôležité, aby sa v rámci nástrojov financovania EÚ a členských štátov uprednostňovala podpora ďalšieho rozvoja projektov infraštruktúry pre alternatívne palivá.*

## **Pozmeňujúci návrh 20**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 13**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(13) *Prechod ku klimatickej neutralite si vyžaduje značné investície do elektrických sietí vrátane zvýšenia kapacity, odolnosti a skladovania, ako aj*

(13) *Zavedenie batériových elektrických vozidiel, vozidiel na palivové články a iných vozidiel na vodíkový pohon si nepochybne vyžiada značné investície*



d'alších pripojení. ***Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, pri cieľových úrovniach navrhovaných v článku 3a na rok 2030 zostanú podiel vozidiel s nulovými emisiami na celkovom vozovom parku vozidiel pohybujúcich sa po ceste a spotreba elektrickej energie v tomto odvetví obmedzené. Preto zostane obmedzený aj súvisiaci vplyv na elektrickú sieť.***

do elektrických sietí vrátane zvýšenia kapacity, odolnosti a skladovania, ako aj ďalších pripojení a ***prispôsobenia správanía tak, aby sa riešili hodiny špičkového dopytu bez ohrozenia bezpečnosti dodávok.***

## **Pozmeňujúci návrh 21**

### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 13 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***(13 a) Prijatie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami na trhu závisí od základných podmienok, ktoré umožňujú prevádzkovateľom cestnej dopravy bezproblémovú a ziskovejšiu prevádzku vozidiel ako je prevádzka konvenčných naftových úžitkových vozidiel. Dostupnosť infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, účinné opatrenia na stanovovanie cien uhlíka vrátane poplatkov za používanie ciest diferencovaných podľa emisií CO<sub>2</sub> a podporné a dobre synchronizované predpisy o vozidlách sú dôležité základné podmienky, ktoré sú mimo priamej kontroly výrobcov vozidiel. Preto by sa stav najdôležitejších základných podmienok mal každoročne monitorovať. Ak sa zistí, že jedna alebo viacero základných podmienok nie je v súlade s cieľmi v oblasti CO<sub>2</sub> pre výrobcov vozidiel, mali by sa tieto ciele prehodnotiť a výrobcov vozidiel by sa mali odpustiť finančné sankcie (poplatky za nadmerné emisie CO<sub>2</sub>).***

## **Pozmeňujúci návrh 22**

**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 13 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(13b) Určité základné podmienky umožňujúce prevádzkovateľom cestnej dopravy bezproblémovo prevádzkovať ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami sú kľúčové pre skoré prijatie takýchto vozidiel na trh. Najdôležitejšie základné podmienky, ako je optimálna kapacita siete, infraštruktúra na uskladňovanie, nabíjanie a dopĺňanie paliva a účinné opatrenia na stanovovanie cien uhlíka, by sa preto mali pravidelne monitorovať a zohľadňovať pri preskúmaní tohto nariadenia.**

**Pozmeňujúci návrh 23**

**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 14**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(14) Výrobcom by sa mala poskytnúť dostatočná flexibilita pri postupnom prispôbovaní ich vozového parku s cieľom riadiť prechod na vozidlá s nulovými emisiami nákladovo efektívne, **a** preto je vhodné zachovať prístup znižovania cieľových úrovní v päťročných úsekoch.

(14) Výrobcom by sa mala poskytnúť dostatočná flexibilita pri postupnom prispôbovaní ich vozového parku s cieľom riadiť prechod na vozidlá s nulovými **a nízkymi** emisiami nákladovo efektívne. **Postupne sa zvyšujúce ambiciózne ciele zníženia emisií zvýšili náklady výrobcov na dodržiavanie predpisov.** Preto je vhodné zachovať prístup znižovania cieľových úrovní v päťročných úsekoch.

**Pozmeňujúci návrh 24**

**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 14 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(14 a) Cieľom tohto nariadenia je**

*urýchliť prechod na uhlíkovo neutrálnu mobilitu v súlade so zásadou technologickej neutrality. Na doplnenie úsilia o zvýšenie dostupnosti vozidiel s nulovými emisiami sa zavádza mechanizmus založený na uhlíkovom korekčnom faktore, aby sa tak pri posudzovaní plnenia záväzkov v oblasti znižovania emisií CO<sub>2</sub> pri novoevidovaných ťažkých úžitkových vozidlách riadne zohľadnil prínos používania udržateľných palív z obnoviteľných zdrojov. Cieľom tohto nariadenia je urýchliť prechod na uhlíkovo neutrálnu mobilitu v súlade so zásadou technologickej neutrality. Na doplnenie úsilia o zvýšenie dostupnosti vozidiel s nulovými emisiami sa zavádza mechanizmus založený na uhlíkovom korekčnom faktore, aby sa tak pri posudzovaní plnenia záväzkov v oblasti znižovania emisií CO<sub>2</sub> pri novoevidovaných ťažkých úžitkových vozidlách riadne zohľadnil prínos používania udržateľných palív z obnoviteľných zdrojov.*

## **Pozmeňujúci návrh 25**

### **Návrh nariadenia**

### **Odôvodnenie 14 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(14b) Cieľom tohto nariadenia je urýchliť prechod na uhlíkovo neutrálnu mobilitu v súlade so zásadou technologickej neutrality. Na doplnenie úsilia o zvýšenie dostupnosti vozidiel s nulovými emisiami sa zavádza mechanizmus založený na uhlíkovom korekčnom faktore, aby sa tak pri posudzovaní plnenia záväzkov v oblasti znižovania emisií CO<sub>2</sub> pri novoevidovaných ťažkých úžitkových vozidlách riadne zohľadnil prínos používania udržateľných palív*

*z obnoviteľných zdrojov.*

**Pozmeňujúci návrh 26**

**Návrh nariadenia  
Odôvodnenie 14 c (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(14c) Na rozdiel od odvetvia osobných automobilov sú úžitkové vozidlá nevyhnutnými a flexibilnými nástrojmi na prepravu tovaru a osôb a sú veľmi dôležité pre európske hospodárstvo. Cenová dostupnosť pre zákazníka, obmedzený dojazd, dlhé časy nabíjania a znížená nosnosť sú prvky, ktoré by mohli zabrániť rýchlemu prechodu na technológie s nulovými emisiami.*

**Pozmeňujúci návrh 27**

**Návrh nariadenia  
Odôvodnenie 14 d (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(14d) Na udržanie rýchleho prechodu na nulové emisie treba vypracovať úplný súbor kľúčových základných podmienok. Základné podmienky sú poskytnutie dostatočných zdrojov zákazníkom na preklopenie cenového rozdielu v porovnaní s konvenčnými vozidlami a dostupnosť dostatočne hustej a vysokovýkonnej vhodnej nabijacej a čerpacej infraštruktúry.*

**Pozmeňujúci návrh 28**

**Návrh nariadenia  
Odôvodnenie 14 e (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(14e) Zelená transformácia by sa mala venovať aj dôležitému sociálnemu rozmeru s cieľom zabezpečiť, aby nové technológie neovplyvnili cenovú dostupnosť a prístupnosť pre všetkých. Pri prijímaní nových noriem CO<sub>2</sub> pre ťažké úžitkové vozidlá je tiež dôležité zohľadniť významné hospodárske a sociálne dôsledky zelenej transformácie a potrebu chrániť zamestnanosť a zachovať konkurencieschopnosť priemyslu Únie.**

### **Pozmeňujúci návrh 29**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 14 f (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(14f) 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.**

### **Pozmeňujúci návrh 30**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 15**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(15) Vzhľadom na heterogénnu štruktúru celého vozového parku kamiónov nie je možné úplne predpovedať, či bude technologický vývoj vo všetkých oblastiach použitia dostatočne rýchly na to, aby sa zabezpečilo, že technológia s nulovými výfukovými emisiami bude životaschopnou voľbou. Môže ísť

(15) Vzhľadom na heterogénnu štruktúru celého vozového parku kamiónov nie je možné úplne predpovedať, či bude technologický vývoj vo všetkých oblastiach použitia dostatočne rýchly na to, aby sa zabezpečilo, že technológia s nulovými výfukovými emisiami bude životaschopnou voľbou. Môže ísť

napríklad o použitie ťažkých úžitkových vozidiel na diaľkovú prepravu v špecifických územných morfológických a meteorologických podmienkach, autokarov a nákladných vozidiel na kritické bezpečnostné a ochranné účely, na ktoré nepostačujú technológie s nulovými výfukovými emisiami. Tieto vozidlá by mali tvoriť obmedzený podiel celého vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel. Vzhľadom na tieto skutočnosti by sa *v prípade cieľa do roku 2040 malo počítať s určitou rezervou, aby sa zohľadnil vývoj technológií, ktorý ešte len nastane.*

napríklad o použitie *veľmi ťažkých úžitkových vozidiel a* ťažkých úžitkových vozidiel na diaľkovú prepravu v špecifických územných morfológických a meteorologických podmienkach, autokarov a nákladných vozidiel na kritické bezpečnostné a ochranné účely, na ktoré nepostačujú technológie s nulovými výfukovými emisiami. Tieto vozidlá by mali tvoriť obmedzený podiel celého vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel. Vzhľadom na tieto skutočnosti by sa *pri preskúmaní tohto nariadenia mal zohľadniť technologický vývoj týchto vozidiel pri prípadnom preskúmaní cieľov. Je dôležité posúdiť emisie CO<sub>2</sub> počas celého životného cyklu ťažkých úžitkových vozidiel na úrovni Únie. Na tento účel by Komisia mala najneskôr do jedného roka po nadobudnutí účinnosti nariadenia vyhodnotiť možnosť vypracovania spoločnej metodiky Únie na posudzovanie a jednotné nahlasovania údajov o emisiách CO<sub>2</sub> počas celého životného cyklu ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré sa uvádzajú na trh Únie. Komisia by mala prijať následné opatrenia a v prípade potreby aj legislatívne návrhy.*

## Pozmeňujúci návrh 31

### Návrh nariadenia Odôvodnenie 15 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(15 a) Veľmi ťažké jazdné súpravy (EHC) sú vozidlá s vyššou ako štandardnou hmotnosťou a často aj rozmermi. Vykazujú vyššiu energetickú efektívnosť a nižšiu relatívnu spotrebu paliva v dôsledku vyššieho užitočného zaťaženia v porovnaní s priemernými nákladnými vozidlami v EÚ. V súčasnom vzorci výpočtu týkajúcom sa cieľových hodnôt ťažkých úžitkových vozidiel CO<sub>2</sub> sa to však nezohľadňuje. Aby sa to*

*napravilo a emisie EHC sa zohľadňovali realistickejšie, vzorec na výpočet by sa mal zodpovedajúcim spôsobom upraviť.*

### **Pozmeňujúci návrh 32**

#### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 15 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(15 b) Po konzultácii so zainteresovanými stranami by Komisia mala najneskôr rok po nadobudnutí účinnosti nariadenia predložiť návrh na registráciu ťažkých úžitkových vozidiel poháňaných výlučne uhlíkovo neutrálnymi palivami na účely dodržiavania predpisov v súlade s právom EÚ a s cieľom Únie týkajúcim sa klimatickej neutrality.*

### **Pozmeňujúci návrh 33**

#### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 15 c (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(15c) Palivá neutrálne z hľadiska CO<sub>2</sub>, ako sú bioplyn, biopalivá alebo syntetické palivá, môžu prispieť k výraznému zníženiu emisií CO<sub>2</sub> a zlepšeniu kvality ovzdušia už dnes a zohrávať kľúčovú úlohu pri transformácii. Zároveň môžu byť súčasťou riešenia v budúcnosti v prípadoch, keď nie je možné alebo je zložité uplatniť nákladné vozidlo na elektrický alebo vodíkový pohon.*

### **Pozmeňujúci návrh 34**

#### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 15 d (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(15d) Vzhľadom na skutočnosť, že značná časť nákladných vozidiel vyrábaných v EÚ sa vyváža do celého sveta a že toto odvetvie je vystavené silnej medzinárodnej konkurencii, je potrebné chrániť a posilňovať vedúce postavenie európskych výrobcov a dodávateľov pôsobiacich na celom svete tým, že sa bude v čo najväčšej miere dodržiavať zásada technologickej neutrality, ktorá je nevyhnutná na zabezpečenie inovačnej schopnosti a konkurencieschopnosti.**

### **Pozmeňujúci návrh 35**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 15 e (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(15e) Tieto právne predpisy zohrávajú kľúčovú úlohu pri poskytovaní konkurenčnej výhody vozidlám s nulovými emisiami v porovnaní s vozidlami poháňanými fosílnymi palivami, čím sa postupne znižujú ekonomické rozdiely medzi nimi. Primeraná podpora iných právnych predpisov EÚ a vnútroštátnych právnych predpisov, ako aj finančné mechanizmy a fondy však budú dôležité na zníženie nákladov a zabezpečenie komerčnej životaschopnosti dopravy s nulovými emisiami.**

### **Pozmeňujúci návrh 36**

**Návrh nariadenia**

**Odôvodnenie 17**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(17) Výrobcovia budú vzhľadom na prísnejšie cieľové hodnoty pre celý vozový**

**vypúšťa sa**



**park Únie od roku 2030 musieť uviesť na trh Únie podstatne viac vozidiel s nulovými emisiami. V tejto súvislosti už mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami neplní svoj pôvodný účel a hrozí, že oslabí účinnosť nariadenia (EÚ) 2019/1242. Mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami sa preto od roku 2030 zruší.**

#### *Odôvodnenie*

*Mechanizmus stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami zostane.*

### **Pozmeňujúci návrh 37**

#### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 18**

##### *Text predložený Komisiou*

(18) *Možnosť previesť príjmy z poplatkov za nadmerné emisie do osobitného fondu alebo príslušného programu bola predmetom hodnotenia podľa článku 15 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/1242 a dospelo sa k záveru, že by sa tým výrazne zvýšilo administratívne zaťaženie, pričom by pre automobilový priemysel nemala pri jeho transformácii priamy prínos. Príjmy z poplatkov za nadmerné emisie by sa teda mali nadalej považovať za príjem do všeobecného rozpočtu Únie v súlade s článkom 8 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2019/1242.*

### **Pozmeňujúci návrh 38**

#### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 21 – odsek 1**

##### *Text predložený Komisiou*

V prípade vozidiel, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti právnych predpisov

##### *Pozmeňujúci návrh*

(18) Príjmy z poplatkov za nadmerné emisie *by sa mali považovať za príjmy pripísané do osobitného rozpočtového riadku „Podpora pre automobilový sektor“ Sociálno-klimatického fondu s cieľom zabezpečiť spravodlivý prechod na klimaticky neutrálne hospodárstvo, najmä zmierniť všetky negatívne vplyvy transformácie v automobilovom odvetví na zamestnanosť vo všetkých dotknutých členských štátoch, predovšetkým v regiónoch a komunitách najviac postihnutých transformáciou.*

##### *Pozmeňujúci návrh*

V prípade vozidiel, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti právnych predpisov

o typovom schválení v oblasti automobilového priemyslu, ako sú poľnohospodárske a lesné traktory, vozidlá **navrhnuté** a vyrobené na použitie ozbrojenými silami a pásové vozidlá, sa emisie CO<sub>2</sub> neurčujú, a preto tieto vozidlá nemusia spĺňať cieľové hodnoty emisií CO<sub>2</sub> stanovené v tomto nariadení.

o typovom schválení v oblasti automobilového priemyslu, ako sú poľnohospodárske a lesné traktory, vozidlá a vyrobené na použitie ozbrojenými **a bezpečnostnými** silami a pásové vozidlá, sa emisie CO<sub>2</sub> neurčujú, a preto tieto vozidlá nemusia spĺňať cieľové hodnoty emisií CO<sub>2</sub> stanovené v tomto nariadení.

### Pozmeňujúci návrh 39

#### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 21 – odsek 5

*Text predložený Komisiou*

Profesionálne vozidlá, ako sú smetiarske autá, sklápacie vozidlá alebo automiešačky betónu, by mali byť aj naďalej vylúčené z výpočtu priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> výrobcov.

*Pozmeňujúci návrh*

Profesionálne vozidlá, ako sú smetiarske autá, sklápacie vozidlá alebo automiešačky betónu, by mali byť aj naďalej vylúčené z výpočtu priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> výrobcov. ***Na druhej strane by sa profesionálne vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami mohli používať na účely tohto nariadenia a na účely určenia súladu výrobcu s jeho cieľmi pre špecifické emisie CO<sub>2</sub>.***

### Pozmeňujúci návrh 40

#### Návrh nariadenia

#### Odôvodnenie 23

*Text predložený Komisiou*

***(23) Na účely novozavedeného presunu vozidiel medzi výrobcami a stanovenia výnimky pre výrobcov malého objemu vozidiel by sa do nariadenia (EÚ) 2019/1242 malo doplniť vymedzenie pojmu „skupina prepojených subjektov“, ktoré by v podstate nadväzovalo na terminológiu použitú v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631<sup>20</sup> pre ľahké vozidlá.***

*Pozmeňujúci návrh*

***vypúšťa sa***

*<sup>20</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO<sub>2</sub> 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).*

#### *Odôvodnenie*

*Zavedenie navrhovaného mechanizmu presunu medzi firmami, ktoré splňajú kritériá „skupiny prepojených výrobcov“, by spôsobilo možné narušenia trhu, pretože z tohto ustanovenia by mali prospieť len niektorí európski výrobcovia. Okrem toho by táto metóda vytvorila dve potenciálne dominantné postavenia na trhu.*

### **Pozmeňujúci návrh 41**

#### **Návrh nariadenia Odôvodnenie 24**

##### *Text predložený Komisiou*

(24) Na vymedzenie povinností jednotlivých výrobcov by sa ciele Únie v oblasti znižovania emisií CO<sub>2</sub> pre celý vozový park nových ťažkých úžitkových vozidiel mali premietnuť do konkrétnych cieľov znižovania emisií pre podskupiny vozidiel, ktoré by mali byť vymedzené technickými charakteristikami zahrnutých vozidiel.

##### *Pozmeňujúci návrh*

(24) Na vymedzenie povinností jednotlivých výrobcov by sa ciele Únie v oblasti znižovania emisií CO<sub>2</sub> pre celý vozový park nových ťažkých úžitkových vozidiel mali premietnuť do konkrétnych cieľov znižovania emisií pre podskupiny vozidiel, ktoré by mali byť vymedzené technickými charakteristikami zahrnutých vozidiel, **ale mali by sa zväziť možné oneskorenia pri dodávke a uvádzaní určitých skupín vozidiel na trh z dôvodu ťažkostí s dodávkami určitých komponentov, ktoré sú mimo kontroly výrobcu.**

#### *Odôvodnenie*

*Výrobcovia by nemali niesť zodpovednosť, ak ťažkosti s externými dodávkami (napr. v súvislosti s polovodičmi) oddiaľujú uvedenie určitých modelov vozidiel na trh, a tým ovplyvňujú dodávky európskeho vozového parku ekologických ťažkých úžitkových vozidiel.*

### **Pozmeňujúci návrh 42**

**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 27 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(27a) Nízkopodlažné autobusy, ktoré sú evidované len v triede II, sú určené na medzimestskú prevádzku a možno ich jasne identifikovať. Vzhľadom na ich medzimestské využitie by sa na ne nemal vzťahovať normatív nulových emisií platný pre mestské autobusy. Namiesto toho by sa s nízkopodlažnými vozidlami triedy II malo zaobchádzať ako s vysokopodlažnými medzimestskými vozidlami a autobusmi.**

*Odôvodnenie*

*Normatív pre mestské autobusy s nulovými emisiami by sa mal vzťahovať len na vozidlá s mestským profilom využitia (článok 3b). Nízkopodlažné autobusy triedy II s profilmi pre medzimestské využitie sa používajú na medzimestské využitie, a preto by nemali podliehať požiadavkám normatívu pre vozidlá s nulovými emisiami. Preto by sa skupiny vozidiel 31-L2 (2-nápravové vozidlá triedy II s nízkym vstupom) a 33-L2 (3-nápravové vozidlá triedy II s nízkym vstupom) mali presunúť zo skupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje normatív pre vozidlá s nulovými emisiami („MZE“), do skupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahujú ciele zníženia emisií CO<sub>2</sub> („MCO<sub>2</sub>“). Vplyv z hľadiska emisií CO<sub>2</sub> je veľmi nízky, pretože skupiny vozidiel 31-L2 a 33-L2 majú celkový podiel emisií zo všetkých úžitkových vozidiel približne 1 %. Nízkopodlažné vozidlá triedy II majú trhový podiel približne 11 % všetkých vozidiel M3 a vozidlá M3 majú celkový podiel emisií približne 9 % podľa posúdenia vplyvu, prílohy 8, tabuľky 11. Nízkopodlažné vozidlá triedy II sú osobitne určené na medzimestskú prevádzku so zníženým tokom a kapacitou cestujúcich v porovnaní s plne nízkopodlažnými autobusmi určenými na prevádzku v meste.*

**Pozmeňujúci návrh 43**

**Návrh nariadenia**  
**Odôvodnenie 28**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(28) Faktor nulových a nízkych emisií by sa mal naposledy uplatňovať na nahlasovacie obdobie roku **2029**, pretože po tomto období sa už nepovažuje za potrebný ako stimul na podporu vstupu vozidiel s nulovými emisiami na trh.

(28) Faktor nulových a nízkych emisií by sa mal naposledy uplatňovať na nahlasovacie obdobie roku **2039**, aby sa pokračovalo v podpore vstupu vozidiel s nulovými emisiami na trh v sektore ťažkých úžitkových vozidiel.

## Odôvodnenie

*Prenikanie technológií s nulovými emisiami na trh v sektore ťažkých úžitkových vozidiel je neisté a prísne spojené s dostupnosťou základných rámcových podmienok a prijateľnosťou zo strany zákazníkov. V nariadení by sa mali aj naďalej stanoviť určité možnosti flexibility, ktoré pomôžu výrobcom vozidiel pri propagácii a predaji nových vozidiel s nulovými emisiami. Z týchto dôvodov by sa mal faktor vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami predĺžiť na celé obdobie platnosti tohto nariadenia.*

### Pozmeňujúci návrh 44

#### Návrh nariadenia

##### Odôvodnenie 30

*Text predložený Komisiou*

(30) Okrem toho by v záujme posilnenia vývoja nových technológií s nulovými emisiami v špecializovaných malých a stredných podnikoch malo byť možné presúvať vozidlá s nulovými emisiami aj medzi neprepojenými subjektmi.

*Pozmeňujúci návrh*

(30) Okrem toho by v záujme posilnenia vývoja nových technológií s nulovými emisiami v špecializovaných malých a stredných podnikoch malo byť možné presúvať vozidlá s nulovými emisiami aj medzi neprepojenými subjektmi, **a presúvať existujúce vozidlá, ktoré boli dodatočne zmodernizované na vozidlá s nulovými emisiami. Dodatočná modernizácia existujúcich vozidiel je veľkou príležitosťou na urýchlenie prechodu na mobilitu s nulovými emisiami nákladovo efektívnym spôsobom efektívne využívajúcim zdroje.**

### Pozmeňujúci návrh 45

#### Návrh nariadenia

##### Odôvodnenie 42 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(42 a) Cieľom tohto nariadenia je urýchliť prechod na uhlíkovo neutrálnu mobilitu technologicky neutrálnym spôsobom. Ako doplnok k úsiliu o zvýšenie dostupnosti vozidiel s nulovými emisiami sa zavádza mechanizmus založený na uhlíkovom korekčnom faktore s cieľom náležite zohľadniť**

*príspevok používania udržateľných obnoviteľných palív v doprave vrátane biopalív, palív z biomasy, ako aj palív z obnoviteľných zdrojov iného než biologického pôvodu pri posudzovaní súladu s požiadavkami na zníženie emisií CO<sub>2</sub> novo evidovaných ťažkých úžitkových vozidiel.*

#### **Pozmeňujúci návrh 46**

##### **Návrh nariadenia**

##### **Odôvodnenie 42 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(42 b) S cieľom urýchliť transformáciu sa zavádza mechanizmus založený na uhlíkovom korekčnom faktore, ktorý odráža uhlíkovú intenzitu a podiel uhlíkovo neutrálnych palív.*

#### **Pozmeňujúci návrh 47**

##### **Návrh nariadenia**

##### **Odôvodnenie 42 c (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(42c) Zavádza sa nové vymedzenie pojmu „uhlíkovo neutrálne palivá“, aby sa umožnilo používanie obnoviteľných palív, ako sú vymedzené v smernici 2018/2001, vrátane biopalív, bioplynu, biokvapalín, palív z biomasy a palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu alebo fosílnych palív vyrobených z odpadu.*

#### **Pozmeňujúci návrh 48**

##### **Návrh nariadenia**

##### **Článok 1 – odsek 1 – bod 2 – písmeno a**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 2 – odsek 1 – písmeno b

*Text predložený Komisiou*

b)  $N_1$ , na ktoré sa nevzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/631,  $N_2$  a  $N_3$ ;

*Pozmeňujúci návrh*

b)  $N_2$  s technicky prípustnou maximálnou hmotnosťou naloženého vozidla nad 5 ton a  $N_3$ ;

#### **Pozmeňujúci návrh 49**

##### **Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 2 – písmeno a**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

**Článok 2 – odsek 1 – písmeno c a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*c a) Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje aj na profesionálne vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami.*

#### **Pozmeňujúci návrh 50**

##### **Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 2 – písmeno c**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

**Článok 2 – odsek 4 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*4 a. Skupiny vozidiel 11, 12 a 16 z kategórie N3 nepodliehajú cieľovým hodnotám emisií CO<sub>2</sub> stanoveným v článku 3a tohto nariadenia.*

#### **Pozmeňujúci návrh 51**

##### **Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno i**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

**Článok 3 – bod 23 a (nový)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(23 a) „palivá neutrálne z hľadiska CO<sub>2</sub>“ sú všetky palivá, u ktorých sa emisie*

*používaného paliva [e(u)] považujú za nulové emisie, a teda neprodukurjú žiadne čisté emisie skleníkových plynov ani uhlíkovú stopu a zároveň splňajú zásadu technologickej neutrality a kritériá udržateľnosti stanovené v smernici 2018/2001 a súvisiacich delegovaných aktoch. Medzi tieto palivá patria biopalivá, bioplyn, biokvapaliny, palivá z biomasy a palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu alebo fosilne palivá vyrobené z odpadu.*

## **Pozmeňujúci návrh 52**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 3 – písmeno i**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 3 – bod 23 b (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(23 b) „Uhlíkový korekčný faktor (CCF)“ je faktor, ktorým sa uplatňuje korekcia na výfukové emisie CO<sub>2</sub> vozidiel na účely posúdenia zhody, aby sa zohľadnila intenzita emisií skleníkových plynov a podiel uhlíkovo neutrálnych palív, ako sú vymedzené v článku 3 ods. 23a tohto nariadenia.*

## **Pozmeňujúci návrh 53**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 4**

Nariadenie (EÚ) 2019/124

Článok 3b – odsek 1

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

1. V prípade vozidiel uvedených v bode 4.2 prílohy I musia výrobcovia dodržiavať minimálne podiely vozidiel s nulovými emisiami vo svojom vozovom parku nových ťažkých úžitkových vozidiel, ako sa stanovuje v bode 4.3 prílohy I. V

1. V prípade vozidiel uvedených v bode 4.2 prílohy I musia výrobcovia dodržiavať minimálne podiely vozidiel s nulovými emisiami vo svojom vozovom parku nových ťažkých úžitkových vozidiel, ako sa stanovuje v bode 4.3 prílohy I. V



prípade nových mestských autobusov musí podiel vozidiel s nulovými emisiami od nahlasovacieho obdobia roku 2030 predstavovať 100 %;

prípade nových mestských autobusov musí podiel vozidiel s nulovými emisiami od nahlasovacieho obdobia roku 2030 predstavovať **80 % a postupne 100 % podľa podmienok na trhu a základnými podmienkami**;

#### **Pozmeňujúci návrh 54**

##### **Návrh nariadenia**

##### **Článok 1 – odsek 1 – bod 4**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 3a – odsek 1 – písmeno b

*Text predložený Komisiou*

b) pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia rokov 2030 až 2034 o **45 %**;

*Pozmeňujúci návrh*

b) pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia rokov 2030 až 2034 o **30 %**;

#### **Pozmeňujúci návrh 55**

##### **Návrh nariadenia**

##### **Článok 1 – odsek 1 – bod 4**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 3a – odsek 1 – písmeno c

*Text predložený Komisiou*

c) pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia rokov 2035 až 2039 o **65 %**;

*Pozmeňujúci návrh*

c) pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia rokov 2035 až 2039 o **50 %**;

#### **Pozmeňujúci návrh 56**

##### **Návrh nariadenia**

##### **Článok 1 – odsek 1 – bod 4**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 3a – odsek 1 – písmeno d

*Text predložený Komisiou*

d) pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia od roku 2040 o **90 %**.

*Pozmeňujúci návrh*

d) pre všetky podskupiny vozidiel za nahlasovacie obdobia od roku 2040 o **75 %**.

## Pozmeňujúci návrh 57

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 3 c

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**Článok 3c**

**vypúšťa sa**

### *Odôvodnenie*

*Obsah článku 3c je z pohľadu subjektov verejného obstarávania nejasný. Verejné obstarávanie by sa nemalo ďalej komplikovať v situácii, keď sa verejné orgány už usilujú o zelenú transformáciu. Navrhované požiadavky sú nejasné a neprimerané vo vzťahu k úlohám a právomociam subjektov verejného obstarávania. Orgány verejnej dopravy majú veľmi obmedzené možnosti ovplyvniť napríklad spoľahlivosť dodávok alebo dostupnosť náhradných dielov.*

## Pozmeňujúci návrh 58

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 4 – odsek 1 – písmeno a

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

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

a) údaje nahlásené za nové ťažké úžitkové vozidlá výrobcu za evidované v predchádzajúcom nahlasovacom období ***vrátane profesionálnych vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami***; a

## Pozmeňujúci návrh 59

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 5 a (nový)

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 4 – odsek 1 – písmeno b a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(5 a)** *V článku 4 prvom odseku sa dopĺňa písmeno ba):*

**ba)** *uplatňovanie uhlíkového korekčného faktora (CCF) určeného v súlade s odsekom 7 (nový) prílohy I.*

## **Pozmeňujúci návrh 60**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 5 b (nový)**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 4a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(5 b)** *Metodika evidencie ťažkých úžitkových vozidiel poháňaných výlučne uhlíkovo neutrálnymi palivami*

*Vkladá sa tento článok 4a:*

#### **Článok 4a**

*Po konzultácii so zainteresovanými stranami Komisia najneskôr rok po nadobudnutí účinnosti nariadenia vypracuje metodiku na evidenciu ťažkých nákladných vozidiel poháňaných výlučne uhlíkovo neutrálnym palivom na účely dodržiavania predpisov v súlade s právom EÚ a s cieľom Únie týkajúcim sa neutrality v oblasti klímy.*

## **Pozmeňujúci návrh 61**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 6 – písmeno a**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 5 – odsek 1

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

Komisia od 1. júla 2020 a potom pre každé nasledujúce nahlasovacie obdobie **až do nahlasovacieho obdobia roku 2029** určí

Komisia od 1. júla 2020 a potom pre každé nasledujúce nahlasovacie obdobie určí pre každého výrobcu koeficient nulových a

pre každého výrobcu koeficient nulových a nízkych emisií za predchádzajúce nahlasovacie obdobie.

nízkych emisií za predchádzajúce nahlasovacie obdobie.

## **Pozmeňujúci návrh 62**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 6 – písmeno c**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 5 – odsek 4

#### *Text predložený Komisiou*

4. Koeficientom nulových a nízkych emisií sa znížia priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> výrobcu maximálne o **3** %. Príspevok vozidiel kategórie N s nulovými emisiami, okrem vozidiel podskupín 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, k uvedenému koeficientu zníži priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> výrobcu maximálne o **1,5** %;

#### *Pozmeňujúci návrh*

4. Koeficientom nulových a nízkych emisií sa znížia priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> výrobcu maximálne o **10** %. Príspevok vozidiel kategórie N s nulovými emisiami, okrem vozidiel podskupín 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, k uvedenému koeficientu zníži priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> výrobcu maximálne o **3** %;

## **Pozmeňujúci návrh 63**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 9 – písmeno d**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 7 – odsek 1 – pododsek 4

#### *Text predložený Komisiou*

Emisné kredity a dlhy za nahlasovacie obdobia rokov 2025 až 2039 sa v náležitých prípadoch prenášajú z jedného nahlasovacieho obdobia do ďalšieho nahlasovacieho obdobia. **Avšak všetky zostávajúce emisné dlhy sa zúčtujú v nahlasovacích obdobiach rokov 2029, 2034 a 2039.**;

#### *Pozmeňujúci návrh*

Emisné kredity a dlhy za nahlasovacie obdobia rokov 2025 až 2039 sa v náležitých prípadoch prenášajú z jedného nahlasovacieho obdobia do ďalšieho nahlasovacieho obdobia.

## **Pozmeňujúci návrh 64**

### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 11 – písmeno c**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242  
Článok 8 – pododsek 2 – písmeno a

*Text predložený Komisiou*

a) ak v ktoromkoľvek z nahlasovacích období **rokov 2025 až 2028, 2030 až 2033, 2035 až 2038** súčet emisných dlhov znížený o súčet emisných kreditov prekročí strop emisných dlhov uvedený v článku 7 ods. 1 tretom pododseku;

*Pozmeňujúci návrh*

a) ak v ktoromkoľvek nahlasovacích období súčet emisných dlhov znížený o súčet emisných kreditov prekročí strop emisných dlhov uvedený v článku 7 ods. 1 tretom pododseku;

### **Pozmeňujúci návrh 65**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 11 – písmeno c**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 8 – odsek 2 – písmeno b

*Text predložený Komisiou*

**b) ak v nahlasovacom období rokov 2029, 2034, 2039 a 2040 súčet emisných dlhov znížený o súčet emisných kreditov je kladný;**

*Pozmeňujúci návrh*

**vypúšťa sa**

#### *Odôvodnenie*

*Vzhľadom na mimoriadne vysokú úroveň sankcií, ktoré toto nariadenie predpokladá, by sa mala výrobcovi poskytnúť flexibilita, aby mohol prenášať nielen úvery, ale aj dlhy bez toho, aby sa uložilo povinné päťročné zúčtovanie dlhov.*

### **Pozmeňujúci návrh 66**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 16**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 13 f (nový)

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

4. Sumy správnych pokút sa považujú za príjem **osobitného rozpočtového riadku „Podpora pre automobilový sektor“ Sociálno-klimatického fondu.**

## Pozmeňujúci návrh 67

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 18

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 15 – odsek 1

#### *Text predložený Komisiou*

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

#### *Pozmeňujúci návrh*

Komisia **najneskôr** v roku **2027** preskúma účinnosť a vplyv tohto nariadenia a predloží správu s výsledkami preskúmania Európskemu parlamentu a Rade.

*K správe sa podľa potreby pripojí návrh na zmenu tohto nariadenia. Do 31. decembra 2025 a potom každý rok Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o stave základných podmienok na prijatie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami na trh v Únii. V tejto správe Komisia posúdi najmä, nie však výlučne, tieto prvky:*

- a) registrácie ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami v členských štátoch,*
- b) zavádzanie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc vhodnej pre ťažké úžitkové vozidlá v členských štátoch,*
- c) uplatňovanie poplatkov za používanie ciest diferencovaných podľa emisií CO<sub>2</sub> v členských štátoch,*
- d) úroveň priemernej ceny kvót v rámci nového systému obchodovania s emisiami, ktorý sa vzťahuje na cestnú dopravu,*
- e) ďalšie opatrenia na podporu využívania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami.*

*Ak sa zistí, že jedna alebo viacero základných podmienok, najmä podľa písmen b), c) alebo d), nie sú v súlade s cieľmi pre výrobcov vozidiel v článku 3 písm. a) a b) tohto nariadenia, tieto ciele by sa mali preskúmať a malo by sa upustiť od poplatkov za nadmerné emisie CO<sub>2</sub> podľa článku 8 tohto nariadenia.*

## Pozmeňujúci návrh 68

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 18

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 15 – odsek 1 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***Komisia čo najskôr, ale najneskôr v 31. decembra 2026 uverejní správu, v ktorej stanoví spoločnú metodiku Únie na hodnotenie a jednotné vykazovanie údajov o emisiách CO<sub>2</sub> počas celého životného cyklu nových ťažkých úžitkových vozidiel, ktoré sú uvedené na trh Únie. Komisia toto hodnotenie vrátane prípadných návrhov na následné opatrenia, ako sú legislatívne návrhy, zašle Európskemu parlamentu a Rade.***

## Pozmeňujúci návrh 69

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 19 – písmeno a

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 17

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

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

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

## Pozmeňujúci návrh 70

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 19 – písmeno a

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

***Komisia prijme delegované akty uvedené v článku 3b ods. 2 najneskôr do 18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.***

*Odôvodnenie*

*Potrebné na zabezpečenie istoty pri nákupe mestských autobusov.*

**Pozmeňujúci návrh 71**

**Návrh nariadenia**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 19 – písmeno b**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 17 – odsek 3

*Text predložený Komisiou*

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

*Pozmeňujúci návrh*

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

*Odôvodnenie*

*Úlohou Komisie je vypracovať metodiku evidencie ťažkých úžitkových vozidiel na uhlíkovo neutrálne palivá z dôvodu dodržiavania predpisov.*



## Pozmeňujúci návrh 72

### Návrh nariadenia

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 19 – písmeno c

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Článok 17 – odsek 6

#### *Text predložený Komisiou*

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

#### *Pozmeňujúci návrh*

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

## Pozmeňujúci návrh 73

### Návrh nariadenia

#### Príloha I – bod 1 – bod 1.1.2 – tabuľka

<i>Text predložený Komisiou</i>	
Skupina vozidiel podľa prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2017/2400	Podskupina vozidiel (sg) priradená na účely tohto nariadenia
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2

33a, 33e, 37a, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>35c</b>	39-FE
<i>Pozmeňujúci návrh</i>	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33a, 33e, 37a, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE

39a, 39b1, 39b2, <b>39c</b>	39-FE
-----------------------------	-------

### Odôvodnenie

*Týmto pozmeňujúcim návrhom sa opravuje chyba. Skupina vozidiel 35c v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2017/2400 by sa v tomto nariadení nesprávne priradila dvom rôznym podskupinám, 35-FE a 39 FE. Namiesto toho by sa skupina vozidiel 39c mala zaradiť len do podskupiny vozidiel 39-FE.*

## Pozmeňujúci návrh 74

### Návrh nariadenia

#### Príloha I – bod 1 – bod 1.2

Kategória vozidla	<i>Text predložený Komisiou</i> Konfigurácia podvozku	Kritériá pre profesionálne vozidlá
N	Nákladné vozidlo s nadstavbou	Na doplnenie kódu karosérie uvedeného v položke 38 osvedčenia o zhode sa používa jedna z týchto číslíc uvedených v dodatku 2 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2018/858: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; Maximálna rýchlosť nepresahujúca 79 km/h
	Ťahač	

### *Pozmeňujúci návrh*

Kategória vozidla	Konfigurácia podvozku	Kritériá pre profesionálne vozidlá
N	Nákladné vozidlo s nadstavbou	Na doplnenie kódu karosérie uvedeného v položke 38 <b>certifikátu zhody</b> sa používa jedna z týchto číslíc uvedených v dodatku 2 k prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2018/858: 09, 10, 15, 16, <b>17</b> , 18, 19,

20, 23, 24, 25, 26, 27, 28,  
31;

### *Odôvodnenie*

*Doplnenie kódu karosérie 17 „Preprava dreva“ podľa nariadenia (EÚ) č. 678/2011 s cieľom splniť odôvodnenie 21, v ktorom sa uvádza, že vozidlá pre lesné hospodárstvo sú oslobodené od povinnosti plniť ciele CO<sub>2</sub>.*

*Odôvodnenie 21: Pokiaľ ide o určité skupiny vozidiel, ktoré sú typovo schválené a ktorých emisie CO<sub>2</sub> ešte nie sú z technických dôvodov určené, tieto vozidlá nemusia spĺňať cieľové hodnoty CO<sub>2</sub> stanovené týmto nariadením. Ide napríklad o vozidlá na špeciálne účely, ako sú samohybné žeriavy, nosiče hydraulických viacúčelových zariadení alebo vozidlá na prepravu nadlimitného nákladu, terénne vozidlá, ako napríklad niektoré vozidlá používané na banské, lesnícke a poľnohospodárske účely.*

### **Pozmeňujúci návrh 75**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Príloha I – bod 2 – bod 2.1**

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Príloha I – bod 2

*Text predložený Komisiou*

1. Výpočet špecifických emisií CO<sub>2</sub> nového ťažkého úžitkového vozidla

Špecifické emisie (v g/km) nového ťažkého úžitkového vozidla v zaradeného do podskupiny sg, alebo jeho primárneho vozidla, sa vypočítajú podľa tohto vzorca:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

kde

$\sum_{mp}$  je súčet hodnôt za všetky profily využitia mp uvedené v tabuľke 2;

sg je podskupina, do ktorej bolo zaradené nové ťažké úžitkové vozidlo v podľa oddielu 1 tejto prílohy;

$W_{sg,mp}$  je váha profilu využitia uvedená v bodoch 2.1.1 až 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$  sú emisie CO<sub>2</sub> v g/km nového ťažkého úžitkového vozidla v určené pre profil využitia mp, nahlásené v súlade s článkami 13a a 13b a normalizované podľa prílohy III;

$CO2p_{v,mp}$  sú emisie CO<sub>2</sub> v g/km primárneho vozidla nového ťažkého úžitkového vozidla v určené pre profil využitia mp, nahlásené v súlade s článkami 13a a 13b;

V prípade motorových vozidiel s nulovými emisiami sa hodnoty  $CO2_{v,mp}$  a  $CO2p_{v,mp}$  stanovia na 0.

*Pozmeňujúci návrh*

2.1. Výpočet špecifických emisií CO<sub>2</sub> nového ťažkého úžitkového vozidla

Špecifické emisie (v g/km) nového ťažkého úžitkového vozidla v zaradeného do podskupiny sg, alebo jeho primárneho vozidla, sa vypočítajú podľa tohto vzorca:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

kde

$\sum_{mp}$  je súčet hodnôt za všetky profily využitia mp uvedené v tabuľke 2;

sg je podskupina, do ktorej bolo zaradené nové ťažké úžitkové vozidlo v podľa oddielu 1 tejto prílohy;

$W_{sg,mp}$  je váha profilu využitia uvedená v bodoch 2.1.1 až 2.1.3;

CO<sub>2v,mp</sub> sú emisie CO<sub>2</sub> v g/km nového ťažkého úžitkového vozidla v určené pre profil využitia mp, nahlásené v súlade s článkami 13a a 13b a normalizované podľa prílohy III;

CO<sub>2p,mp</sub> sú emisie CO<sub>2</sub> v g/km primárneho vozidla nového ťažkého úžitkového vozidla v určené pre profil využitia mp, nahlásené v súlade s článkami 13a a 13b;

CCF<sub>i</sub> je korekčný faktor uhlíka pre používané palivo alebo zmes palív i, ako je vymedzený v článku 3 bode 25 a vypočítaný podľa odseku 7 tejto prílohy.

V prípade motorových vozidiel s nulovými emisiami sa hodnoty CO<sub>2v,mp</sub> a CO<sub>2p,mp</sub> stanovia na 0.

## Pozmeňujúci návrh 76

### Návrh nariadenia

#### Príloha I – bod 2 – bod 2.1.1

<i>Text predložený Komisiou</i>											
Podskupina vozidiel (sg)*	Profil využitia (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	0	0	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	0	0	0	0	0
54	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	0	0	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	0	0	0	0	0
<i>Pozmeňujúci návrh</i>											
Podskupina vozidiel (sg)*	Profil využitia (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	<b>0,08</b>	<b>0,79</b>	0	0	<b>0,02</b>	<b>0,11</b>	0	0	0	0	0
54	<b>0,08</b>	<b>0,79</b>	0	0	<b>0,02</b>	<b>0,11</b>	0	0	0	0	0

## Odôvodnenie

Váhy profilov využitia ( $W_{sg,mp}$ ) skupín 53 (stredné nákladné vozidlá s kabínou) a 54 (stredné nákladné dodávkové vozidlá) sa menia, aby lepšie odrážali typické používanie týchto vozidiel. Z údajov z praxe vyplýva, že regionálne distribučné profily predstavujú väčší podiel v porovnaní s časom, ktorý tieto vozidlá strávia v mestských distribučných cykloch.

### Pozmeňujúci návrh 77

#### Návrh nariadenia

#### Príloha I – bod 2 – bod 2.2

<i>Text predložený Komisiou</i>	<i>Pozmeňujúci návrh</i>
kde	kde
$\Sigma_v$ je súčet hodnôt za všetky nové ťažké úžitkové vozidlá výrobcu v podskupine sg, s výhradou ustanovení článku 7b;	$\Sigma_v$ je súčet hodnôt za všetky nové ťažké úžitkové vozidlá výrobcu v podskupine sg <b>vrátane profesionálnych vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami</b> , s výhradou ustanovení článku 7b;
$CO_{2v}$ sú špecifické emisie $CO_2$ nového ťažkého úžitkového vozidla v určené v súlade s bodom 2.1;	$CO_{2v}$ sú špecifické emisie $CO_2$ nového ťažkého úžitkového vozidla v určené v súlade s bodom 2.1;
$CO_{2p_v}$ sú špecifické emisie $CO_2$ primárneho vozidla nového ťažkého úžitkového vozidla v určené v súlade s bodom 2.1;	$CO_{2p_v}$ sú špecifické emisie $CO_2$ primárneho vozidla nového ťažkého úžitkového vozidla v určené v súlade s bodom 2.1;
$V_{sg}$ je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v podskupine sg;	$V_{sg}$ je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu <b>vrátane profesionálnych vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami</b>
$V_{pv_{sg}}$ počet nových ťažkých úžitkových vozidiel v rámci podskupiny sg, ktorý sa podľa článku 7b započítava do emisií $CO_2$ ich primárnych	$V_{sg}$ je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu <b>vrátane profesionálnych vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami</b>

	vozidiel pri výpočte priemerných špecifických emisií CO <sub>2</sub> podľa bodu 2.2.3;		v podskupine sg;
$PL_{sg}$	je priemerné užitočné zaťaženie vozidiel v podskupine sg určené v bode 2.5.	$V_{pv_{sg}}$	počet nových ťažkých úžitkových vozidiel v rámci podskupiny sg, ktorý sa podľa článku 7b započítava do emisií CO <sub>2</sub> ich primárnych vozidiel pri výpočte priemerných špecifických emisií CO <sub>2</sub> podľa bodu 2.2.3;
$PN_{sg}$	je priemerný počet cestujúcich vo vozidlách v podskupine sg určený v bode 2.5.	$PL_{sg}$	je priemerné užitočné zaťaženie vozidiel v podskupine sg určené v bode 2.5.
		$PN_{sg}$	je priemerný počet cestujúcich vo vozidlách v podskupine sg určený v bode 2.5.

#### *Odôvodnenie*

*Profesionálne vozidlá by sa mali vyňať z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Na druhej strane by sa mal rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia tak, aby sa do špecifických emisií CO<sub>2</sub> výrobcu počas nahlasovacieho obdobia mohli započítať aj profesionálne vozidlá s nulovými emisiami.*

### **Pozmeňujúci návrh 78**

#### **Návrh nariadenia**

#### **Príloha I – bod 2 – bod 2.3 – bod 2.3.2 – odsek 1**

<i>Text predložený Komisiou</i>	<i>Pozmeňujúci návrh</i>
2.3.2 Nahlasovacie obdobia 2025 <b>až 2029</b> [...]	2.3.2 Nahlasovacie obdobia <b>od roku 2025</b> [...]

#### *Odôvodnenie*

*Treba poznamenať, že prenikanie technológií s nulovými emisiami na trh v sektore ťažkých vozidiel je stále neisté vzhľadom na dostupnosť základných podmienok a akceptáciu zo strany zákazníkov. Nariadenie by malo naďalej poskytovať určitú flexibilitu, aby sa výrobcom vozidiel pomohlo predávať nové vozidlá s nulovými emisiami. Z týchto dôvodov by sa mal mechanizmus stimulov pre vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami predĺžiť na obdobie trvania*



nariadenia a maximálny príspevok z mechanizmu stimulov pre vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami by sa mal zvýšiť.

## Pozmeňujúci návrh 79

### Návrh nariadenia

#### Príloha I – bod 2 – bod 2.3 – bod 2.3.3

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**2.3.3 Nahlasovacie obdobia od roku 2030**

**vypúšťa sa**

**ZLEV = 1**

## Pozmeňujúci návrh 80

### Návrh nariadenia

#### Príloha I – bod 2 – bod 2.4

*Text predložený Komisiou*

[...]

kde

$V_{zev_{sg}}$  je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami výrobcu v podskupine sg;

$V_{pv_{sg}}$  počet nových ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine sg, ktorý sa podľa článku 7b započítava do emisií CO<sub>2</sub> ich primárnych vozidiel pri výpočte priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> podľa bodu 2.2;

$V_{sg}$  je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu v podskupine sg;

$V$  je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu.

*Pozmeňujúci návrh*

[...]

kde

$V_{zev_{sg}}$  je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami výrobcu v podskupine sg;

$V_{pv_{sg}}$  počet nových ťažkých úžitkových vozidiel v podskupine sg, ktorý sa podľa článku 7b započítava do emisií CO<sub>2</sub> ich primárnych vozidiel pri výpočte priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> podľa bodu 2.2;

$V_{sg}$  je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu **vrátane profesionálnych vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami** v podskupine

- sg;
- V je počet nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu, ***vrátane profesionálnych vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami.***

*Odôvodnenie*

*Profesionálne vozidlá by mali byť naďalej vyňaté z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Pokiaľ však ide o technológie s nulovými emisiami, tieto vozidlá sa uvedú na trh ako prvé (napríklad na zber komunálneho odpadu). Na tento účel by sa mal rozsah pôsobnosti nariadenia rozšíriť tak, aby sa profesionálne vozidlá s nulovými emisiami mohli započítať do špecifických emisií CO<sub>2</sub> výrobcu v konkrétnom nahlasovacom období.*

**Pozmeňujúci návrh 81**

**Návrh nariadenia**

**Príloha I – bod 2 – bod 2.7**

*Text predložený Komisiou*

2.7. Priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> výrobcov, ako sa uvádza v článku 4

Za každého výrobcu sa vypočítajú tieto priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub>:

2.7.1. V nahlasovacích obdobiach rokov 2019 až 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. V nahlasovacích obdobiach od roku 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kde

$\sum_{sg}$	je súčet hodnôt za tie podskupiny, ktoré sú zahrnuté do výpočtu konkrétnych priemerných špecifických emisií CO <sub>2</sub> podľa bodu 4.2;
$ZLEV$	sa určuje podľa bodu 2.3;
$share_{sg}$	sa určuje podľa bodu 2.4;
$zev_{sg}$	sa určuje podľa bodu 2.4;
$pv_{sg}$	sa určuje podľa bodu 2.4;
$MPW_{sg}$	sa určuje podľa bodu 2.6;
$avgCO2_{sg}$	sa určuje podľa bodu 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	sa určuje podľa bodu 2.2;
$rCO2_{sg}$	sa určuje podľa bodu 3.1.2.

*Pozmeňujúci návrh*

Priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub> výrobcov, ako sa uvádza v článku 4

Za každého výrobcu sa vypočítajú tieto priemerné špecifické emisie CO<sub>2</sub>:

2.7.1. V nahlasovacích obdobiach rokov 2019 až 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. V nahlasovacích obdobiach od roku 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + a_{sg} \times avgCO2_{sg} \times$$

$share_{sgEHC}$ )

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kde

$\sum_{sg}$  je súčet hodnôt za tie podskupiny, ktoré sú zahrnuté do výpočtu konkrétnych priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> podľa bodu 4.2;

$ZLEV$  sa určuje podľa bodu 2.3;

$share_{sg}$  sa určuje podľa bodu 2.4;

$zev_{sg}$  sa určuje podľa bodu 2.4;

$pv_{sg}$  sa určuje podľa bodu 2.4;

$MPW_{sg}$  sa určuje podľa bodu 2.6;

$avgCO2_{sg}$  sa určuje podľa bodu 2.2;

$avgCO2p_{sg}$  sa určuje podľa bodu 2.2;

$rCO2_{sg}$  sa určuje podľa bodu 3.1.2.

$share_{sgEHC}$  je podiel v podskupine *sg* nových ťažkých úžitkových vozidiel výrobcu kategórie N3, ktoré sa môžu používať v EHC

$\alpha_{sg}$  je kompenzačný faktor na úpravu vplyvu vyššieho užitočného zaťaženia EHC na nákladných vozidlách výrobcu v závislosti od priemernej prevádzkovej maximálnej prípustnej hmotnosti jazdnej súpravy, pričom sa použije vážená hodnota výsledku nasledujúcich vzorcov:

$$\alpha_{sg} = \text{EHC } 8x4 = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg \text{ comb } 8x4} - 30) / 100, \text{ pre nákladné vozidlá}$$

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg \text{ comb } other} + 19) / 100, \text{ pre ostatné nákladné vozidlá EHC}$$

$avgGVW_{sg \text{ comb}}$  je priemerná hodnota špecifická pre výrobcu v krajine evidencie pre maximálnu prípustnú hmotnosť jazdnej súpravy (v tonách) pre príslušné nákladné vozidlá EHC v podskupine *sg*, ak je splnená táto podmienka:

*Na účely výpočtu emisií CO<sub>2</sub> sa nákladné vozidlo, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, považuje za súčasť EHC, ak patrí do kategórie N3 a maximálna povolená hmotnosť jazdnej súpravy v prevádzke v krajine registrácie je viac ako 60 ton a bola nahlásená v súlade s písmenom r) časti A prílohy IV.*

## Pozmeňujúci návrh 82

### Návrh nariadenia

#### Príloha I – bod 3 – bod 3.2 – tabuľka

<i>Text predložený Komisiou</i>	
Referenčné obdobia uplatniteľné na podskupiny	
Na podskupiny vozidiel sa ako referenčné obdobia uplatňujú tieto nahlasovacie obdobia:	
Podskupina vozidiel sg	Nahlasovacie obdobie roka uplatniteľné ako referenčné obdobie
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
Všetky ostatné	2025
<i>Pozmeňujúci návrh</i>	
Referenčné obdobia uplatniteľné na podskupiny	
Na podskupiny vozidiel sa ako referenčné obdobia uplatňujú tieto nahlasovacie obdobia:	
Podskupina vozidiel sg	Nahlasovacie obdobie roka uplatniteľné ako referenčné obdobie
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<i>1s, 1,2, 3, 11, 12, 16</i>	<i>2020</i>
Všetky ostatné	2025

## Pozmeňujúci návrh 83

### Návrh nariadenia

#### Príloha I – bod 4 – bod 4.2

*Text predložený Komisiou*

- 4.2 Podkategórie vozidiel zahrnuté do výpočtu priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> a cieľových hodnôt špecifických emisií výrobcov

Do výpočtu špecifických emisií CO<sub>2</sub> CO<sub>2</sub>(X),, cieľových hodnôt špecifických emisií T(X) a trajektórie emisií CO<sub>2</sub> ET(X)<sub>Y</sub> sa zahrnú tieto podskupiny sg:

X = 2025	X= NO	X = MCO <sub>2</sub>	X= MZE
Podskupiny vozidiel podliehajúce cieľovým hodnotám emisií CO <sub>2</sub> v súlade s článkom 3a ods. 1 písm. a)	Podskupiny vozidiel na nákladnú prepravu, na ktoré sa vzťahujú cieľové hodnoty emisií CO <sub>2</sub> podľa článku 3a ods. 1 písm. b), c) a d) a článku 3a ods. 3	Podskupiny vozidiel na osobnú prepravu, na ktoré sa vzťahujú cieľové hodnoty emisií CO <sub>2</sub> podľa článku 3a ods. 1 písm. b), c) a d)	Podskupiny vozidiel na osobnú prepravu, na ktoré sa vzťahujú cieľové hodnoty vozidiel s nulovými emisiami podľa článku 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Všetky podskupiny vozidiel uvedené v bodoch 1.1.1 a 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE, 39-FE

*Pozmeňujúci návrh*

4.2 Podkategórie vozidiel zahrnuté do výpočtu priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> a cieľových hodnôt špecifických emisií výrobcov

Do výpočtu špecifických emisií CO<sub>2</sub> CO<sub>2</sub>(X), cieľových hodnôt špecifických emisií T(X) a trajektórie emisií CO<sub>2</sub> ET(X)<sub>Y</sub> sa zahrnú tieto podskupiny sg:

X = 2025	X= NO	X = MCO <sub>2</sub>	X= MZE
Podskupiny vozidiel podliehajúce cieľovým hodnotám emisií CO <sub>2</sub> v súlade s článkom 3a ods. 1 písm. a)	Podskupiny vozidiel na nákladnú prepravu, na ktoré sa vzťahujú cieľové hodnoty emisií CO <sub>2</sub> podľa článku 3a ods. 1 písm. b), c) a d) a článku 3a ods. 3	Podskupiny vozidiel na osobnú prepravu, na ktoré sa vzťahujú cieľové hodnoty emisií CO <sub>2</sub> podľa článku 3a ods. 1 písm. b), c) a d)	Podskupiny vozidiel na osobnú prepravu, na ktoré sa vzťahujú cieľové hodnoty vozidiel s nulovými emisiami podľa článku 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD,	Všetky podskupiny	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

10-LH	vozidiel uvedené v bodoch 1.1.1 a 1.1.3.	33-L2 34-C2, 34-C3, 34-DD,	
-------	--	----------------------------	--

### Odôvodnenie

Normatív pre mestské autobusy s nulovými emisiami by sa mal vzťahovať len na vozidlá s mestským profilom využitia (článok 3b). Nízkopodlažné autobusy triedy II s profilmi pre medzimestské využitie sa používajú na medzimestské využitie, a preto by nemali podliehať požiadavkám normatívu pre vozidlá s nulovými emisiami. Preto by sa skupiny vozidiel 31-L2 (2-nápravové vozidlá triedy II s nízkym vstupom) a 33-L2 (3-nápravové vozidlá triedy II s nízkym vstupom) mali presunúť zo skupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje normatív pre vozidlá s nulovými emisiami („MZE“), do skupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahujú ciele zníženia emisií CO<sub>2</sub> („MCO<sub>2</sub>“). Vplyv z hľadiska emisií CO<sub>2</sub> je veľmi nízky, pretože skupiny vozidiel 31-L2 a 33-L2 majú celkový podiel emisií zo všetkých úžitkových vozidiel približne 1 %.

Nízkopodlažné vozidlá triedy II majú trhový podiel približne 11 % všetkých vozidiel M3 a vozidlá M3 majú celkový podiel emisií približne 9 % podľa posúdenia vplyvu, prílohy 8, tabuľky 11.

Nízkopodlažné vozidlá triedy II sú osobitne určené na medzimestskú prevádzku so zníženým tokom a kapacitou cestujúcich v porovnaní s plne nízkopodlažnými autobusmi určenými na prevádzku v meste.

## Pozmeňujúci návrh 84

### Návrh nariadenia

#### Príloha I – bod 4 – bod 4.3.1 – tabuľka

Text predložený Komisiou

Ciele zníženia emisií CO <sub>2</sub> rf <sub>sg</sub> a rfp <sub>sg</sub>						
Podskupiny sg	Nahlasovacie obdobie rokov					
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040	
Stredne ťažké nákladné vozidlá	53, 54	0	43 %	64 %	90 %	
Ťažké nákladné vozidlá > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %	
Ťažké nákladné vozidlá > 16 t s konfiguráciou náprav	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD,	15 %	43 %	64 %	90 %	

4 x 2 a 6 x 4	9-LH, 10-RD, 10-LH				
Ťažké nákladné vozidlá > 16 t so špeciálnou konfiguráciou náprav	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autokary <i>a medzimestské autobusy</i> (rf <sub>sg</sub> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	43 %	64 %	90 %
Primárne vozidlá autokarov (rfp <sub>sg</sub> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Prípojné vozidlá		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Návesy		0	15 %	15 %	15 %

*Pozmeňujúci návrh*

Ciele zníženia emisií CO <sub>2</sub> rf <sub>sg</sub> a rfp <sub>sg</sub>					
Podskupiny sg		Nahlasovacie obdobie rokov			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040
Stredne ťažké nákladné vozidlá	53, 54	0	15 %	50 %	70 %
Ťažké nákladné vozidlá > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	30 %	50 %	70 %
Ťažké nákladné vozidlá > 16 t s konfiguráciou náprav 4 x 2 a 6 x 4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	30 %	50 %	70 %
Ťažké nákladné vozidlá > 16 t so špeciálnou konfiguráciou náprav	11, 12, 16	0	30 %	50 %	70 %



Autokary ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15 %	50 %	70 %
Primárne vozidlá autokarov ( $rfp_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15 %	50 %	70 %
Prípojné vozidlá		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Návesy		0	15 %	15 %	15 %

### Odôvodnenie

Normatív pre mestské autobusy s nulovými emisiami sa vzťahuje len na vozidlá s mestským profilom využitia (článok 3b). Nízkopodlažné autobusy triedy II s významnými profilmi na medzimestské využitie sa používajú na medzimestské využitie, a preto by nemali podliehať normatívu pre vozidlá s nulovými emisiami. Preto sa navrhuje, aby sa 31-L2 (2-nápravová trieda II s nízkym vstupom) a 33-L2 (3-nápravová trieda II s nízkym vstupom) presunuli z „MZE“ do „MCO2“, t. j. z normatívu pre vozidlá s nulovými emisiami do cieľov zníženia emisií  $CO_2$  s autokarmi. Vplyv je veľmi nízky, keďže skupiny vozidiel 31-L2 a 33-L2 majú celkový podiel na emisiách zo všetkých úžitkových vozidiel približne 1 %. (Nízkopodlažné vozidlá triedy II majú podľa analýzy flotil ACEA za roky 2015 – 2019 trhový podiel približne 11 % všetkých vozidiel M3 a vozidlá M3 majú celkový podiel emisií približne 9 % podľa posúdenia vplyvu, prílohy 8, tabuľky 11.) Nízkopodlažné vozidlá triedy II nemožno považovať za alternatívu k normatívu pre vozidlá s nulovými emisiami pre mestské autobusy, pretože v porovnaní s plne nízkopodlažnými autobusmi navrhnutými na mestskú prevádzku sa zvyčajne znižuje tok cestujúcich a kapacita.

Okrem toho tieto triedy vozidiel nie sú súčasťou právnych predpisov o ekologickom verejnom obstarávaní, pretože sa nepovažujú za mestské vozidlá.

### Pozmeňujúci návrh 85

#### Návrh nariadenia

#### Príloha I – bod 4 – bod 4.3.2 – tabuľka

<i>Text predložený Komisiou</i>				
Normatívy pre vozidlá s nulovými emisiami zev $M_{sg}$				
Podskupiny $sg$	Nahlasovacie obdobie rokov			
	pred rokom 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Od

					2040
Ťažké mestské autobusy	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	<b>100 %</b>	100 %	100 %
<i>Pozmeňujúci návrh</i>					
Normatívy pre vozidlá s nulovými emisiami zevM <sub>sg</sub>					
Podskupiny sg	Nahlasovacie obdobie rokov				
		pred rokom 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	Od 2040
Ťažké mestské autobusy	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	<b>80 %</b>	100 %	100 %

### Odôvodnenie

*Úplný normatív pre vozidlá s nulovými emisiami v roku 2030 bude znamenať obrovský tlak na prevádzkovateľov verejnej dopravy, aby prispôsobili svoje investičné plány a zabezpečili, že v depách bude k dispozícii potrebná infraštruktúra na nabíjanie a dopĺňanie paliva. Hrozí preťaženie kapacít mnohých miestnych dopravcov a orgánov verejnej dopravy v celej EÚ a že členské štáty a mestá s obmedzenými zdrojmi budú finančne vystavené riziku.*

*Okrem toho táto požiadavka nebude v súlade s požiadavkami stanovenými v smernici (EÚ) 2019/1161 o podpore čistých a energeticky účinných vozidiel cestnej dopravy, ktoré sú založené na zásade technologickej neutrality a poskytujú vnútroštátnym orgánom a prevádzkovateľom dopravy široké portfólio technologických možností na riešenie znečistenia v centrách miest. Preto sa navrhuje stanoviť cieľový podiel mestskej autobusovej dopravy s nulovými emisiami na rok 2030 na 80 % a odložiť dosiahnutie 100 % na rok 2035, ako to posúdila Komisia vo svojom posúdení vplyvu.*

### Pozmeňujúci návrh 86

#### Návrh nariadenia

#### Príloha I – bod 7 (nový)

Pozmeňujúci návrh

## 7. VÝPOČET KOREKČNÉHO FAKTORA UHLÍKA (CCF)

Pre každé palivo alebo zmes palív *i* sa CCF vypočíta podľa tejto metódy:

7.1. Pre uhlíkovo neutrálne palivá, ako sú vymedzené v článku 3 bode 25 a používané v súlade s článkom 4a,  $CCF_i = 1$ .

7.2. Pre palivá iné ako CO<sub>2</sub> neutrálne palivá,  $CCF_i = 0$ ;

7.3. V prípade zmesí CO<sub>2</sub> neutrálnych palív a palív iných ako CO<sub>2</sub> neutrálne palivá sa CCF vypočíta podľa tohto vzorca:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

kde:

$CCF_i$  je uhlíkový korekčný faktor pre špecifickú zmes konvenčného neutrálneho paliva *i*

$SHARES_{n,i}$  je percentuálny podiel obnoviteľných palív vykázaný v databáze podielov, vzťahujúci sa na posledné dostupné nahlasovacie obdobie *n* a vypočítaný ako priemerný podiel za všetky členské štáty EÚ.

$SHARES_{n-1,i}$  je percentuálny podiel obnoviteľného paliva *i* vykázaný v databáze podielov, vzťahujúci sa na druhé posledné dostupné nahlasovacie obdobie *n* a vypočítaný ako priemer za všetky členské štáty EÚ.

Databáza podielov je dostupná na adrese:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

### Odôvodnenie

Nariadením by sa mal zaviesť spoľahlivý a transparentný korekčný faktor uhlíka pre neutrálne a nízkouhlíkové palivá. Týmto by sa nezmenil celkový prístup nariadenia, ale pomohol by odstrániť nedostatky prístupu založeného len na výfukových plynoch a uznala by

sa prostredníctvom neho skutočná skleníková stopa vozidiel a palív, ktoré používajú.

## Pozmeňujúci návrh 87

### Návrh nariadenia

#### Príloha III – bod 1 – odsek 2 – pododsek 9

*Text predložený Komisiou*

sú emisie CO<sub>2</sub> (v g/km) **primárneho vozidla** nového ťažkého úžitkového vozidla v určene pre profil využitia mp a nahlásené v súlade s článkami 13a a 13b;

*Pozmeňujúci návrh*

sú emisie CO<sub>2</sub> (v g/km) nového ťažkého úžitkového vozidla v určene pre profil využitia mp a nahlásené v súlade s článkami 13a a 13b;

#### *Odôvodnenie*

*Týmto pozmeňujúcim návrhom sa opravuje preklep, vymedzenie pojmu reportCO<sub>2</sub>\_v\_mp v prílohe III by sa malo vzťahovať len na dokončované vozidlo. Emisie CO<sub>2</sub> primárnych vozidiel sa neupravujú podľa počtu cestujúcich, pretože všetky primárne vozidlá danej podskupiny sa simulujú s rovnakým počtom cestujúcich. Je to zrejmé aj z definícií CO<sub>2</sub>p\_v\_mp v bode 2.1 prílohy I, ktoré neodkazujú na prílohu III na účely opravy.*

## Pozmeňujúci návrh 88

### Návrh nariadenia

#### Príloha IV – časť A – písmeno q a (nové)

Nariadenie (EÚ) 2019/1242

Príloha IV – bod q a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**q a) maximálna hmotnosť nákladného vozidla kategórie N3 v EHC uvedenej v prílohe I bode 2.7.2 v krajine evidencie nákladného vozidla, ak je nákladné vozidlo spojené s jedným alebo viacerými návesmi/prívesmi s ojom;**

## POSTUP VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO

<b>Názov</b>	Zmena nariadenia (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO <sub>2</sub> pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, a zrušenie nariadenia (EÚ) 2018/956
<b>Referenčné čísla</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
<b>Gestorský výbor</b> dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 29.3.2023
<b>Výbor požiadaný o stanovisko</b> dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 29.3.2023
<b>Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko</b> dátum vymenovania	Andris Ameriks 19.4.2023
<b>Prerokovanie vo výbore</b>	24.5.2023
<b>Dátum prijatia</b>	19.9.2023
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+: 29 –: 11 0: 3
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Ziļe, Kosma Złotowski
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
<b>Náhradníci (čl. 209 ods. 7) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania