

Brusel 10. listopadu 2022
(OR. en)

14598/22

Interinstitucionální spis:
2022/0365(COD)

MI 805
ENV 1137
ENT 155
CODEC 1709
IA 181

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	10. listopadu 2022
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2022) 586 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2022) 586 final.

Příloha: COM(2022) 586 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 10.11.2022
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -
{SWD(2022) 360 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

V zájmu správného fungování jednotného trhu je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem zakotvuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 komplexní systém schvalování typu a dozoru nad trhem, pokud jde o motorová vozidla, přípojná vozidla a systémy, konstrukční části a samostatné technické celky určené pro tato vozidla. Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel a motorů s ohledem na emise jsou rovněž harmonizovány, aby nedocházelo k rozdílným požadavkům v jednotlivých členských státech a aby byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí a zdraví.

Znečištění ovzduší představuje v Evropě i nadále velké riziko pro životní prostředí a zdraví. Přestože se kvalita ovzduší zlepšila, značná část městského obyvatelstva EU je stále vystavena koncentracím znečišťujících látek překračujícím limity stanovené směrnicí o kvalitě vnějšího ovzduší¹. Odhaduje se, že v roce 2018 způsobilo znečištění ovzduší v zemích EU-28 více než 300 000 předčasných úmrtí². Přestože svou roli hrají i další odvětví, hlavní podíl na znečištění ovzduší má i nadále silniční doprava. V roce 2018 byla původcem v průměru 39 % škodlivých emisí NO_x (47 % v městských oblastech³) a 11 % celkových emisí PM₁₀⁴.

Zelená dohoda pro Evropu⁵ je novou strategií růstu, jejímž cílem je transformovat EU ve spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje. EU by rovněž měla propagovat nezbytnou digitální transformaci a její nástroje a investovat do nich, jelikož se jedná o zásadní faktory pro uskutečnění daných změn. Digitální technologie totiž mohou pomoci snížit celosvětové emise, zvýšit kvalitu života a snížit environmentální stopu společnosti, například optimalizací využívání energie a monitorováním emisí v dopravě⁶. Aby bylo možné do roku 2050 dosáhnout klimatické neutrality a cíle nulového znečištění za účelem vytvoření životního prostředí bez toxických látek, musí se transformovat všechna odvětví, včetně silniční dopravy. V Zelené dohodě pro Evropu bylo oznámeno přijetí návrhu přísnějších norem pro emise látek znečišťujících ovzduší z vozidel se spalovacím motorem (Euro 7).

V zájmu urychlení dekarbonizace silniční dopravy navrhla Komise v červenci 2021 změnu nařízení o **výkonnostních** normách pro **emise CO₂** pro osobní automobily a dodávky⁷ s cílem zajistit hladký přechod k mobilitě s nulovými emisemi⁸. Kromě toho přijala Komise v

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší

a čistším ovzduším pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1).

² [EEA, 2020](#). Air Quality in Europe – 2020 Report (Kvalita ovzduší v Evropě – zpráva za rok 2020).

³ [JRC, 2019](#). Urban NO₂ Atlas (Městský atlas NO₂)

⁴ [EEA, 2020](#). Prohlížeč údajů o emisích znečišťujících látek do ovzduší (Göteborský protokol, úmluva LRTAP) 1990–2018.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ COM(2021) 118 final.

⁷ COM(2021) 556 final.

⁸ V roce 2022 bude následovat návrh na výkonnostní normy pro emise CO₂ pro těžká nákladní vozidla.

prosinci 2020 **Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu**⁹ a v květnu 2021 **akční plán pro nulové znečištění**¹⁰. Podle těchto strategií by měla doprava výrazně méně znečišťovat životní prostředí, zejména ve městech, a za podstatnou součást přechodu k čisté mobilitě je považována norma Euro 7.

V neposlední řadě nabízí nástroje k řešení dvojí výzvy, již představuje zelená a digitální transformace, a k podpoře evropského průmyslu při uskutečňování ambice Zelené dohody pro Evropu **nová průmyslová strategie pro Evropu**¹¹. Nový rámec pro emise znečišťujících látek poskytne automobilovému průmyslu EU právní jistotu a výhodu „prvního hráče na tahu“. V zájmu zachování konkurenční výhody je třeba, aby si emisní normy EU udržely předstih před normami vytvářenými na klíčových trzích, jako jsou Spojené státy a Čína. Přístup na tyto trhy by mohl být pro výrobce v EU znesnadňován, neboť by se splnění požadavků na emise na jiných trzích stalo nákladnějším.

Přechod na vozový park osobních automobilů / dodávek s nulovými emisemi bude probíhat po dobu nejméně dvou desetiletí, a to nejen s ohledem na průměrnou životnost osobních automobilů / dodávek, která činí více než jedenáct let. Aby bylo možné dosáhnout výše uvedených politických cílů, musí být vozidla se spalovacím motorem, která budou mezitím nadále uváděna na trh, co nejčistší.

Automobilový průmysl se zároveň potýká i s dalšími významnými proměnami – výraznými nedostatky dodavatelského řetězce, dopadem ruské invaze na Ukrajinu, rostoucími náklady na energii a suroviny.

Navzdory navrhovaným cílům 100% snížení emisí CO₂ u osobních automobilů a dodávek do roku 2035, připravovanému návrhu na revizi výkonnostních norem pro emise CO₂ u těžkých nákladních vozidel, rostoucímu podílu těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi a skutečnosti, že na trh vstupují nová vozidla Euro 6d/VI E, nelze u emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy v krátkodobém až střednědobém horizontu dosáhnout nízké úrovně znečištění bez dalších opatření. Očekává se, že tímto návrhem se vyřeší tři zjištěné **problémy**, které způsobují, že emisní normy Euro 6/VI nedostatečně přispívají k nezbytnému snížení emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy. Těmito problémy jsou: 1) složitost emisních norem pro vozidla; 2) zastaralé mezní hodnoty znečišťujících látek pro vozidla a 3) nedostatečná regulace emisí z vozidel v reálném provozu.

Obecný cíl této iniciativy je dvojí: 1) zajistit řádné fungování jednotného trhu stanovením adekvátnějších, nákladově efektivních a nadčasových pravidel pro emise z vozidel a 2) zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zdraví v EU dalším snižováním emisí látek znečišťujících ovzduší ze silniční dopravy.

K dosažení obecného cíle přispěje tato iniciativa tím, že bude sledovat následující tři **specifické cíle**. A to:

- 1) zjednodušit současné emisní normy Euro;
- 2) stanovit aktuální mezní hodnoty pro všechny relevantní látky znečišťující ovzduší;
- 3) zlepšit regulaci emisí v reálném provozu.

Zlepšení regulace emisí v reálném provozu po celou dobu životnosti vozidla má značný význam pro trh s ojetými vozidly, který je důležitý pro několik zemí EU, ale také pro jiné

⁹ COM(2020) 789 final.

¹⁰ COM(2021) 400 final.

¹¹ COM(2020) 102 final a COM(2021) 350 final.

regiony, jako je Afrika nebo Střední východ. Cílem návrhu normy Euro 7 je snížit emise vozidel po většinu doby životnosti vozidla, a tím také prospět uživatelům ojetých vozidel. Zejména pokud jde o specifický cíl 3, kvalita ovzduší bude po několik příštích let nadále ovlivňována vozidly vyrobenými před zavedením normy Euro 7. Mohly by být stanoveny vhodné pobídky pro dodatečné vybavení starších vozidel tak, aby splňovala požadavky normy Euro 7 na emise z výfuku, ale také na emise z pneumatik a brzd. Kromě toho je pro urychlení snížení emisí ze stávajícího vozového parku a urychlení přechodu na dopravu s nulovými emisemi důležité podpořit přeměnu vozidel se spalovacím motorem na pohon na baterie nebo pohon na palivové články.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 stanoví obecný rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi.

Součástí výše uvedeného rámce jsou emisní normy Euro pro vozidla (nařízení č. 715/2007 a nařízení č. 595/2009)¹². Jsou propojeny s několika stávajícími politickými předpisy a plánovanými návrhy, které se týkají látek znečišťujících ovzduší v silniční dopravě, jakož i emisních norem CO₂¹³, jež snižují množství látek znečišťujících ovzduší jako vedlejší přínos. Tento legislativní návrh týkající se emisních norem Euro 7 pro automobily, dodávky, nákladní vozidla a autobusy zlepšuje soulad emisních tříd Euro s následujícími opatřeními.

Cílem **směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší**¹⁴ je zlepšit kvalitu ovzduší stanovením limitů pro koncentrace konkrétních látek znečišťujících ovzduší ze všech zdrojů znečištění (např. zemědělství, energetiky, zpracovatelského průmyslu atd.) ve vnějším ovzduší. **Směrnice o národních závazcích ke snížení emisí (dále jen směrnice o národních emisních stopech)**¹⁵ si klade za cíl snížit národní emise látek znečišťujících ovzduší stanovením národních závazků ke snížení emisí konkrétních látek znečišťujících ovzduší, přičemž se sníží emise ze všech odvětví, včetně silniční dopravy. Dne 26. října 2022 přijala Komise návrh na revizi směrnic o kvalitě vnějšího ovzduší¹⁶. Navrhovaná revize stanoví prozatímní normy kvality ovzduší v EU do roku 2030, které budou ve větším souladu s pokyny Světové zdravotnické organizace, a zároveň nasměruje EU k dosažení nulového znečištění ovzduší nejpozději do roku 2050. Návrh normy Euro 7 je důležitým prvkem k naplnění tohoto cíle a zároveň přispěje k dosažení cílů politiky EU v oblasti čistého ovzduší, včetně revize směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší. Zajištěním snížení emisí všech relevantních látek znečišťujících ovzduší ze silniční dopravy v souladu s oblastí působnosti a cíli směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší / směrnice o národních emisních stopech návrh normy Euro 7 zejména podpoří členské státy při plnění jejich závazků v rámci směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší a směrnice o národních emisních stopech.

Emisní normy CO₂ podporují cíle EU v oblasti klimatu stanovené v evropském právním rámci pro klima¹⁷, jehož cílem je snížit emise skleníkových plynů v EU do roku 2030 alespoň o 55 % oproti roku 1990. V červenci roku 2021 Komise navrhla revizi a zpřísnění emisních

¹² K dispozici v příloze II nařízení (EU) 2018/858.

¹³ Nařízení (EU) 2019/631 a nařízení (EU) 2019/1242.

¹⁴ Směrnice 2008/50/ES.

¹⁵ Směrnice (EU) 2016/2284.

¹⁶ COM(2022) 542, návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu.

¹⁷ [Nařízení 2021/1119](#), kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“).

norem CO₂ pro osobní automobily / dodávky¹⁸, přičemž revize norem pro těžká nákladní vozidla se předpokládá do konce roku 2022. Zatímco emisní normy CO₂ podporují technologie s nulovými emisemi, jako jsou elektrická vozidla, nové normy Euro 7 se zaměřují na emise škodlivých látek znečišťujících ovzduší ze spalovacích motorů a na nevýfukové emise z elektrických vozidel s cílem chránit lidské zdraví a životní prostředí. Obecné cíle normy Euro 7 proto zůstávají v platnosti, a to vzhledem k tomu, že vozidla se spalovacími motory budou nadále vypouštět znečišťující látky ve výfukových plynech a všechna vozidla budou přispívat k nevýfukovým emisím. Navzdory navrhovanému cíli snížit emise CO₂ u nových osobních automobilů / dodávek do roku 2035 o 100 % bude počet vozidel se spalovacími motory uvedených na trh (včetně hybridů) i nadále významný, zejména pokud jde o nákladní vozidla / autobusy. Normy pro emise CO₂ i normy pro emise znečišťujících látek se považují za doplňkové při dosahování cílů Zelené dohody pro Evropu v oblasti klimatu a nulového znečištění a přispívají k přechodu na udržitelnou mobilitu.

Směrnice o technické způsobilosti vozidel¹⁹ si kladou za cíl zvýšit bezpečnost silničního provozu v EU a zajistit environmentální výkonnost vozidel prostřednictvím pravidelného testování vozidel po celou dobu jejich provozní životnosti. Pokud jde o emise, jejich cílem je přispět ke snížení emisí látek znečišťujících ovzduší účinnějším odhalováním vozidel, která vypouštějí nadměrné množství znečišťujících látek v důsledku technických závad, a to prostřednictvím pravidelných technických prohlídek a silničních kontrol. Tento návrh obsahuje prvky na podporu tohoto cíle, mimo jiné začleněné prostřednictvím palubního monitorování, u nichž se očekává, že povedou k úsporám nákladů. Tyto mechanismy by se postupně mohly stát hlavním nástrojem směrnic o technické způsobilosti vozidel, mohly by modernizovat stávající kontrolní postupy a vést k nižším správním nákladům. Připravovaná revize směrnic o technické způsobilosti vozidel bude muset tyto nové mechanismy zohlednit, a to včetně prováděcích opatření, která bude nutné vypracovat v rámci revize balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel²⁰.

Kromě toho jsou obecné cíle norem Euro v souladu se **směrnicí o euroviněť**²¹, která stanoví společná pravidla pro poplatky za silniční infrastrukturu, a **směrnicí o čistých vozidlech**²², která podporuje řešení čisté mobility prostřednictvím zadávání veřejných zakázek. Tyto směrnice podporují poptávku po čistých vozidlech zejména tím, že členským státům umožňují rozlišovat silniční poplatky na základě emisí znečišťujících látek z vozidel, a prostřednictvím veřejných zakázek. **Směrnice o jakosti paliv**²³ předepisuje charakteristiky jakosti paliva prodávaného na trhu, a proto je důležitá pro normy Euro.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

V rámci digitální strategie EU a v návaznosti na sdělení o **evropské strategii pro data**²⁴ předložila Komise akt o datech na podporu sdílení údajů mezi podniky a veřejnou správou a mezi podniky navzájem. Tento akt nabízí horizontální rámec pro zlepšení přístupu k údajům a sdílení údajů napříč odvětvími. Specifické problémy v automobilovém průmyslu v souvislosti

¹⁸ COM(2021) 556 final.

¹⁹ [Směrnice 2014/45/EU](#) o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, [směrnice 2014/47/EU](#) o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii.

²⁰ Bezpečnost vozidel – revize balíčku předpisů EU o technické způsobilosti vozidel (europa.eu).

²¹ [Směrnice 1999/62/ES](#) o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly.

²² [Směrnice 2019/1161/EU](#) o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel.

²³ [Směrnice 2009/30/ES](#), pokud jde o specifikaci benzínu, motorové nafty a plynových olejů, zavedení mechanismu pro sledování a snížení emisí skleníkových plynů.

²⁴ COM(2020) 66 final.

s přístupem k datům ve vozidle odůvodňují doplnění aktu o datech konkrétní iniciativou. Tato iniciativa by měla zajistit, aby všichni poskytovatelé služeb v automobilovém průmyslu měli k dispozici minimální soubor údajů a funkcí, jakož i spravedlivé podmínky přístupu. Zajištěním dostupnosti a přístupnosti dat ve vozidle by tato iniciativa doplňovala tento návrh normy Euro 7, neboť by usnadnila optimální přijetí průběžného monitorování emisí.

Nová průmyslová strategie pro Evropu²⁵ zohledňuje nové okolnosti vyplývající z krize, jakož i probíhající transformaci na udržitelnější, digitální, odolnou a globálně konkurenceschopnou ekonomiku. V zájmu urychlení dvojího přechodu stanovuje priority a definuje nové cíle v oblasti posílení odolnosti jednotného trhu, řešení strategických závislostí, kombinování cílených opatření v oblastech regulačního rámce, podpory inovací, přístupu k surovinám a dekarbonizované energii, dovedností a datových prostorů. Tato strategie nabízí nástroje k řešení dvojí výzvy, již představuje zelená a digitální transformace, a k podpoře evropského průmyslu při uskutečňování ambice Zelené dohody pro Evropu. Nový rámec pro emise znečišťujících látek poskytne automobilovému průmyslu EU právní jistotu a výhodu „prvního hráče na tahu“, čímž zabrání riziku zaostávání za jinými významnými jurisdikcemi, které stanoví nové normy pro emise znečišťujících látek.

Směrnice o vozidlech s ukončenou životností²⁶ obsahuje pravidla pro sběr, zpracování a využití vozidel s ukončenou životností a jejich součástí, jakož i omezení nebezpečných látek v nových vozidlech. Její zrcadlová směrnice, **směrnice o schvalování typu z hlediska jejich opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti**²⁷, spojuje konstrukci nových vozidel s jejich opětnou použitelností, recyklovatelností a využitelností. Tyto směrnice mají být v roce 2023 přezkoumány v souladu s cíli evropské Zelené dohody pro Evropu a **akčního plánu pro oběhové hospodářství**²⁸. Zatímco cílem návrhu normy Euro 7 je snížení emisí z motorových vozidel po většinu doby životnosti vozidla rozšířením požadavků na životnost, revize směrnice o vozidlech s ukončenou životností přináší doplnění tím, že se zaměřuje na problém vývozu vadných znečišťujících ojetých vozidel mimo EU.

Tato iniciativa je rovněž v souladu s nástrojem **Next Generation EU**²⁹, a zejména s **Nástrojem pro oživení a odolnost**³⁰, a stěžejní iniciativou „Dobíjení a doplňování paliva“, která podporuje čisté technologie, jež obstojí i v budoucnu, s cílem urychlit využívání udržitelné, přístupné a inteligentní dopravy, dobíjecích a čerpacích stanic a rozšíření veřejné dopravy. Prostřednictvím tohoto financování z Nástroje pro oživení a odolnost, ale také prostřednictvím cílených investičních programů v rámci programů **InvestEU**³¹ nebo **Horizont Evropa**³² budou vyčleněny prostředky na zvýšení růstového potenciálu hospodářství a na urychlení ekologické transformace, zejména prostřednictvím zavádění inovativních řešení a nadčasových nízkoemisních technologií.

Tato iniciativa rovněž zahrnuje nutnost zajistit řádnou a spravedlivou ekologickou transformaci, která bude podporovat zejména zranitelné občany v oblasti dopravy: je v souladu se **závěrečnou zprávou Konference o budoucnosti Evropy** (návrhem 18.3), zejména pokud jde o cenovou dostupnost dopravních prostředků a vozidel provozovaných s využitím neznečišťujících technologií.

²⁵ COM(2020) 102 final a COM(2021) 350 final.

²⁶ Směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností.

²⁷ Směrnice 2005/64/ES o opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidel.

²⁸ COM(2020) 98 final.

²⁹ COM(2020) 456 final.

³⁰ Nařízení (EU) 2021/241.

³¹ Nařízení (EU) 2021/523.

³² Nařízení (EU) 2021/695.

Kromě toho je tato iniciativa v souladu s nedávným návrhem na změnu evropského spotřebitelského práva, zejména **směrnice o nekalých obchodních praktikách**³³ a **směrnice o právech spotřebitelů**³⁴, který má přispět k oběhovému, čistému a ekologickému hospodářství EU tím, že spotřebitelům umožní přijímat informovaná nákupní rozhodnutí, a tím přispívat k udržitelnější spotřebě.

A konečně Komise s cílem posílit soudržnost mezi politikami a v souladu se svým prohlášením ve sdělení **Zlepšování právní úpravy: společně v zájmu lepší tvorby právních předpisů**³⁵ zdokonaluje své pokyny pro zlepšování právní úpravy, aby zajistila soulad všech svých iniciativ se zásadou „významně nepoškozovat“, a tím dostála svým závazkům vyplývajícím z evropského právního rámce pro klima.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem návrhu je článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Právní předpisy týkající se schvalování typu motorových vozidel přispívají k realizaci a fungování jednotného trhu se zbožím. Cílem tohoto návrhu je učinit provádění a vynucování těchto právních předpisů účinnějším v rámci celkového politického cíle prohloubit strategii pro jednotný trh.

Druhým důvodem je nadnárodní povaha znečištění ovzduší a silniční dopravy. I když jsou účinky hlavních toxických látek znečišťujících ovzduší nejzávažnější v blízkosti zdroje, dopady na kvalitu ovzduší nejsou pouze místní a vážný environmentální problém představuje i přeshraniční znečišťování, které často znesnadňuje vnitrostátní řešení. Modelování atmosféry ukazuje, že znečištění způsobené emisemi v jednom členském státě přispívá ke znečištění v jiných členských státech. Řešení problému znečištění ovzduší vyžaduje společná opatření v měřítku EU.

Vypracování emisních norem na úrovni EU a vytvoření vhodné správy pro ně má zásadní význam pro zamezení tomu, aby členské státy přijímaly různá vnitrostátní opatření, která budou potenciálně nesourodá a nesoudržná (např. s opatřeními omezujícími přístup do určitých oblastí). Taková opatření by představovala značné překážky pro průmysl a znamenala by velké riziko pro jednotný trh. Proto je pokračování v harmonizaci opatření na úrovni EU s cílem dále snižovat emise z vozidel plně oprávněné.

• Proporcionalita

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože stanoví nezbytnou změnu právních předpisů a současně nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů, tedy snížení emisí znečišťujících látek z motorových vozidel na jedné straně a zajištění právní jistoty pro výrobce vozidel na straně druhé. Vytváří také nezbytné právní podmínky pro to, aby byly v nejvyšší možné míře zachovány rovné podmínky pro výrobce.

³³ Směrnice 2005/29/ES.

³⁴ Směrnice 2011/83/EU.

³⁵ COM(2021) 219 final.

- **Volba nástroje**

Nařízení se považuje za vhodné, protože zajistí požadované přímé a harmonizované používání a prosazování, aniž by bylo nutné provedení do právních předpisů členských států.

3. **VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ**

- **Hodnocení *ex post* stávajících právních předpisů**

Komise se rozhodla pro přístup „back-to-back“, v rámci kterého bylo hodnocení i posouzení dopadů provedeno souběžně jako jednotný proces, aby bylo možné splnit plán stanovený Zelenou dohodou pro Evropu³⁶. Závěry hodnocení uvedené v příloze 5 posouzení dopadů tak posloužily jako základ pro další zvážení toho, zda emisní normy Euro 6/VI nadále poskytují vysokou úroveň ochrany životního prostředí v EU a zajišťují řádnou funkci jednotného trhu s motorovými vozidly.

V rámci hodnocení byly posouzeny výsledky stávajících nařízení v porovnání s cíli stanovenými v právních předpisech týkajících se norem Euro 6/VI. Hodnocení dospělo k závěru, že cíle norem Euro 6/VI zaměřené na zlepšení kvality ovzduší snižováním emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy a stanovení harmonizovaných pravidel pro konstrukci motorových vozidel jsou stále velmi důležité. Kromě toho bylo zjištěno, že nařízení jsou obecně ve vzájemném souladu a vedla k tomu, že na silnicích EU jezdí částečně čistší vozidla, přičemž postupy testování podle norem Euro 6/VI jsou částečně účinné. Regulační náklady sice existují, avšak celkově jsou nařízení týkající se norem Euro 6/VI považována za nákladově efektivní. Také přinesla významnou přidanou hodnotu EU, které by nebylo možné dosáhnout ve stejném rozsahu prostřednictvím vnitrostátních opatření.

Hlavní závěry hodnocení jsou tyto:

- Nařízení zajistila částečně čistší vozidla na silnicích EU.
- Od zavedení mezních hodnot emisí Euro VI v roce 2013 a mezních hodnot emisí Euro 6 v roce 2014 do roku 2020 se na silnicích EU snížily emise NO_x u osobních automobilů a dodávek o 22 % a u nákladních vozidel a autobusů o 36 %. Emise částic z výfuků na silnicích EU se snížily u osobních automobilů a dodávek o 28 % a u nákladních vozidel a autobusů o 14 %.
- Nařízení do jisté míry omezilo negativní zdravotní dopady silniční dopravy, které by mohly při vdechování zplodin způsobit respirační a kardiovaskulární onemocnění.
- Regulační náklady pro automobilový průmysl jsou odhadovány ve výši 357–929 EUR na jedno naftové vozidlo a 80–181 EUR na jedno benzinové vozidlo v případě osobních automobilů a dodávek a ve výši až 3 717 – 4 326 EUR na jedno těžké nákladní vozidlo. Zatímco poslední údaj je v souladu s očekáváním, u osobních automobilů a dodávek jsou náklady vyšší, než se původně předpokládalo.
- Dopady na konkurenceschopnost a inovace se zdají být v obecné rovině pozitivní, nevyskytují se známky narušení hospodářské soutěže.
- Nejnovější politický vývoj, jako je Zelená dohoda pro Evropu, podporuje cíle norem Euro 6/VI a význam dalšího zlepšování kvality ovzduší snižováním emisí ze silniční dopravy v rámci jednotného přístupu EU.

³⁶ COM(2019) 640 final.

- Nařízení přinesla společnosti čistý ekonomický přínos.
- Přestože nařízení jsou ve vzájemném souladu, byly zjištěny některé problémy týkající se konzistentnosti, a to jak v rámci emisních norem Euro 6/VI, tak ve vztahu k jiným právním předpisům EU.
- V nařízeních nebylo dosaženo žádného zjednodušení.
- Nejdůležitějším aspektem přidané hodnoty EU je harmonizace trhu a je nepravděpodobné, že by nekoordinované kroky měly stejný účinek. Nařízení stanovují jednotné požadavky, čímž snižují náklady výrobců a zajišťují právní jistotu.
- Přesto se však vyskytují některé nedostatky, které nařízením brání v dalším zlepšování kvality ovzduší snižováním emisí znečišťujících látek z odvětví silniční dopravy. Některé prvky (modality) uvedených nařízení tedy pravděpodobně ovlivnily jejich účinnost. Zejména:
 - hodnocení ukazuje, že v průběhu postupných kroků norem Euro 6/VI došlo k zakořenění některých problémů týkajících se komplexnosti a ucelenosti, a to jak v celkovém právním rámci, tak při jeho praktickém provádění,
 - hodnocení zdůrazňuje řadu potenciálních přínosů pro lidské zdraví a životní prostředí, které jsou ve stávajících nařízeních přehlíženy. Navzdory pokroku, jehož bylo dosaženo při snižování rozdílů mezi emisemi z vozidel v reálném provozu (jízdní cykly a podmínky používání, zejména v podmínkách jízdy ve městě) a emisemi schválenými podle typu, zůstává při zkouškách emisí podle norem Euro 6/VI významné množství emisí nezohledněno. Emise navíc nejsou po celou dobu životnosti vozidel řádně regulovány.
- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Za účelem shromáždění důkazů a zajištění větší transparentnosti si Komise vyžádala zpětnou vazbu od zúčastněných stran prostřednictvím různých konzultačních činností. Konkrétně pro účely tohoto návrhu si Komise vyžádala zpětnou vazbu od následujících skupin zúčastněných stran: od členských států a vnitrostátních orgánů, automobilového průmyslu (včetně výrobců vozidel, dodavatelů součástí a dalších zúčastněných stran z tohoto odvětví), občanské společnosti (včetně organizací spotřebitelů a ekologických nevládních organizací) a občanů.

Podrobné shrnutí rozsáhlého konzultačního procesu je uvedeno v souhrnné zprávě v příloze 2 posouzení dopadů tohoto návrhu.

Komise získala zpětnou vazbu prostřednictvím těchto činností:

- Tato iniciativa byla se zúčastněnými stranami poprvé projednána na konferenci zúčastněných stran v říjnu 2018. Následně byla sloučením příslušných skupin odborníků z průmyslu, občanské společnosti a členských států zřízena poradní skupina pro emisní normy vozidel (AGVES), která od července 2019 do dubna 2021 uskutečnila deset zasedání a jeden *ad hoc* seminář týkající se zjednodušení.
- Počáteční posouzení dopadů bylo zahájeno dne 27. března a trvalo do 3. června 2020. Následovala 18týdenní veřejná konzultace o návrhu, která byla otevřena pro příspěvky od 6. července 2020 do 9. listopadu 2020.
- Uskutečnily se dvě 14týdenní cílené konzultace – jedna o hodnocení norem Euro 6/VI (od 4. března do 8. června 2020) a druhá o posouzení dopadů normy Euro 7 (od

3. srpna do 9. listopadu 2020) –, které byly více zaměřeny na podrobné a technické aspekty iniciativy.

Informace, názory a údaje získané prostřednictvím všech konzultačních činností byly zohledněny při hodnocení norem Euro 6/VI a při přípravě posouzení dopadů normy Euro 7. Důkazy shromážděné od zúčastněných stran umožnily doplnit, prověřit a potvrdit důkazy, které již byly získány prostřednictvím jiného výzkumu v rámci posouzení dopadů a z podpůrných studií.

Hlavní výsledky konzultací se zúčastněnými stranami lze shrnout takto:

Zúčastněné strany ze všech skupin se shodly na tom, že stále existují problémy v oblasti znečištění ovzduší a zdraví spojené se silniční dopravou a že je třeba jednat. Zatímco většina respondentů z řad dodavatelů konstrukčních částí, členských států, občanské společnosti a občanů považovala nové normy Euro za vhodné pro další snížení emisí vozidel, výrobci vozidel o tom byli přesvědčeni méně. Automobilový průmysl v rámci několika činností zdůraznil, že realistickou a vyváženou možností by bylo zachování norem Euro 6/VI.

Většina respondentů ze všech skupin souhlasila s tím, že normy Euro 6/VI jsou složité. Z reakcí získaných v rámci veřejné konzultace je patrné, že tato složitost vede k významným nákladům na dodržování předpisů a administrativní zátěži. Všechny skupiny kromě průmyslového odvětví navíc uvedly, že složitost brání ochraně životního prostředí, zatímco občanská společnost doplnila, že vede k nesprávným výkladům. Respondenti ze všech skupin naznačili, že složitost nařízení je třeba řešit prostřednictvím různých opatření.

Kromě výrobců vozidel projevila většina všech skupin včetně dodavatelů součástí podporu pro stanovení přísnějších limitů pro regulované znečišťující látky a nových limitů pro neregulované znečišťující látky. Dodavatelé součástí, členské státy, občanská společnost i občané se domnívají, že současné technologie k regulaci znečišťujících látek ponechávají prostor pro další snižování emisí.

Většina zúčastněných stran se domnívá, že emise v reálném provozu nejsou v rámci norem Euro 6/VI odpovídajícím způsobem monitorovány nebo omezeny po celou dobu životnosti vozidel. Jako možné příčiny byly označeny nedovolené zásahy, stárnutí vozidel, nedostatečné technické kontroly a náklady na údržbu. Všechny skupiny zúčastněných stran projevily podporu provádění průběžného monitorování emisí jako opatření k měření emisí v reálném provozu. Většina výrobců však doplnila, že toto monitorování lze v blízké budoucnosti použít pouze u omezeného počtu znečišťujících látek.

Zpětná vazba a rozdíly v názorech zúčastněných stran byly pečlivě analyzovány, a pokud byly důvěryhodné, byly zohledněny v posouzení dopadů. Názory průmyslového odvětví a členských států byly užitečné zejména pro analýzu problému složitosti a možných zjednodušujících opatření. Informace o nákladech na hardware pro technologie k regulaci znečišťujících látek poskytnuté průmyslovým odvětvím byly navíc důležitým zdrojem pro posouzení hospodářských dopadů. Zpětná vazba a obavy, které vznesly členské státy, průmyslové odvětví, občanská společnost a občané, byly zohledněny při navrhování a posuzování možností, zejména pokud jde o technologický potenciál ke snižování emisí prostřednictvím mezních hodnot emisí, trvanlivosti, podmínek zkoušek a průběžného monitorování emisí, potenciální urychlený přechod na elektrická vozidla a dopady na konkurenceschopnost, přičemž se zdá, že zúčastněné strany z průmyslového odvětví mají odlišné názory.

Názory zúčastněných stran na zavedení jednotné emisní normy Euro pro osobní automobily / dodávky a nákladní vozidla / autobusy se liší od názorů Komise. Zúčastněné strany z průmyslového odvětví toto zjednodušující opatření zpočátku nepodporovaly. Jelikož argumentů průmyslového odvětví, jako je náležité rozlišování a mezinárodní harmonizace, by mělo být možné dosáhnout i sloučením základních aktů (nařízení č. 715/2007 a nařízení č. 595/2009), zatímco zvláštní prováděcí nařízení by zůstala oddělena, Komise v tomto přístupu pokračovala. To bylo potvrzeno zúčastněnými stranami při následných rozhovorech v souvislosti s cílenou konzultací o posouzení dopadů a na schůzce poradní skupiny pro emisní normy vozidel dne 16. listopadu 2020.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Posouzení dopadů vychází z důkazů z několika zdrojů, mimo jiné ze studií externích dodavatelů z konsorcia CLOVE, včetně hlavních odborníků z Laboratoře aplikované termodynamiky Aristotelovy univerzity v Soluni (LAT) (GR) a společností Ricardo (UK), EMISIA (GR), TNO (NL), TU Graz (AT), FEV (DE) a VTT (FI).

První studie konsorcia CLOVE byla zahájena za účelem přezkoumání, porovnání a získání ponaučení z právních předpisů v jiné části světa, posouzení účinnosti současných zkoušek emisí v EU a vypracování a vyhodnocení nových zkoušek emisí pro regulované i neregulované znečišťující látky. V návaznosti na to byla druhá studie zaměřena na důkladné přezkoumání nákladové efektivity opatření, která byla zavedena první studií, a na posouzení proveditelnosti nových mezních hodnot emisí znečišťujících látek u všech vozidel a analýzu potenciálu zjednodušení emisních norem pro vozidla. Tato studie rovněž podpořila posouzení rámce norem Euro 6/VI a poskytla důkazy nezbytné pro posouzení dopadů. Tyto studie vycházejí z analýzy a testů provedených Společným výzkumným střediskem Komise v jeho zařízeních v italské Ispře.

Pokud jde o kvantitativní posouzení hospodářských, sociálních a environmentálních dopadů, vycházely studie posouzení dopadů a zpráva z modelů SIBYL a COPERT. Model COPERT se používá pro výpočet inventur emisí skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší pro silniční dopravu na základě emisí v reálném provozu koordinovaný Evropskou agenturou pro životní prostředí (EEA) a JRC. Model SIBYL je specializovaný nástroj k projekci dopadu podrobné technologie vozidel na budoucí vozové parky, energii, emise a náklady určené na podporu tvorby politik. Oba modely byly aktualizovány na základě údajů a důkazů shromážděných prostřednictvím konzultací se zúčastněnými stranami, nejnovějších emisních faktorů a přezkumu literatury.

Kromě toho byly shromážděny další informace, které se týkaly následujících otázek:

- dostupných technologií, které mohou být zavedeny v příslušném časovém období s cílem snížit emise znečišťujících látek, jejich účinnosti a nákladovosti,
- dopadů na zdraví a životní prostředí v peněžním vyjádření,
- obecných makroekonomických ukazatelů, jako je vytváření nových pracovních míst, požadované dovednosti, výzkum a inovace atd.,
- konkurenceschopnosti průmyslu EU a soudržnosti vnitřního trhu,
- kvalitativních dopadů na malé a střední podniky a spotřebitele (včetně důvěry spotřebitelů).

Seznam studií a zdrojů je uveden v příloze 1 posouzení dopadů.

- **Posouzení dopadů**

Opatření v tomto návrhu jsou vyvážená z hlediska jejich přínosů pro zdraví a životní prostředí a zátěže pro průmysl. Účinnost a nákladová efektivnost opatření jsou podloženy přiloženým posouzením dopadů. Souhrnný přehled a kladné stanovisko Výboru pro kontrolu regulace jsou k dispozici prostřednictvím X (odkaz bude doplněn).

Byly posouzeny tři možnosti politiky s různou kombinací opatření a míry ambicí zaměřené na vyřešení zjištěných problémů v současných nařízeních Euro 6/VI se zohledněním zelené a digitální transformace, kterou vyžaduje Zelená dohoda pro Evropu. Transformace poskytuje příležitosti pro pokročilejší řešení, pokud jde o snižování emisí znečišťujících látek, jako je používání technologie pro nižší znečišťování a nepřetržité monitorování emisí pomocí pokročilých snímačů a propojení vozidel. Možnosti politiky zohlednily rovněž přechod k elektromobilitě, který vyžaduje nákladově efektivní a přiměřená řešení pro snížení emisí znečišťujících látek v segmentu spalovacích motorů.

V souladu se specifickými cíli byly možnosti politiky 1, 2 (2a a 2b) a 3a zaměřeny na snížení složitosti současných emisních norem Euro zavedením zjednodušujících opatření (například nahrazení dvou nařízení jediným nebo odstranění zastaralých zkoušek). Aktuální mezní hodnoty emisí pro všechny příslušné látky znečišťující ovzduší byly stanoveny v možnosti politiky č. 1 s nízkými ambicemi, v možnosti č. 2a a v možnosti č. 3a se středně vysokými ambicemi a v možnosti č. 2b s vysokými ambicemi. Regulace emisí v reálném provozu se zlepšila v možnosti politiky č. 1 zkušebními limity při reálném provozu s nízkými ambicemi, v možnosti č. 2a zkušebními limity při reálném provozu se středními ambicemi a požadavky na životnost, v možnosti č. 2b zkušebními limity při reálném provozu s vysokými ambicemi a požadavky na životnost a v možnosti č. 3a zkušebními limity při reálném provozu se středními ambicemi, požadavky na životnost a průběžným monitorováním emisí.

V posouzení dopadů bylo zjištěno, že možnost politiky č. 3a se středními ambicemi je nejprůměřenější pro lehká a těžká nákladní vozidla. Tato možnost politiky se ukázala jako nejúčinnější při dosahování stanovených cílů a zároveň jako nákladově efektivní tím, že pro občany znamená největší přínos pro zdraví a životní prostředí při nízkých regulačních nákladech pro průmyslové odvětví. Dále bylo zjištěno, že tato možnost je v souladu s právními předpisy týkajícími se kvality ovzduší, emisními normami CO₂ a směrnici o technické způsobilosti vozidel. Zavedením průběžného monitorování emisí by byla možnost č. 3a také nejvíce v souladu se souběžnou zelenou a digitální transformací, která je cílem Zelené dohody pro Evropu.

Sociální, hospodářské a environmentální dopady možnosti č. 3a lze shrnout takto:

Celkové regulační náklady se odhadují na 304 EUR na vozidlo v případě lehkých užitkových vozidel a na 2 681 EUR na vozidlo v případě těžkých nákladních vozidel. Během 25letého období, které bylo posuzováno v posouzení dopadů, by to vedlo k celkovým regulačním nákladům ve výši 35,48 miliardy EUR v případě lehkých užitkových vozidel a 17,53 miliardy EUR v případě těžkých nákladních vozidel.

Na druhé straně peněžní přínosy v oblasti zdraví a životního prostředí dosahují až 55,75 miliardy EUR, respektive 133,58 miliardy EUR, a to prostřednictvím snížení emisí škodlivých látek znečišťujících ovzduší. Těchto přínosů je dosaženo převážně snížením emisí NO_x a PM_{2,5}. Kromě toho se u této možnosti ukázal nejvyšší pozitivní dopad u všech vozidel, pokud jde o přístup na hlavní mezinárodní trhy a inovace.

Náklady na úpravu (zahrnující podstatné náklady na dodržování předpisů v důsledku nákladů na zařízení pro technologie pro regulaci emisí a souvisejících nákladů na výzkum, vývoj a kalibraci, včetně nákladů na zařízení a nástroje) byly posouzeny v možnosti č. 3a a v letech 2025 až 2050 by činily řádově 67 miliard EUR u lehkých užitkových vozidel a 26 miliard EUR u těžkých nákladních vozidel.

Vedle těchto přínosů se odhaduje, že úspory regulačních nákladů (zahrnující úspory nákladů během zkoušek, ověřování zkoušek schvalovacími orgány a poplatky za schválení typu, jakož i úspory administrativních nákladů za podávání zpráv a další informační povinnosti v rámci postupů schvalování typu) v případě upřednostňované možnosti budou činit 4,67 miliardy EUR u lehkých užitkových vozidel a 0,58 miliardy EUR u těžkých nákladních vozidel.

Dopad možnosti č. 3a na cenovou dostupnost pro spotřebitele byl celkově omezený. I když se očekává, že celkové regulační náklady oproti výchozí situaci budou přeneseny na spotřebitele, v případě osobních automobilů a dodávek by to vedlo ke zvýšení ceny malých benzínových vozidel o 0,8 % a ceny malých naftových vozidel o 2,2 %.

Po přijetí nového celosvětového technického předpisu OSN č. 22 ze dne 14. dubna 2022 o životnosti autobaterie pro elektrická vozidla, který stanoví minimální výkonnostní požadavky pro elektrická vozidla na úrovni, která nebude vyžadovat změnu technologií baterií, byly doplněny požadavky na životnost baterie. Očekává se, že tyto požadavky nezpůsobí dodatečné náklady, ale zvýší informovanost a důvěru spotřebitelů.

S ohledem na současné geopolitické a hospodářské okolnosti byl proveden konečný přezkum s cílem zajistit zohlednění aktuálních aspektů týkajících se automobilového průmyslu a spotřebitelů. Nárůst nákladů, který začal v roce 2021, zejména na energii a suroviny, se dramaticky zrychlil. Zároveň poklesla poptávka a prodej motorových vozidel, přičemž investice potřebné na zelenou transformaci rostou. Tím se zvyšuje tlak na dodavatelský řetězec v automobilovém průmyslu a vznikají problémy ohledně cenové dostupnosti pro spotřebitele, a to v celkovém kontextu vysoké inflace. Pro usnadnění úspěšné ekologické transformace automobilového ekosystému byla výše uvedená možnost č. 3a upravena pro lehká užitková vozidla, aby se snížily náklady na přizpůsobení a současně aby byly zachovány celkové středně vysoké ambice v environmentální a digitální oblasti.

U osobních automobilů a dodávek jsou mezní hodnoty emisí výfukových plynů stanoveny na nejnižší úrovni, kterou v současné době ukládá norma Euro 6 pro osobní automobily, a tím jsou pro dodávky stanoveny nižší mezní hodnoty než podle normy Euro 6, zatímco požadavky na životnost a zkušební limity při reálném provozu jsou stanoveny jako v možnosti č. 3a. Požadavky na emise způsobené vypařováním, životnost baterie a nevýfukové emise jsou stanoveny v takové výši, jak je uvedeno v možnosti č. 3a. Jedná se o přechodnou možnost, pokud jde o mezní hodnoty emisí z výfuku, mezi možnostmi č. 1 a možnostmi č. 2a/3a. Tato volba byla učiněna s cílem nalézt rovnováhu mezi potřebou zlepšit vliv na životní prostředí a potřebou vyhnout se nepřiměřeným investicím do vozidel, která se po roce 2035 již nebudou prodávat. Při překročení určité prahové hodnoty se náklady zvyšují výrazně rychleji než přínosy pro životní prostředí. Zvolená možnost zlepšuje cenovou dostupnost osobních automobilů a dodávek pro spotřebitele a minimalizuje nezbytné investiční náklady na vývoj nových hardwarových řešení pro systémy regulace emisí osobních automobilů a dodávek se spalovacím motorem.

Zvolená opatření stanoví pro osobní automobily a dodávky limity neutrální z hlediska technologií i paliva, přičemž u dodávek s nedostatečným výkonem umožňují limity o něco

vyšší, je-li taková úleva odůvodněna technickými důvody. Zkušební limity jsou stejné jako u možnosti č. 3a, a proto umožňují dosažení zisků omezením v současnosti neregulovaných emisí. Metodiky a mezní hodnoty pro emise způsobené vypařováním, brzdy, pneumatiky, jakož i životnost baterií a používání nástrojů pro monitorování emisí se snímáči se řídí metodikami a mezními hodnotami, které jsou uvedeny v možnosti č. 3a zprávy o posouzení dopadů. Tato opatření představují stále významnější podíl potenciálu ke snižování emisí a přínosů pro životní prostředí a zdraví, zejména v městském prostředí, kde je expozice těmto znečišťujícím látkám výraznější. Emise z brzd a pneumatik budou brzy představovat většinu emisí částic.

U nákladních vozidel a autobusů je zachována možnost č. 3a. To ukazuje na výrazně pomalejší přechod nákladních automobilů a autobusů na technologie s nulovými emisemi výfukových plynů. Předpokládá se, že nákladní vozidla a autobusy se spalovacími motory zůstanou na trhu EU mnohem déle.

U všech motorových vozidel jsou zachována všechna zjednodušující opatření jako v případě možnosti č. 3a, neboť se v nich odráží potřeba modernizovat nařízení a snížit administrativní zátěž. Tato možnost zajišťuje rovněž zlepšení celkových emisí, zejména při studeném startu a při jízdě v městském provozu, protože vozidla musí splňovat mezní hodnoty emisí i během krátkých jízd.

Pokud jde o přínosy pro životní prostředí, přináší zvolená možnost významné snížení emisí, pouze o něco nižší než možnost č. 3a u osobních automobilů a dodávek, protože vyšší mezní hodnoty emisí jsou doprovázeny zlepšením zkušebních podmínek a opatřeními pro dodržování předpisů, která v možnosti č. 1 nebyla stanovena. Snížení emisí NO_x do roku 2035 oproti úrovním z roku 2018 se u zvolených opatření odhaduje na více než 85 % u osobních automobilů / dodávek a na více než 80 % u nákladních vozidel / autobusů. Odhaduje se, že celkové emise NO_x z motorových vozidel se do roku 2035 ve srovnání s výchozí situací sníží na polovinu.

Předpokládá se, že úspory regulačních nákladů budou stejné jako u možnosti č. 3a. Náklady na vývoj výrobků pro průmysl jsou výrazně nižší, protože nová možnost nebude vyžadovat přepracování vozidel, ale souladu s předpisy bude možné dosáhnout pomocí aktuálně používaných technologií pro regulaci emisí a překalibrování. Očekává se, že regulační náklady budou výrazně nižší a jejich výše se bude pohybovat mezi náklady u možnosti č. 1 a náklady u možnosti č. 3a. Celkově se předpokládá, že zvolená opatření přinesou podobný čistý přínos jako u možnosti č. 3a nebo vyšší, což znamená významné snížení emisí s omezenými náklady na přizpůsobení.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušování**

V souladu se závazkem Komise ke zlepšování právní úpravy byl tento návrh vypracován inkluzivním způsobem na základě principů transparentnosti a neustálého zapojování zúčastněných stran.

Malé a střední podniky (odkaz IA): V posouzení dopadů bylo zjištěno, že evropský automobilový průmysl se většinou skládá z velkých výrobců působících v oblasti montáže vozidel a výroby součástí. Některé malé a střední podniky vyrábějí vozidla nebo systémy, které vyžadují EU schválení typu z hlediska emisí. Bylo zjištěno 35 malých a středních podniků, které vyrábějí specializovaná vozidla na základě hnacích ústrojí vyráběných většími výrobci. U malých výrobců byla navržena zjednodušená pravidla, aby bylo možné zohlednit zvláštnosti spojené s omezenou výrobou.

Úspory nákladů: Posouzení dopadů rovněž analyzovalo, jak by bylo možné právní předpisy případně zjednodušit a snížit nadbytečné náklady na dodržování předpisů a administrativní náklady. Přestože návrh zvyšuje regulační náklady výrobců vozidel ve formě nákladů na hardware pro technologie k regulaci znečišťujících látek a snímače a náklady na výzkum a vývoj a související kalibraci, přináší návrhy také úspory nákladů na dodržování předpisů během testování, ověřování zkoušek schvalovacími orgány a poplatky za schválení typu, jakož i úspory administrativních nákladů. Administrativní zátěž by se snížila zejména zavedením zjednodušujících opatření a nových požadavků na průběžné monitorování emisí. U těch se předpokládá, že dále zjednoduší oznamovací povinnosti a povinnosti poskytovat informace pro postupy udělení schválení typu a ověření, a to prostřednictvím sníženého počtu schválení typu. V možnosti č. 3a se úspory administrativních nákladů odhadují na 224 tisíce EUR na schválení typu (22 EUR na vozidlo) u naftových osobních automobilů / dodávek a na 204 tisíce EUR na schválení typu u benzinových osobních automobilů / dodávek (26 EUR na vozidlo). U nákladních vozidel / autobusů činí úspora administrativních nákladů v možnosti č. 3a až 66 tisíc EUR na jedno schválení typu u naftového motoru (22 EUR na vozidlo) a 67 tisíc EUR na jedno schválení typu u benzinového motoru (47 EUR na vozidlo). U možnostech, které byly nakonec zvoleny, se očekává, že všechny náklady u osobních automobilů / dodávek budou nižší.

Konkurenceschopnost: Navzdory regulačním nákladům pro průmysl a kumulativním investicím v souvislosti s emisními normami CO₂ se očekává, že návrh bude mít pozitivní vliv na konkurenceschopnost. Je to díky novým tržním příležitostem vyplývajícím z vývoje nových snímačů společně s komunikačními protokoly, možnostmi kybernetické bezpečnosti a ochrany proti neoprávněným zásahům. Využívání pokročilých digitálních a čistých technologií bude přínosem při získávání přístupu na hlavní mezinárodní trhy, zejména ve Spojených státech a Číně.

Digitální oblast: V souladu s vysokými cíli iniciativy Digitální dekáda³⁷ by měla všechna odvětví projít digitální transformací, která značně přispěje k ekologické transformaci, a to i v silniční dopravě, za účelem dosažení cíle nulového znečištění, které má zajistit životní prostředí bez toxických látek. Návrh předpokládá větší soulad s dvojí transformací, neboť podporuje snížení emisí během životnosti vozidel zavedením průběžného monitorování emisí a propojení vozidel. Vnitrostátní orgány pro schvalování typu by rovněž měly poskytovat služby pokud možno digitálně (včetně strojově čitelných informací). To přispěje k dosažení efektivně fungující digitální společnosti a ekonomiky (standardně digitalizovaných).

Iniciativa je v souladu se zásadou „významně nepoškozovat“, neboť přispívá k cílům ekologické transformace v rámci Zelené dohody pro Evropu (zejména udržitelné mobility a strategie nulového znečištění). Zajišťuje, aby doprava méně znečišťovala životní prostředí, zejména ve městech, a je považována za podstatnou součást přechodu k čisté mobilitě. Podle posouzení dopadů se nepředpokládá, že by uvedené možnosti významně poškodily některý z cílů udržitelného rozvoje³⁸.

- **Základní práva**

Tento návrh nemá žádné důsledky z hlediska ochrany základních práv a rovnosti. Nemá žádné rozdílné dopady v důsledku příslušnosti k určitému pohlaví.

³⁷ COM(2021) 118 final.

³⁸ Zejména následující: Cíl 3: Zdraví a kvalitní život, cíl 6: Pitná voda, kanalizace, cíl 13: Klimatická opatření, cíl 14: Život ve vodě a cíl 15: Život na souši.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nevyžaduje žádné dodatečné finanční zdroje.

5. OSTATNÍ PRVKY

• Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv

Tento návrh stanoví opatření pro monitorování a hodnocení účinnosti emisních norem Euro 7 ve vztahu k operativním cílům a v zájmu stanovení příčinné souvislosti mezi pozorovanými výsledky a právními předpisy. Za tímto účelem je navržena řada monitorovacích ukazatelů pro přezkum emisních norem Euro 7. Mezi tyto monitorovací ukazatele patří:

- počet schválení typu podle normy Euro 7 u jednotlivých typů vozidel,
- náklady během fáze provádění a administrativní náklady na schválení typu z hlediska emisí,
- důkaz o zlepšení regulace emisí za všech podmínek použití u všech regulovaných znečišťujících látek,
- náklady na vymáhání, včetně nákladů na boj proti porušování předpisů a sankcí v případě nedodržení předpisů a nákladů na monitorování,
- vývoj emisí během životnosti vozidel, jak dokládají příslušné zkušební kampaně a průběžné monitorování emisí.

Přezkum emisních norem Euro 7 rovněž vyhodnotí soubor obecnějších ukazatelů z jiných politik EU v oblasti znečištění ovzduší v silniční dopravě:

- roční úrovně koncentrace znečišťujících látek v městských oblastech Evropy a roční podíl silniční dopravy na emisích znečišťujících látek oznámené členskými státy EEA podle směrnice o národních závazcích ke snížení emisí (směrnice o národních emisních střepech)³⁹ a zahrnuté do výroční zprávy EEA o kvalitě ovzduší v Evropě,
- roční počet registrovaných vozidel a podíl pohonných technologií na silnicích EU oznámené členskými státy Evropské observatoři pro alternativní paliva,
- roční vývoj dopadů znečištění ovzduší na zdraví (tj. předčasná úmrtí v souvislosti s expozicí některým znečišťujícím látkám) uvedený ve výroční zprávě EEA o kvalitě ovzduší v Evropě,
- roční podíl silniční dopravy na emisích některých znečišťujících látek oznámený členskými státy EEA v rámci směrnice o národních emisních střepech,
- roční počet oznámení obdržенých od členských států o překážkách vnitřního obchodu EU s automobily, dodávkami, nákladními vozidly / autobusy způsobených technickými předpisy uloženými vnitrostátními, regionálními nebo místními orgány (tj. zákazy jakéhokoli druhu) v rámci oznamovacího postupu podle směrnice 2015/1535⁴⁰.

³⁹ Směrnice (EU) 2016/2284.

⁴⁰ [Směrnice \(EU\) 2015/1535](#) o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti; viz také [oznamovací postup podle směrnice 2015/1535](#).

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Kapitola I obsahuje obecná ustanovení, včetně předmětu (článek 1), oblasti působnosti nařízení (článek 2) a definic klíčových pojmů použitých v nařízení (článek 3).

Kapitola II obsahuje ustanovení o povinnostech výrobců týkajících se schvalování typu motorových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků z hlediska jejich emisí znečišťujících látek a životnosti baterií. Konkrétně zahrnuje povinnost výrobců, pokud jde o koncepci a konstrukci takových vozidel, včetně opatření pro zajištění kybernetické bezpečnosti (článek 4), a možnosti výrobců deklarovat lepší výkon s nižšími mezními hodnotami emisí a/nebo lepší životnosti baterie, jakož i technologií geo-fencingu umožňujících režim nulových emisí výfukových plynů (článek 5). Výrobci musí splňovat specifické požadavky na životnost po celou dobu životnosti vozidel, ale také na minimální výkon po dobu životnosti trakční baterie, aby vyhovovala mezním hodnotám emisí a dalším souvisejícím technickým požadavkům (článek 6). Soulad s těmito požadavky by měl být prokázán provedením zvláštních zkoušek a správních postupů a vydáním zvláštních prohlášení (článek 7). Článek 8 a článek 9 stanoví zvláštní pravidla týkající se malých výrobců (článek 8), respektive vozidel vyráběných ve více fázích (článek 9), pokud jde o zkoušky a povinnosti.

Kapitola III stanoví povinnosti členských států týkající se schvalování typu a dozoru nad trhem, zejména pokud jde o úlohu vnitrostátních schvalovacích orgánů a datum vstupu v platnost (článek 10), a obsahuje zvláštní ustanovení o konstrukčních částech a samostatných technických celcích (článek 11) a také o spotřebitelných činidlech a systémech regulace znečišťujících látek (článek 12).

V kapitole IV jsou uvedena ustanovení o úloze Komise a třetích stran, pokud jde o shodnost v provozu a kontroly v rámci dozoru nad trhem (článek 13).

Kapitola V stanoví zvláštní zkoušky a metodiky, které mají výrobci a orgány u každé kategorie dotčených vozidel použít k prokázání shody s požadavky a povinnostmi podle tohoto nařízení (článek 14). Obsahuje rovněž zvláštní ustanovení týkající se přizpůsobení technickému pokroku (článek 15).

Kapitola VI obsahuje obecná ustanovení o pravomoci svěřené Komisi přijímat akty v přenesené pravomoci (článek 16), postupu projednávání ve výboru (článek 17) a požadavcích na podávání zpráv pro členské státy (článek 18).

Kapitola VII obsahuje závěrečná ustanovení o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 (článek 19) a o vstupu v platnost a uplatňování tohoto nařízení (článek 20).

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁴¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁴²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vnitřní trh je prostor, ve kterém je nutné zajistit volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu. Za tímto účelem zavedlo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858⁴³ komplexní systém schvalování typu motorových vozidel, přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a dozoru nad trhem s nimi.
- (2) Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, motorů a náhradních dílů s ohledem na emise (dále jen „schvalování typu z hlediska emisí“) by měly být i nadále harmonizovány, aby se zajistilo řádné fungování vnitřního trhu, jakož i vysoká úroveň ochrany životního prostředí a zdraví společně ve všech členských státech.
- (3) Toto nařízení je samostatným regulačním aktem pro účely postupu EU schválení typu stanoveného v příloze II nařízení (EU) 2018/858. Obsahuje ustanovení a požadavky týkající se emisí z vozidel a životnosti baterií, zatímco technické prvky budou stanoveny v prováděcích aktech přijatých přezkumným postupem a za pomoci výboru ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011 (postupem projednávání ve výborech).
- (4) Technické požadavky na schvalování typu motorových vozidel, motorů a náhradních dílů s ohledem na emise (dále jen „schvalování typu z hlediska emisí“) jsou v

⁴¹ Úř. věst. C , , s. .

⁴² Úř. věst. C , , s. .

⁴³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

současné době stanoveny ve dvou nařízeních, která se vztahují na schvalování typu z hlediska emisí lehkých a těžkých nákladních vozidel, tj. nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 („Euro 6“)⁴⁴ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 („Euro VI“)⁴⁵. Důvodem existence dvou nařízení byla skutečnost, že emise těžkých nákladních vozidel byly kontrolovány na základě zkoušek motoru, zatímco emise lehkých vozidel na základě zkoušek celého vozidla. Od té doby byly vyvinuty metodiky, které umožňují zkoušení lehkých i těžkých nákladních vozidel na silnici. Proto již není nutné zakládat schválení typu na zkouškách motoru.

- (5) Začlenění požadavků stanovených v nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 do jediného nařízení by mělo zajistit vnitřní soudržnost systému schvalování typu z hlediska emisí u lehkých i těžkých nákladních vozidel a současně umožňovat různé mezní hodnoty emisí u těchto vozidel.
- (6) Kromě toho byly v roce 2007 přijaty stávající mezní hodnoty emisí pro lehká vozidla a v roce 2009 pro těžká nákladní vozidla. Obě mezní hodnoty emisí byly přijaty na základě technologie, která byla tehdy dostupná. Od té doby technologie pokročily a úroveň emisí dosažená použitím kombinace současných technologií je mnohem nižší než úroveň dosažená před více než 15 lety. Tento technologický pokrok by měl být zohledněn stanovením mezních hodnot emisí na základě současné špičkové technologie a znalostí regulace znečišťujících látek a pro všechny příslušné znečišťující látky.
- (7) Je rovněž nezbytné snížit složitost, administrativní a prováděcí náklady výrobců a orgánů a zajistit účinné a efektivní uplatňování emisních norem Euro. Zjednodušení je dosaženo odstraněním různých dat použitelnosti mezních hodnot a zkoušek, která platila podle norem Euro 6 a Euro VI, odstraněním vícenásobných a složitých zkoušek emisí v případech, kdy takové zkoušky nejsou nutné, případně odkazem na normy podle stávajících předpisů OSN a zajištěním efektivnějšího a jednotného souboru postupů a zkoušek pro různé fáze schvalování typu z hlediska emisí.
- (8) V zájmu zajištění skutečného omezení emisí lehkých i těžkých nákladních vozidel je nutné zkoušet vozidla za skutečných podmínek použití s minimálním souborem omezení, hranic a dalších požadavků na řízení, a nejen v laboratoři.
- (9) Přesnost přenosných zařízení pro měření emisí, která slouží k měření emisí vozidel používaných na silnicích, se od jejich zavedení výrazně zlepšila. Je proto vhodné stanovit mezní hodnoty emisí na základě takovýchto měření na silnici, a provádění silničních zkoušek tedy již nevyžaduje použití faktorů shodnosti.
- (10) Nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 vyžadují, aby vozidla splňovala mezní hodnoty emisí po stanovenou dobu, která již neodpovídá průměrné životnosti vozidel. Je tedy vhodné stanovit požadavky na životnost, které by odrážely průměrnou očekávanou životnost vozidel v Unii.

⁴⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

⁴⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

- (11) V současné době existují technologie, které jsou dostupné a široce využívané po celém světě a které omezují emise těkavých organických sloučenin způsobené vypařováním během používání, parkování a tankování vozidla s benzinovým palivem. Je proto vhodné stanovit mezní hodnoty emisí těchto těkavých organických sloučenin na nižší úrovni a zavést mezní hodnoty emisí pro fázi doplňování paliva.
- (12) Nevýfukové emise tvoří částice pocházející z pneumatik a brzd vozidel. Odhaduje se, že emise z pneumatik jsou největším zdrojem mikroplastů pro životní prostředí. Jak je uvedeno v posouzení dopadů, očekává se, že do roku 2050 budou nevýfukové emise tvořit až 90 % všech částic ze silniční dopravy, protože množství částic z výfukových plynů se v důsledku elektrifikace vozidel sníží. Tyto nevýfukové emise je tedy nutné měřit a omezit. Komise by měla do konce roku 2024 vypracovat zprávu o oděru pneumatik, v níž by přezkoumala metody měření a stav techniky, aby mohla navrhnout mezní hodnoty oděru pneumatik.
- (13) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144⁴⁶ upravuje ukazatele rychlostních stupňů, jejichž hlavním účelem je minimalizovat spotřebu paliva vozidla, pokud se řidič řídí jeho údaji. Požadavky na emise znečišťujících látek při skutečném použití, včetně dodržování ukazatelů rychlostních stupňů, by se však mělo zabývat toto nařízení.
- (14) Vozidla s trakčními bateriemi, včetně plug-in hybridních elektrických vozidel a bateriových elektrických vozidel, přispívají k dekarbonizaci odvětví silniční dopravy. Aby bylo možné získat a zvýšit důvěru spotřebitelů v tato vozidla, měla by být tato vozidla výkonná a trvanlivá. Je proto důležité požadovat, aby si trakční baterie zachovaly podstatnou část své původní kapacity i po mnoha letech používání. Pro kupující ojetých elektrických vozidel je zvláště důležité zajistit, aby vozidlo mělo i nadále takový výkon, jak se očekává. U všech vozidel, která používají trakční baterie, by proto měly být vyžadovány monitory stavu nabití baterie. Kromě toho by měly být zavedeny minimální výkonnostní požadavky na životnost baterií osobních automobilů se zohledněním celosvětového technického předpisu OSN č. 22⁴⁷.
- (15) Dobře známým problémem jsou nedovolené zásahy do vozidel za účelem odstranění nebo deaktivace částí systémů k regulaci znečišťujících látek. Tato činnost vede ke vzniku neregulovaných emisí a je třeba jí zabránit. Nedovolené zásahy do počítačů ujetých kilometrů způsobují nesprávné údaje o ujeté vzdálenosti a brání řádné kontrole vozidla za provozu. Je proto nanejvýš důležité zajistit co nejvyšší bezpečnostní ochranu těchto systémů, včetně bezpečnostních certifikátů, a odpovídající ochranu proti nedovoleným zásahům, aby se systémy k regulaci znečišťujících látek ani s počítačem ujetých kilometrů vozidla nebylo možné manipulovat.

⁴⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1).

⁴⁷ Celosvětový technický předpis OSN o životnosti autobaterie pro elektrická vozidla, Celosvětový technický předpis OSN č. 22.

- (16) V dnešní době se již používají snímače nainstalované ve vozidlech k odhalení anomálií týkajících se emisí a spuštění příslušných oprav prostřednictvím palubního diagnostického systému (OBD). Systém OBD, který se používá v současné době, však neodhaluje poruchy přesně a včas ani dostatečně a včas nevynucuje opravy. Proto je možné, že vozidla vypouštějí mnohem více emisí, než je povoleno. Snímače, které se dosud používají pro systém OBD, lze použít také k nepřetržitému monitorování a regulaci chování vozidel z hlediska emisí prostřednictvím palubního monitorovacího systému (OBM). Systém OBM rovněž upozorní uživatele, aby v případě potřeby provedl opravy motoru nebo systémů k regulaci znečišťujících látek. Je proto vhodné požadovat, aby byl takový systém nainstalován, a upravovat jeho technické požadavky.
- (17) Výrobci se mohou rozhodnout, zda budou vyrábět vozidla, která splňují nižší mezní hodnoty emisí nebo mají lepší životnost baterie, než je požadováno v tomto nařízení, nebo vozidla, která obsahují pokročilé možnosti včetně geo-fencingu a adaptivního řízení. Spotřebitelé a vnitrostátní orgány by měli být schopni tato vozidla identifikovat na základě příslušné dokumentace. Proto by měl být k dispozici ekologický pas vozidla.
- (18) V případě, že Komise předloží návrh na registraci nových lehkých vozidel, která jezdí výhradně na CO₂ neutrální paliva, mimo oblast působnosti norem pro emise CO₂ vozového parku a v souladu s právem Unie a unijním cílem klimatické neutrality, po roce 2035, bude třeba toto nařízení změnit, aby zahrnovalo možnost schvalování typu těchto vozidel.
- (19) Emise z vozidel prodávaných malými výrobci představují nevýznamnou část emisí v Unii. U některých požadavků na takové výrobce proto může být povolena určitá flexibilita. Malí výrobci by tak měli mít možnost nahradit některé zkoušky během schvalování typu prohlášeními o shodě, zatímco velmi malí výrobci by měli mít možnost používat laboratorní testy na základě náhodných jízdních cyklů v reálném provozu.
- (20) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631⁴⁸ a (EU) 2019/1242⁴⁹ upravují průměrnou výkonnost z hlediska emisí CO₂ vozového parku u nových motorových vozidel v Unii. Do schvalování typu z hlediska emisí by měly být zahrnuty postupy a metodiky pro přesné stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu jednotlivých vozidel.
- (21) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o povinnosti výrobců v rámci schvalování typu a postupy, zkoušky a metodiky, které je třeba použít pro prohlášení o shodě, kontrolu shodnosti výroby, kontrolu shodnosti v provozu a ekologický pas vozidel; možnosti a označení vozidel; požadavky, zkoušky, metody a nápravná opatření týkající se životnosti vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, jakož i možnosti registrace a komunikace systémů OBM, a to i za účelem pravidelných technických kontrol a technických prohlídek; požadavky na

⁴⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁴⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká nákladní vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

výrobce vozidel vyráběných ve více fázích a informace, které mají tito výrobci poskytovat, jakož i postupy stanovení hodnoty CO₂ u těchto vozidel; technické prvky, administrativní požadavky a požadavky na dokumentaci pro schvalování typu z hlediska emisí, kontroly a inspekce a kontroly v rámci dozoru nad trhem, jakož i oznamovací povinnosti, kontroly shodnosti v provozu a kontroly shodnosti výroby; metody a zkoušky pro i) měření emisí výfukových plynů v laboratoři a na silnici, včetně náhodných a nejhorších cyklů zkoušení emisí v reálném provozu, používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu a emisí při volnoběhu; ii) stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru motorového vozidla; iii) stanovení specifikací ukazatele rychlostních stupňů; iv) stanovení dopadu přípojných vozidel kategorie O₃ a O₄ na emise CO₂, spotřebu paliva a energie, dojezdovou vzdálenost a výkon motoru motorového vozidla; v) měření emisí z klikové skříně, emisí způsobených vypařováním, emisí z brzd, vi) posuzování shody s minimálními výkonnostní požadavky na životnost baterie; vii) posuzování shodnosti motorů a vozidel v provozu; prahové hodnoty pro shodu a požadavky na výkon, jakož i viii) zkoušky a metody k zajištění výkonnosti snímačů (systémů OBD a OBM); ix) metody zajištění a hodnocení bezpečnostních opatření; specifikace a charakteristiky systémů varování řidiče a metod upozornění řidiče a posouzení jejich správné funkce; x) metody posuzování správného fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek; xi) metody zajištění a posouzení bezpečnostních opatření, včetně analýzy zranitelnosti a ochrany proti nedovoleným zásahům; xii) metody hodnocení správného fungování typů schválených podle zvláštních označení normy EURO7; xiii) kritéria pro schvalování typu z hlediska emisí u malých a velmi malých výrobců; xiv) kontroly a zkušební postupy pro vozidla vyráběná ve více fázích; xv) požadavky na výkon zkušebního zařízení; xvi) specifikace referenčních paliv a xvii) metody hodnocení absence odpojovacích zařízení a odpojovací strategie; xviii) měření oděru pneumatik, jakož i xix) formát, údaje a způsob sdělování údajů ekologického pasu vozidel. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁵⁰.

- (22) Za účelem změny nebo doplnění jiných než podstatných prvků tohoto nařízení by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o zkušební podmínky na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel, brzd nebo pneumatik Euro 7; zkušební požadavky, zejména s ohledem na technický pokrok a údaje shromážděné při zkoušení vozidel Euro 7; zavádění možností a označení vozidel na základě inovativních technologií pro výrobce, ale také stanovení mezních hodnot emisí částic z brzd a mezních hodnot oděru jednotlivých typů pneumatik, jakož i minimálních výkonnostních požadavků na baterie a koeficientů životnosti na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7 a stanovení definic a zvláštních pravidel pro malé výrobce vozidel kategorií M₂, M₃, N₂ a N₃. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁵¹. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci

⁵⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁵¹ [Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.](#)

obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

- (23) V zájmu přehlednosti, racionality a zjednodušení a vzhledem k tomu, že pravidla pro schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska emisí jsou aktualizována a všechna jsou obsažena v tomto nařízení, by měla být stávající nařízení (ES) č. 595/2009 a (ES) č. 715/2007 zrušena a nahrazena tímto nařízením.
- (24) Pokud opatření stanovená tímto nařízením zahrnují zpracovávání osobních údajů, mělo by být toto zpracovávání prováděno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679⁵² a nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001⁵³, jakož i s vnitrostátními předpisy k jejich provedení.
- (25) Je důležité poskytnout členským státům, vnitrostátním schvalovacím orgánům a hospodářským subjektům dostatek času, aby se mohly připravit na použití nových pravidel zavedených tímto nařízením. Datum použitelnosti by proto mělo být odloženo. Zatímco u lehkých vozidel by mělo být datum použitelnosti stanoveno, jakmile to bude technicky možné, u těžkých nákladních vozidel a přípojných vozidel může být datum použitelnosti odloženo o dva roky, neboť přechod na vozidla s nulovými emisemi bude u těžkých nákladních vozidel delší.
- (26) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž stanovit harmonizovaná pravidla pro správní a technické požadavky na schvalování typu vozidel kategorií M a N a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a pro dozor nad trhem s těmito vozidly, systémy, konstrukčními částmi a samostatnými technickými celky z hlediska emisí, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, ale spíše jich z důvodu jejich rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, smí Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Kapitola I – Předmět, oblast působnosti a definice

Článek 1

Předmět

1. Toto nařízení stanoví společné technické požadavky a správní předpisy pro schvalování typu motorových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků z hlediska emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie a životnosti baterií a pro dozor nad trhem s nimi.
2. Toto nařízení stanoví pravidla pro původní schválení typu z hlediska emisí, shodnost výroby, shodnost v provozu, dozor nad trhem, životnost systémů k regulaci

⁵² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁵³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Unie a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

znečišťujících látek a životnost trakčních baterií, palubní monitorovací systémy, bezpečnostní ustanovení pro omezení nedovolených zásahů a opatření pro zajištění kybernetické bezpečnosti a přesné stanovení emisí CO₂, dojezdové vzdálenosti, spotřeby paliva a energie a energetické účinnosti.

Článek 2 **Oblast působnosti**

Toto nařízení se vztahuje na motorová vozidla kategorií M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃, jakož i na přípojná vozidla kategorií O₃ a O₄ uvedených v článku 4 nařízení (EU) 2018/858, včetně těch, jež jsou zkonstruována a vyrobená v jednom nebo více stupních, a na systémy, konstrukční části a samostatné technické celky určené pro tato vozidla.

Článek 3 **Definice**

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice nařízení (EU) 2018/858.

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „schválením typu z hlediska emisí“ EU schválení typu, které splňuje správné předpisy a technické požadavky tohoto nařízení, pokud jde o emise CO₂ a emise znečišťujících látek, spotřebu paliva a energie a životnost baterie;
- 2) „původním schválením typu z hlediska emisí“ první fáze postupu schvalování typu z hlediska emisí před tím, než orgány udělí certifikát schválení typu a než jsou vozidla uvedena do výroby;
- 3) „shodností výroby“ činnosti prováděné na nových vozidlech, samostatných technických celcích nebo konstrukčních částech vybraných v prostorách výrobce za účelem zajištění toho, aby výrobky uvedené na trh splňovaly požadavky stanovené v tomto nařízení;
- 4) „shodností v provozu“ činnosti prováděné na vozidlech v provozu za účelem ověření požadavků na životnost stanovených v tomto nařízení;
- 5) „motorem“ zdroj pohonu vozidla;
- 6) „emisemi“ výfukové a nevýfukové emise z motorového vozidla;
- 7) „výfukovými emisemi“ emise z výfuku motorového vozidla nebo motoru zahrnující všechny tyto emise: emise CO₂, plynné emise, emise pevných látek, emise kapalných sloučenin a emise z klikové skříně;
- 8) „plynnými znečišťujícími látkami“ emise plyných chemických látek s výjimkou CO₂;
- 9) „emisemi CO₂“ nebo „CO₂“ emise oxidu uhličitého z výfuku motorového vozidla nebo motoru;
- 10) „oxidy dusíku“ nebo „NO_x“ součet oxidů dusíku vypouštěných z výfuku;
- 11) „částicemi“ nebo „PM“ jakýkoli materiál vypouštěný z výfuku nebo brzd a zachycovaný na filtračním médiu;
- 12) „částicemi PM₁₀“ nebo „PM₁₀“ částice o průměru menším než 10 µm;
- 13) „počtem částic“ nebo „PN“ celkový počet pevných částic vypouštěných z výfuku nebo brzd;

- 14) „počtem částic větších než 10 nm“ nebo „PN₁₀“ celkový počet pevných částic vypouštěných z výfuku nebo brzd, jejichž průměr je 10 nm nebo větší;
- 15) „oxidem uhelnatým“ nebo „CO“ oxid uhelnatý vypouštěný z výfuku;
- 16) „methanem“ nebo „CH₄“ methan vypouštěný z výfuku;
- 17) „celkovým množstvím uhlovodíků“ celkové množství uhlovodíků vypouštěných z výfuku;
- 18) „nemethanovými uhlovodíky“ nebo „NMHC“ celkové množství uhlovodíků vypouštěných z výfuku s výjimkou methanu;
- 19) „nemethanovými organickými plyny“ nebo „NMOG“ součet neokysličených a okysličených uhlovodíků vypouštěných z výfuku;
- 20) „amoniakem“ nebo „NH₃“ amoniak vypouštěný z výfuku;
- 21) „formaldehydem“ nebo „HCHO“ formaldehyd vypouštěný z výfuku;
- 22) „WHTC“ celosvětově harmonizovaný neustálený jízdní cyklus v souladu s bodem 7.2.1. přílohy 4 předpisu OSN č. 49;
- 23) „WHSC“ celosvětově harmonizovaný jízdní cyklus v ustáleném stavu v souladu s bodem 7.2.2. přílohy 4 předpisu OSN č. 49;
- 24) „nástrojem pro výpočet spotřeby energie vozidla“ nebo „VECTO“ simulační nástroj používaný pro stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva, spotřeby elektrické energie a dojezdové vzdálenosti těžkých nákladních vozidel;
- 25) „spotřebou energie“ spotřeba elektrické energie ze všech zdrojů pohonu ve vozidle;
- 26) „spotřebou paliva“ spotřeba paliva ze všech zdrojů pohonu ve vozidle;
- 27) „emisemi způsobenými vypařováním“ páry uhlovodíků vypouštěné z palivového systému vozidla, s výjimkou emisí z výfuku;
- 28) „emisemi z klikové skříně“ plynné znečišťující látky vypouštěné z prostorů uvnitř nebo vně motoru, které jsou spojeny s olejovou vanou vnitřními nebo vnějšími kanály;
- 29) „emisemi částic z brzd“ částice vypouštěné z brzdového systému vozidla;
- 30) „oděrem pneumatik“ hmotnost materiálu ztraceného z pneumatiky v důsledku procesu oděru a uvolňovaného do životního prostředí;
- 31) „nevýfukovými emisemi“ emise způsobené vypařováním, emise z oděru pneumatik a emise z brzd;
- 32) „emisemi znečišťujících látek“ výfukové a nevýfukové emise jiné než emise CO₂;
- 33) „zařízením k regulaci znečišťujících látek“ zařízení vozidla, která regulují nebo omezují emise znečišťujících látek;
- 34) „systémy k regulaci znečišťujících látek“ zařízení k regulaci znečišťujících látek nainstalovaná ve vozidle, včetně všech řídicích jednotek a softwaru, které řídí jejich používání;
- 35) „původními systémy k regulaci znečišťujících látek“ systémy k regulaci znečišťujících látek nebo soustava takových systémů, na které se vztahuje schválení typu vozidla;

- 36) „náhradními systémy k regulaci znečišťujících látek“ systém k regulaci znečišťujících látek nebo soubor takových systémů, který je určen jako náhrada původního systému k regulaci znečišťujících látek a může být schválen jako samostatný technický celek;
- 37) „funkcí adaptivního řízení“ systém, který koriguje motor, systémy k regulaci znečišťujících látek nebo jiné parametry vozidla s cílem zlepšit spotřebu paliva nebo energie a účinnost systému k regulaci znečišťujících látek na základě předpokládaného použití vozidla;
- 38) „palubním diagnostickým systémem“ nebo „OBD“ systém, který může generovat palubní diagnostické (OBD) informace vozidla podle definice v čl. 3 bodě 49 nařízení (EU) 2018/858 a je schopen tyto informace zpřístupnit prostřednictvím portu OBD a bezdrátové komunikace;
- 39) „palubním monitorovacím systémem“ nebo „OBM“ systém ve vozidle, který je schopen zjistit buď překročení emisí, nebo případně, zda je vozidlo v režimu nulových emisí, a který je schopen tato překročení oznámit prostřednictvím informací uchovávaných ve vozidle a tyto informace zpřístupnit prostřednictvím portu OBD a bezdrátové komunikace;
- 40) „palubním zařízením pro monitorování spotřeby paliva a/nebo energie“ nebo „zařízením OBFCM“ jakýkoli software nebo hardware, který snímá a využívá parametry vozidla, motoru, paliva nebo elektrické energie a užitečného zatížení / hmotnosti a uchovává ve vozidle údaje o spotřebě paliva a energie i další parametry důležité pro určení spotřeby paliva nebo energie a energetické účinnosti vozidla;
- 41) „odpojovacím zařízením“ jakýkoli software nebo hardware, který snímá teplotu, rychlost vozidla, otáčky motoru, zařazený rychlostní stupeň, podtlak v sacím potrubí nebo jakýkoli jiný parametr za účelem aktivace, změny, zpomalení nebo deaktivace činnosti jakékoli části systému k regulaci znečišťujících látek s cílem snížit účinnost systému k regulaci znečišťujících látek při jízdě vozidla;
- 42) „odpojovací strategií“ strategie, která snižuje účinnost systémů k regulaci znečišťujících látek za okolních podmínek nebo provozních podmínek motoru buď při běžném provozu vozidla, nebo mimo zkušební postupy v rámci schvalování typu, nebo padělá údaje týkající se snímačů, spotřeby paliva nebo energie, dojezdové vzdálenosti nebo životnosti baterie;
- 43) „emisemi v reálném provozu“ emise z vozidla za běžných jízdních podmínek a za rozšířených podmínek uvedených v tabulkách 1 a 2 přílohy III;
- 44) „počítadlem ujetých kilometrů“ nástroj indikující celkovou vzdálenost ujetou vozidlem od jeho výroby;
- 45) „nedovolenými zásahy“ deaktivace nebo změna motoru, zařízení a systému k regulaci znečišťujících látek vozidla, pohonného systému, trakční baterie, počítadla ujetých kilometrů, OBFCM nebo OBD/OBM, včetně jakýchkoli softwarových či jiných logických ovládacích prvků těchto systémů a jejich dat, ze strany hospodářských subjektů nebo samostatných provozovatelů;
- 46) „vlastním výrobním zařízením“ se rozumí výrobní nebo montážní závod využívaný výrobcem za účelem výroby nebo montáže nových vozidel určených pro něj samotného, nebo případně určených na vývoz;
- 47) „vlastním konstrukčním střediskem“ se rozumí zařízení, ve kterém je celé vozidlo navrženo a vyvíjeno a které je pod dohledem a v užívání výrobce;

- 48) „malým výrobcem“ výrobce méně než 10 000 nových motorových vozidel kategorie M₁ nebo 22 000 nových motorových vozidel kategorie N₁ registrovaných v Unii za kalendářní rok, který:
- a) není součástí skupiny spojených výrobců, nebo
 - b) je součástí skupiny spojených výrobců, která celkově odpovídá za méně než 10 000 nových motorových vozidel kategorie M₁ nebo 22 000 nových motorových vozidel kategorie N₁ registrovaných v Unii za kalendářní rok, nebo
 - c) je součástí skupiny spojených výrobců, ale provozuje svá vlastní výrobní zařízení a své vlastní konstrukční středisko;
- 49) „velmi malým výrobcem“ malý výrobce, který vyrábí méně než 1 000 nových motorových vozidel kategorie M₁ nebo méně než 1 000 nových motorových vozidel kategorie N₁ registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce;
- 50) „vozidlem s výhradně spalovacím motorem“ nebo „ICEV“ vozidlo, jehož všechny měniče hnací energie jsou spalovací motory, včetně vozidel na vodíkový pohon;
- 51) „výhradně elektrickým vozidlem“ nebo „PEV“ vozidlo vybavené hnacím ústrojím, které jako měniče hnací energie využívá výhradně elektrické stroje a jako systémy pro uchovávání hnací energie využívá výhradně dobíjecí systémy pro uchovávání elektrické energie;
- 52) „palivovým článkem“ měnič energie přeměňující (vstupní) chemickou energii na (výstupní) elektrickou energii nebo opačně;
- 53) „vozidlem s palivovými články“ nebo „FCV“ vozidlo vybavené hnacím ústrojím, které obsahuje výhradně jeden nebo více palivových článků a jeden nebo více elektrických strojů sloužících jako měniče hnací energie;
- 54) „hybridním vozidlem s palivovými články“ nebo „FCHV“ vozidlo vybavené hnacím ústrojím, které obsahuje nejméně jeden systém pro skladování paliva a nejméně jeden dobíjecí systém pro uchovávání elektrické energie sloužící jako systémy pro uchovávání hnací energie;
- 55) „hybridním vozidlem“ nebo „HV“ vozidlo vybavené hnacím ústrojím sestávajícím z alespoň dvou různých kategorií měniče hnací energie a z alespoň dvou různých kategorií systému pro uchovávání hnací energie;
- 56) „vozidlem s hybridním elektrickým pohonem“ nebo „HEV“ vozidlo s hybridním pohonem, jehož jedním měničem hnací energie je elektrický stroj;
- 57) „hybridním elektrickým vozidlem s externím nabíjením“ nebo „OVC-HEV“ hybridní elektrické vozidlo, které lze nabíjet z externího zdroje;
- 58) „hybridním elektrickým vozidlem s jiným než externím nabíjením“ nebo „NOVC-HEV“ vozidlo s alespoň dvěma různými měniči energie a dvěma různými systémy pro uchovávání energie, jež jsou používány k pohonu vozidla a které nelze nabíjet z externího zdroje;
- 59) „technologiemi geo-fencingu“ technologie, které při jízdě uvnitř určité zeměpisné oblasti neumožňují provoz hybridního vozidla s použitím spalovacího motoru (tj. k umožnění režimu nulových emisí);
- 60) „režimem nulových emisí“ volitelný režim, kdy hybridní vozidlo jezdí bez použití spalovacího motoru;

- 61) „netto výkonem“ výkon získaný na zkušebním stavu na konci klikového hřídele nebo rovnocenného orgánu při odpovídajících otáčkách motoru spolu s pomocným zařízením a stanovený za referenčních atmosférických podmínek;
- 62) „výkonem na kolech“ výkon měřený na kolech vozidla a sloužící k jeho pohonu;
- 63) „poměrem výkonu k hmotnosti“ poměr jmenovitého výkonu k hmotnosti v provozním stavu;
- 64) „jmenovitým výkonem“ nebo „ P_{rated} “ maximální netto výkon motoru v kW;
- 65) „hmotností v provozním stavu“ hmotnost vozidla, jehož palivová nádrž (palivové nádrže) je naplněna alespoň na 90 % svého objemu, včetně hmotnosti řidiče, paliva a kapalin, a které je vybaveno standardním vybavením podle specifikací výrobce, a jsou-li součástí vybavení, i hmotnost karoserie, kabiny, spojovacího zařízení a náhradních kol, jakož i nářadí;
- 66) „trakční baterií“ bateriový systém, který uchovává energii a jehož hlavním účelem je pohon vozidla;
- 67) „dojezdovou vzdáleností“ vzdálenost ujetá v režimu nabíjení–vybíjení, dokud se nevybíjí trakční baterie;
- 68) „dojezdovou vzdáleností s nulovými emisemi“ maximální vzdálenost, kterou ujede vozidlo s nulovými emisemi, dokud se nevybíjí trakční baterie nebo nevyprázdní palivová nádrž, což u výhradně elektrických vozidel odpovídá dojezdové vzdálenosti;
- 69) „životností“ schopnost systému nebo zařízení, konstrukční části nebo jakékoli části vozidla zachovat si po určitou dobu požadovaný výkon;
- 70) „životností baterie“ životnost trakční baterie měřená podle stavu jejího nabití;
- 71) „stavem nabití“ naměřený nebo odhadovaný stav určitého ukazatele výkonu vozidla nebo trakční baterie v určitém okamžiku jejich životnosti vyjádřený jako procento výkonu, který byl stanoven při jejich certifikaci nebo v době, kdy byly nové;
- 72) „ekologickým pasem vozidla“ záznam v tištěné a digitální podobě obsahující informace o environmentální výkonnosti vozidla v okamžiku registrace, včetně úrovně mezních hodnot emisí znečišťujících látek, emisí CO₂, spotřeby paliva, spotřeby energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru a životnosti baterie a dalších souvisejících hodnot;
- 73) „systémem varování řidiče před nadměrnými emisemi“ systém navržený, zkonstruovaný a nainstalovaný ve vozidle, který uživateli poskytuje informace o nadměrných emisích a vynucuje opravy;
- 74) „systémem varování řidiče před nízkou hladinou čínidla“ systém navržený, zkonstruovaný a nainstalovaný ve vozidle, který uživatele varuje před nízkou hladinou spotřebitelného čínidla a vynucuje používání čínidla;
- 75) „emisemi při volnoběhu“ výfukové emise vypouštěné při běhu spalovacího motoru, který ale není zatížen pro účely pohánění vozidla;
- 76) „prohlášením o shodě“ prohlášení výrobce, že určitý typ nebo skupina vozidel, konstrukční část nebo samostatný technický celek je v souladu s požadavky tohoto nařízení;
- 77) „energetickou účinností přípojného vozidla“ výkon přípojného vozidla z hlediska jeho vlivu na emise CO₂, spotřebu paliva a energie, dojezdovou vzdálenost s

nulovými emisemi, dojezdovou vzdálenost a výkon motoru tažného motorového vozidla;

- 78) „pneumatikou pro jízdu na sněhu“ pneumatika, jejíž vzorek běhounu, složení běhounu nebo konstrukce jsou navrženy především k dosažení lepší výkonnosti ve sněhových podmínkách, než jaké dosahuje normální pneumatika, pokud jde o schopnost uvádět vozidlo do pohybu a udržovat je v něm;
- 79) „pneumatikou pro zvláštní použití“ pneumatika určená ke smíšenému použití, jak silničnímu, tak terénnímu, nebo k jinému zvláštnímu použití. Tyto pneumatiky jsou především navrženy tak, aby byly schopny uvést vozidlo do pohybu a udržovat je v pohybu v terénních podmínkách.

Kapitola II – Povinnosti výrobců

Článek 4

Povinnosti výrobců týkající se konstrukce vozidel

1. Výrobci zajistí, aby nová vozidla, která vyrábějí a která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu v Unii, byla typově schválena v souladu s tímto nařízením. Výrobci zajistí, aby nové konstrukční části nebo samostatné technické celky, včetně motorů, trakčních baterií, brzdových systémů a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek, vyžadující schválení typu, které vyrábějí a které jsou prodávány nebo uváděny do provozu v Unii, byly typově schváleny v souladu s tímto nařízením.
2. Výrobci navrhnou, vyrobí a smontují vozidla tak, aby byla v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I a dodržování hodnot uvedených v prohlášení o shodě a v dokumentaci ke schválení typu, po celou dobu životnosti vozidla, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy IV. Tato vozidla se označí jako vozidla „Euro 7“.
3. Pokud se při ověřování shody s mezními hodnotami emisí výfukových plynů provádějí zkoušky za rozšířených jízdních podmínek, vydělí se emise dělitelem při jízdě za rozšířených podmínek stanoveným v příloze III.

Emise během regenerace systémů k regulaci znečišťujících látek se zahrnou jako vážený průměr na základě četnosti a trvání událostí regenerace.
4. Výrobci navrhnou a vyrobí konstrukční části nebo samostatné technické celky, včetně motorů, trakčních baterií, brzdových systémů a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek, tak, aby byly v souladu s tímto nařízením, včetně dodržování mezních hodnot emisí stanovených v příloze I.
5. Výrobci nesmějí navrhovat, vyrábět a montovat vozidla s odpojovacími zařízeními nebo odpojovacími strategiemi.
6. Výrobci navrhnou, vyrobí a smontují vozidla kategorií M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , N_2 a N_3 :
 - a) se systémy OBD schopnými rozpoznat nesprávně fungující systémy, které způsobují překročení emisí, za účelem usnadnění oprav;
 - b) se systémy OBM schopnými rozpoznat emise přesahující mezní hodnoty emisí v důsledku poruch, zvýšené degradace nebo jiných situací, které zvyšují emise;
 - c) se zařízeními OBFCM k monitorování spotřeby paliva a energie v reálném provozu i dalších relevantních parametrů, jako je užitečné zatížení / hmotnost,

které jsou nutné ke stanovení jejich úspory paliva a energetické účinnosti v reálném provozu;

- d) s monitory stavu nabití trakční baterie a systémů regulace emisí;
 - e) se systémy varování řidiče před nadměrnými emisemi;
 - f) se systémy varování řidiče před nízkou hladinou čínidla;
 - g) se zařízeními pro sdělování údajů generovaných vozidlem, které slouží k zajištění souladu s tímto nařízením, a údajů zařízení OBFCM pro účely pravidelných technických prohlídek a technických kontrol prostřednictvím bezdrátové komunikace a pro účely komunikace s dobíjecí infrastrukturou a stacionárními napájecími systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.
7. Výrobci navrhnou, vyrobí a smontují vozidla kategorií M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃ tak, aby se minimalizovaly zranitelnosti vznikající ve všech fázích jejich životního cyklu, které mohou vést k nedovoleným zásahům do:
- a) systému vstřikování paliva a čínidla;
 - b) motoru a řídicí jednotky motoru;
 - c) trakční baterie;
 - d) počítadla ujetých kilometrů a
 - e) systémů k regulaci znečišťujících látek.
8. Výrobce zabrání možnosti zneužití zranitelností uvedených v odstavci 7. Pokud je taková zranitelnost zjištěna, výrobce ji odstraní aktualizací softwaru nebo jinými vhodnými prostředky.
9. Výrobci zajistí bezpečný přenos údajů týkajících se emisí a životnosti baterie přijetím opatření pro zajištění kybernetické bezpečnosti v souladu s předpisem OSN č. 155⁵⁴.
10. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla týkající se postupů, zkoušek a metodik pro ověření souladu s požadavky stanovenými v odstavcích 1 až 9. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Článek 5

Možnosti výrobců týkající se konstrukce a označení vozidel

1. Výrobci mohou označit vozidla, která vyrábějí, jako „vozidlo Euro 7+“, pokud tato vozidla splňují tyto podmínky:
- a) u vozidel s výhradně spalovacím motorem (ICEV) a hybridních elektrických vozidel s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV) prohlášení o splnění mezních hodnot emisí, které jsou nejméně o 20 % nižší než mezní hodnoty stanovené v příloze I pro plynné znečišťující látky, a o jeden řád nižší než mezní hodnoty emisí pro počet částic;

⁵⁴ Předpis OSN č. 155 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel z hlediska kybernetické bezpečnosti a systému řízení kybernetické bezpečnosti (Úř. věst. L 82, 9.3.2021, s. 30).

- b) u hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) prohlášení o splnění mezních hodnot emisí, které jsou nejméně o 20 % nižší než mezní hodnoty stanovené v příloze I pro plynné znečišťující látky, a o jeden řád nižší než mezní hodnoty emisí pro počet částic, a o životnosti baterie, která je nejméně o 10 procentních bodů vyšší než požadavky stanovené v příloze II;
 - c) u výhradně elektrických vozidel (PEV) prohlášení o životnosti baterie, která je nejméně o 10 procentních bodů vyšší než požadavky stanovené v příloze II.
- 2. Shoda těchto vozidel s požadavky podle bodu 1 se ověří podle deklarovaných hodnot.
 - 3. Výrobci mohou označit vozidla jako „vozidlo Euro 7A“, pokud jsou tato vozidla vybavena funkcemi adaptivního řízení. Použití funkcí adaptivního řízení musí být prokázáno schvalovacím orgánům během schvalování typu a ověřeno během životnosti vozidla, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy IV.
 - 4. Výrobci mohou označit vozidla jako „vozidlo Euro 7G“, pokud jsou tato vozidla vybavena spalovacími motory s technologiemi geo-fencingu. Výrobce na tato vozidla nainstaluje systém varování řidiče, který uživatele informuje, když jsou trakční baterie téměř vybité, a pokud nejsou nabity do ujetí 5 km od první výstrahy v režimu nulových emisí, zastaví vozidlo. Použití těchto technologií geo-fencingu může být ověřeno během životnosti vozidla.
 - 5. Výrobci mohou vyrábět vozidla, u nichž jsou spojeny dvě nebo více vlastností uvedených v odstavcích 1, 2 nebo 3, a označit je pomocí kombinace symbolů a písmen, například vozidla „Euro 7+A“, „Euro 7+G“, „Euro 7+AG“ nebo „Euro 7AG“.
 - 6. Na žádost výrobce může schvalovací orgán pro vozidla N₂ o maximální hmotnosti 3,5 až 4,0 tuny pocházející z vozidla typu N₁ udělit schválení typu z hlediska emisí pro vozidla typu N₁. Tato vozidla se označí jako „vozidlo Euro 7ext“.
 - 7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla týkající se postupů, zkoušek a metodik pro ověření souladu s požadavky stanovenými v odstavcích 1 až 6. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Článek 6

Požadavky na životnost vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků

- 1. Výrobci zajistí, aby vozidla, která vyrábějí a která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu v Unii, splňovala mezní hodnoty emisí stanovené v příloze I při jízdě za běžných i rozšířených jízdních podmínek stanovených v příloze III po celou dobu životnosti vozidla stanovené v tabulce 1 přílohy IV a minimální výkonnostní požadavky na životnost baterie stanovené v příloze II.
- 2. Výrobci zajistí, aby u těchto vozidel byly dodrženy hodnoty týkající se emisí CO₂, spotřeby paliva a energie a energetické účinnosti uvedené v ustanoveních tohoto nařízení po celou dobu životnosti vozidla, jak je uvedeno v tabulce 1 přílohy IV.
- 3. Výrobci zajistí, aby zařízení OBFCM, OBD a OBM a prostředky ochrany proti nedovoleným zásahům nainstalované v těchto vozidlech byly v souladu s ustanoveními tohoto nařízení, pokud je vozidlo v provozu.

4. Požadavky uvedené v bodech 1 až 3 se vztahují na vozidla na všechny druhy paliv nebo zdrojů energie, kterými jsou poháněny. Stejně požadavky se vztahují i na všechny samostatné technické celky a konstrukční části určené pro tato vozidla.
5. Za účelem ověření souladu s požadavky uvedenými v prvním pododstavci během prodloužené životnosti vozidla se mezní hodnoty emisí plyných znečišťujících látek stanovené v příloze I upraví pomocí koeficientů životnosti uvedených v tabulce 2 přílohy IV.
6. Systémy OBM nainstalované výrobcem v těchto vozidlech musí být schopné provádět všechny tyto činnosti:
 - a) registrovat rozsah a dobu trvání všech případů překročení emisí;
 - b) sdělovat údaje o chování vozidla z hlediska emisí, včetně údajů snímače znečišťujících látek a údajů o průtoku výfukových plynů, prostřednictvím portu OBD a bezdrátové komunikace, a to i za účelem provádění technických prohlídek a silničních technických kontrol⁵⁵, ⁵⁶;
 - c) spustit opravu vozidla, když systém varování řidiče upozorní na výrazné zvýšení emisí.
7. Zařízení OBFCM nainstalovaná výrobcem v těchto vozidlech musí být schopna sdělovat údaje o vozidle, které zaznamenávají, prostřednictvím portu OBD a prostřednictvím bezdrátové komunikace.
8. U vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, které představují vážné riziko nebo nesplňují požadavky stanovené v tomto nařízení, výrobci neprodleně přijmou nezbytná nápravná opatření, včetně případných oprav nebo úprav těchto vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, tak, aby byl zajištěn soulad s tímto nařízením. Výrobci nebo jakýkoli jiný hospodářský subjekt jej případně stáhnou z trhu nebo z oběhu. Výrobce okamžitě informuje schvalovací orgán, který schválení udělil, o neshodě a o příslušných podrobnostech.
9. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme podrobná pravidla týkající se požadavků, zkoušek, metod a nápravných opatření souvisejících s povinnostmi uvedenými v odstavcích 1 až 8. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Článek 7

Povinnosti výrobců týkající se schvalování typu z hlediska emisí

1. Za účelem prokázání souladu s pravidly pro schvalování typu z hlediska emisí během schvalování typu z hlediska emisí výrobce provede zkoušky uvedené v tabulkách 1, 3, 5, 7 a 9 přílohy V. K ověření shodnosti výroby s požadavky tohoto nařízení vybere schvalovací orgán nebo výrobce vozidla, konstrukční části a samostatné technické

⁵⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/47/EU ze dne 3. dubna 2014 o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii a o zrušení směrnice 2000/30/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 134).

⁵⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 129).

celky v prostorách výrobce. Shodnost v provozu se kontroluje po dobu stanovenou v tabulce 1 přílohy IV.

2. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě týkající se emisí v reálném provozu, korekce teploty okolí pro emise CO₂, OBD, OBM, životnosti emisních vlastností a životnosti baterie, nepřetržité nebo periodické regenerace, požadavků na ochranu proti nedovoleným zásahům a na klikovou skříň uvedených v příloze V. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě týkající se použití funkcí adaptivního řízení a možností geofencingu, pokud výrobce tyto možnosti zvolí.
3. Vnitrostátní orgány mohou typ vozidla přezkoušet, aby ověřily jeho shodu, při zkouškách shodnosti výroby, shodnosti v provozu nebo dozoru nad trhem, jak je uvedeno v příloze V.
4. Výrobci vydají pro každé vozidlo ekologický pas vozidla a tento pas předají kupujícímu vozidla společně s vozidlem, přičemž uvedou příslušné údaje ze zdrojů, jako je prohlášení o shodě a dokumentace ke schválení typu. Výrobce zajistí, aby údaje ekologického pasu vozidla byly k dispozici pro zobrazení v elektronických systémech vozidla a mohly být přenášeny z vozidla mimo vozidlo.
5. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví zkoušky a ověřování shody, jakož i postupy týkající se schvalování typu z hlediska emisí, shodnosti výroby, shodnosti v provozu, prohlášení o shodě a ekologického pasu vozidla podle odstavců 1 až 4. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Článek 8

Zvláštní pravidla pro malé výrobce

1. Pokud jde o emise znečišťujících látek, malí výrobci mohou nahradit zkoušky uvedené v tabulkách 1, 3, 5, 7 a 9 přílohy V prohlášeními o shodě. Shodu vozidel vyráběných a uváděných na trh malými výrobci lze testovat v rámci zkoušek shodnosti v provozu a dozoru nad trhem podle tabulek 2, 4, 6, 8 a 10 přílohy V. Zkoušky shodnosti výroby stanovené v příloze V se nevyžadují. Čl. 4 odst. 4 písm. b) se na malé výrobce nevztahuje.
2. Pro účely ověření shodnosti v provozu a dozoru nad trhem musí velmi malí výrobci splnit mezní hodnoty emisí stanovené v příloze I při laboratorních zkouškách na základě náhodných jízdních cyklů v reálném provozu.

Článek 9

Zvláštní pravidla pro vozidla vyráběná ve více fázích

1. Při schvalování typu vozidel vyráběných ve více fázích odpovídají za schválení typu z hlediska emisí výrobci druhé nebo následující fáze, pokud změna jakoukoli část vozidla, která by podle údajů poskytnutých výrobcem v předchozí fázi mohla ovlivnit emise nebo životnost baterie.
2. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví správné požadavky a údaje, které mají poskytnout výrobci předchozí fáze v souladu s odstavcem 1, a postupy stanovení emisí CO₂ těchto vozidel. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Kapitola III – Povinnosti členských států týkající se schvalování typu z hlediska emisí a dozoru nad trhem

Článek 10

Schvalování typu z hlediska emisí, shodnost výroby, shodnost v provozu a dozor nad trhem

1. Vnitrostátní schvalovací orgány zavedou opatření k udělování schválení typu pro typy vozidel, konstrukční části a samostatné technické celky a k provádění zkoušek, kontrol a inspekci za účelem ověření, zda výrobci splňují požadavky na shodnost výroby a shodnost v provozu v souladu s přílohou V.
2. Vnitrostátní orgány dozoru nad trhem provádějí kontroly dozoru nad trhem v souladu s článkem 8 nařízení (EU) 2018/858 a tabulkami 2, 4, 6, 8 a 10 přílohy V.
3. S účinkem od ... [*Úřad pro publikace: vložte prosím datum = datum vstupu tohoto nařízení v platnost*] vnitrostátní schvalovací orgány neodmítnou udělit EU schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu pro nový typ vozidla nebo motoru ani nezakážou registraci, prodej nebo uvedení do provozu nového vozidla, které vyhovuje tomuto nařízení, pokud o to výrobce požádá.
4. S účinkem od 1. července 2025 v případě nových vozidel kategorie M₁ a N₁, která nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.
5. S účinkem od 1. července 2027 v případě nových vozidel kategorie M₂, M₃, N₂, N₃ a nových přípojných vozidel kategorie O₃, a O₄, která nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.
6. S účinkem od 1. července 2030 v případě nových vozidel kategorie M₁ a N₁ vyrobených malými výrobci, která nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.
7. S účinkem od 1. července 2031 v případě nových vozidel kategorie M₂, M₃, N₂, a N₃ vyrobených malými výrobci, která nevyhovují tomuto nařízení, přestanou vnitrostátní orgány pokládat prohlášení o shodě za platná pro účely registrace a z důvodů týkajících se emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek, spotřeby paliva a energie, energetické účinnosti nebo životnosti baterie zakážou registraci, prodej nebo uvedení takových vozidel do provozu.
8. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví správní a technické prvky nezbytné k provádění zkoušek, kontrol a inspekci za účelem ověření souladu s odstavcem 1, jakož i technické prvky nezbytné k provádění kontrol dozoru nad trhem podle odstavce 2. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Článek 11

Zvláštní povinnosti členských států týkající se schvalování typu z hlediska emisí u systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků

1. S účinkem od 1. července 2025 je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M₁ nebo N₁ schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.
2. S účinkem od 1. července 2027 je zakázán prodej nebo instalace systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku určeného k montáži do vozidla kategorie M₂, M₃, N₂, a N₃ schváleného podle tohoto nařízení, jestliže systému, konstrukční části a samostatnému technickému celku nebylo uděleno schválení typu podle tohoto nařízení.
3. Vnitrostátní schvalovací orgány mohou nadále udělovat rozšíření EU schválení typu z hlediska emisí u náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek udělených před vstupem tohoto nařízení v platnost za podmínek, které platily v době původního schválení typu z hlediska emisí. Vnitrostátní orgány zakážou prodej těchto náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek nebo jejich instalaci do vozidla, pokud nebyly typově schváleny.

Článek 12

Správná funkce systémů využívajících spotřebitelná činidla a systémy k regulaci znečišťujících látek

1. Hospodářské subjekty a samostatní provozovatelé nesmějí do vozidla a jeho systémů zasahovat.
2. Vnitrostátní orgány během kontrol shodnosti v provozu nebo v rámci dozoru nad trhem ověří, zda výrobci vozidel správně instalovali systémy varování řidiče před nadměrnými emisemi, systémy varování řidiče před nízkou hladinou činidla a zda lze do vozidla nedovoleně zasahovat.

Kapitola IV

Úloha Komise a třetích stran při ověřování shodnosti v provozu a provádění dozoru nad trhem

Článek 13

Uplatňování zkušebních požadavků ze strany Komise a třetích stran

1. Komise nebo třetí strany mohou v souladu s článkem 9 a čl. 13 odst. 10 nařízení (EU) 2018/858 provádět kontroly shodnosti v provozu a dozor nad trhem podle tabulek 2, 4, 6, 8 a 10 přílohy V za účelem ověření souladu vozidel, konstrukčních částí a samostatných technických celků s tímto nařízením.
2. Výrobci poskytnou Komisi a třetím stranám údaje nezbytné k provádění těchto kontrol v souladu s čl. 9 odst. 5 a čl. 13 odst. 10 nařízení (EU) 2018/858.

Kapitola V

Zkoušky a prohlášení

Článek 14

Postupy a zkoušky

1. Postupy schvalování typu z hlediska emisí zahrnují zkoušky a kontroly, jakož i uplatňování všech správních postupů a požadavků na dokumentaci uvedených v příloze V. U požadavků uvedených v příloze V výrobce schvalovacímu orgánu případně předloží prohlášení o shodě.
2. Zkoušky k prokázání souladu s požadavky článku 4 provádějí výrobci a vnitrostátní orgány v souladu s přílohou V. Zkoušky k prokázání souladu s požadavky článku 4 může provádět Komise a třetí strany rovněž v souladu s přílohou V.
3. Komise přijme prováděcí akty pro všechny fáze schvalování typu z hlediska emisí, včetně ověření shodnosti výroby, shodnosti v provozu a dozoru nad trhem, které se zaměří na postupy a zkoušky pro schvalování typu z hlediska emisí, metodiky zkoušení, správní předpisy, změny a rozšíření schválení typu z hlediska emisí, přístup k údajům, požadavky na dokumentaci a šablony pro všechny tyto prvky:
 - a) typy vozidel M₁, N₁;
 - b) typy vozidel M₂, M₃, N₂ a N₃;
 - c) motory používané pro typy vozidel M₂, M₃, N₂, N₃;
 - d) systémy OBM/OBD;
 - e) systémy ochrany proti nedovoleným zásahům, bezpečnostní systémy a systémy kybernetické bezpečnosti;
 - f) typy náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek a jejich součástí;
 - g) typy brzdových systémů a jejich náhradní díly;
 - h) typy pneumatik s ohledem na oděr pneumatik;
 - i) další typy součástí a jejich náhradní díly;
 - j) stanovení CO₂, spotřeby paliva a energie, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru u vozidel M₁ a N₁, ustanovení pro zařízení OBFCM;
 - k) stanovení CO₂, spotřeby paliva a energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru u vozidel M₂, M₃, N₂ a N₃, energetické účinnosti u přípojných vozidel O₃ a O₄, ustanovení pro zařízení OBFCM.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat prováděcí akty pro všechny fáze schvalování typu z hlediska emisí, včetně ověření shodnosti v provozu, shodnosti výroby a dozoru nad trhem, v nichž stanoví:
 - a) metody měření emisí výfukových plynů v laboratoři a na silnici, včetně náhodných a nejhorších cyklů zkoušení emisí v reálném provozu, používání přenosných systémů měření emisí pro ověřování emisí při reálném provozu a emisí při volnoběhu;

- b) metody stanovení emisí CO₂, spotřeby paliva a energie, dojezdové vzdálenosti s nulovými emisemi, dojezdové vzdálenosti a výkonu motoru motorového vozidla;
- c) metody, požadavky a technické specifikace týkající se ukazatelů rychlostních stupňů;
- d) metody stanovení energetické účinnosti přípojných vozidel kategorie O₃, O₄;
- e) metody měření emisí z klikové skříně;
- f) metody měření emisí způsobených vypařováním;
- g) metody měření emisí částic z brzd, včetně metod pro těžká vozidla, emise částic z brzd v reálném provozu a rekuperační brzdění;
- h) metody měření oděru pneumatik za účelem monitorování míry oděru pneumatik;
- i) metody hodnocení souladu s minimálními požadavky na životnost baterie;
- j) zařízení OBFCM, systémy OBD a OBM, včetně prahových hodnot pro shodu, požadavků na výkon a zkoušek výkonu, metod zajištění výkonnosti snímačů a bezdrátového předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy;
- k) charakteristiky a výkonnost systémů varování řidiče a metod upozornění řidiče a posouzení jejich správné funkce;
- l) metody posuzování správného fungování, účinnosti, regenerace a životnosti původních a náhradních systémů k regulaci znečišťujících látek;
- m) metody zajištění a hodnocení bezpečnostních opatření uvedených v čl. 4 odst. 5, včetně metodiky pro analýzu zranitelnosti a ochranu proti nedovoleným zásahům;
- n) kritéria pro schvalování typu z hlediska emisí a uplatňování zvláštních pravidel pro malé a velmi malé výrobce uvedené v článku 8;
- o) metody hodnocení správného fungování typů vozidel chválených podle zvláštních označení v článku 5;
- p) kontroly souladu s ustanoveními čl. 9 odst. 1 a zkušební postupy pro vozidla vyráběná ve více fázích;
- q) požadavky na výkon zkušebního zařízení;
- r) specifikace referenčních paliv pro zkoušení;
- s) metody stanovení absence odpojovacích zařízení a odpojovacích strategií;
- t) metody měření oděru pneumatik;
- u) formát, údaje a metody bezdrátového přenosu údajů ekologického pasu vozidla;
- v) správní požadavky a dokumentace pro schvalování typu z hlediska emisí;
- w) v případě potřeby oznamovací povinnosti.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 17 odst. 2.

Článek 15

Přizpůsobení technickému pokroku

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 16 za účelem zohlednění technického pokroku, kterými se mění:
 - a) příloha III, pokud jde o zkušební podmínky pro vozidla kategorie M₂, M₃, N₂, N₃, na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7;
 - b) příloha III, pokud jde o zkušební podmínky, na základě údajů shromážděných při zkoušení brzd nebo pneumatik podle normy Euro 7;
 - c) příloha V, pokud jde o uplatňování požadavků na zkoušky a prohlášení, na základě technického pokroku;
 - d) článek 5 zavedením možností a označení pro výrobce na základě inovativních technologií.
2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem doplnění tohoto nařízení v souladu s článkem 16 s cílem zohlednit technický pokrok:
 - a) stanovením mezních hodnot emisí částic z brzd v příloze I na základě činnosti Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29);
 - b) stanovením mezních hodnot oděru pro typy pneumatik uvedené v příloze I na základě činnosti Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29);
 - c) stanovením minimálních výkonnostních požadavků na baterie stanovených v příloze II na základě činnosti Světového fóra OSN pro harmonizaci předpisů týkajících se vozidel (WP29);
 - d) stanovením koeficientů životnosti v příloze IV na základě údajů shromážděných při zkoušení vozidel Euro 7 kategorií M₂, M₃, N₂, N₃ a zprávy o životnosti těžkých nákladních vozidel předložené Evropskému parlamentu a Radě;
 - e) stanovením definic a zvláštních pravidel pro malé výrobce vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, N₃ podle článku 3 a článku 8 tohoto nařízení.

Kapitola VI – Obecná ustanovení

Článek 16

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 15 je svěřena Komisi na dobu pěti let od... *[Úřad pro publikace: vložte prosím datum = datum vstupu tohoto nařízení v platnost]*. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 15 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže

určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti žádných již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 15 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 17

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Technický výbor – motorová vozidla. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 18

Podávání zpráv

1. Do 1. září 2030 informují členské státy Komisi o uplatňování tohoto nařízení.
2. Do 1. září 2031 předloží Komise na základě informací poskytnutých podle odstavce 1 Evropskému parlamentu a Radě hodnotící zprávu o uplatňování tohoto nařízení.

Kapitola VII – Závěrečná ustanovení

Článek 19

Zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009

Nařízení (ES) č. 715/2007 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července 2025.

Nařízení (ES) č. 595/2009 se zrušuje s účinkem ode dne 1. července 2027.

Odkazy na nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009 se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VI tohoto nařízení.

Článek 20

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. července 2025 u vozidel kategorie M₁, N₁ a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel a ode dne 1. července 2027 u vozidel

kategorie M₂, M₃, N₂, N₃ a konstrukčních částí a samostatných technických celků těchto vozidel a u přípojných vozidel kategorie O₃, O₄.

Použije se ode dne 1. července 2030 u vozidel M₁, N₁ vyrobených malými výrobci.

Bez ohledu na odstavec 2 se čl. 11 odst. 3 použije ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

1.2. Příslušné oblasti politik

1.3. Návrh/podnět se týká:

1.4. Cíle

1.4.1. Obecné cíle

1.4.2. Specifické cíle

1.4.3. Očekávané výsledky a dopady

1.4.4. Ukazatele výkonnosti

1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1. Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu

1.5.2. Přidaná hodnota ze zapojení Unie

1.5.3. Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

1.5.4. Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji

1.5.5. Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků

1.6. Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

1.7. Předpokládaný způsob řízení

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

2.2. Systémy řízení a kontroly

2.2.1. Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie

2.2.2. Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění

2.2.3. Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

3.2. Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

3.2.2. Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků

3.2.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

3.2.4. Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem

3.2.5. Příspěvky třetích stran

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009

1.2. Příslušné oblasti politik

Oblast politiky: Vnitřní trh zboží

Oblast klimatu: Přírodní zdroje a životní prostředí

1.3. Návrh/podnět se týká:

☒ nové akce

☐ nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci⁵⁷

☐ prodloužení stávající akce

☐ sloučení jedné či více akcí v jinou/novou akci nebo přesměrování jedné či více akcí na jinou/novou akci

1.4. Cíle

1.4.1. Obecné cíle

Cílem návrhu je přispět k obecnému cíli, který je dvojitý: 1) zajistit řádné fungování jednotného trhu stanovením adekvátnějších, nákladově efektivních a nadčasových pravidel pro emise z vozidel a 2) zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zdraví v EU dalším snižováním emisí znečišťujících ovzduší ze silniční dopravy až do dosažení nulového znečištění, jak požaduje plán pro nulové znečištění, a to co nejdříve.

1.4.2. Specifické cíle

Specifický cíl č. 1: zjednodušit současné emisní normy Euro za účelem omezení administrativních nákladů a usnadnění úspěšného provádění;

Specifický cíl č. 2: stanovit aktuální mezní hodnoty pro všechny relevantní látky znečišťující ovzduší;

Specifický cíl č. 3: zlepšit regulaci emisí v reálném provozu.

1.4.3. Očekávané výsledky a dopady

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Návrh je zasazen do rámce nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 týkajícího se systému schvalování typu a dozoru nad trhem pro motorová vozidla, přípojná vozidla i pro systémy, konstrukční části a samostatné technické celky určené pro tato vozidla a jeho cílem je harmonizovat technické požadavky z hlediska emisí. Z tohoto hlediska je klíčový pro řádné fungování jednotného trhu.

⁵⁷

Jak je uvedeno v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

Návrh zajistí zlepšení výkonnosti z hlediska emisí znečišťujících látek z lehkých a těžkých nákladních vozidel a přínos pro spotřebitele z hlediska kvality ovzduší, čímž přispěje ke snížení škod na zdraví a životním prostředí. Posílí rovněž technologickou pozici a konkurenceschopnost hodnotového řetězce automobilového průmyslu v EU. Dalším vedlejším přínosem je posílení důvěry spotřebitelů v dobré environmentální vlastnosti jejich vozidel. Lze rovněž očekávat pozitivní dopad na zvyšování kvalifikace a rekvalifikaci pracovní síly, neboť dochází k vývoji a stále většímu využívání čistých technologií, jež ob stojí i v budoucnosti.

1.4.4. Ukazatele výkonnosti

Upřesněte ukazatele pro sledování pokroku a dosažených výsledků.

Byly stanoveny následující ukazatele:

1. počet schválení typu podle normy Euro 7 u jednotlivých typů vozidel;
2. náklady během fáze provádění a administrativní náklady na schválení typu z hlediska emisí;
3. důkaz o zlepšení regulace emisí za všech podmínek použití u všech regulovaných znečišťujících látek;
4. náklady na vymáhání, včetně nákladů na boj proti porušování předpisů a sankcí v případech nedodržení předpisů a nákladů na monitorování;
5. vývoj emisí během životnosti vozidel, jak dokládají příslušné zkušební kampaně a průběžné monitorování emisí;
6. roční počet registrovaných vozidel a podíl pohonných technologií na silnicích EU oznámené členskými státy Evropskému středisku pro sledování alternativních paliv;
7. roční vývoj dopadů znečištění ovzduší na zdraví (tj. předčasná úmrtí v souvislosti s expozicí některým znečišťujícím látkám) uvedený ve výroční zprávě o kvalitě ovzduší v Evropě;
8. roční podíl silniční dopravy na emisích některých znečišťujících látek oznámený členskými státy EEA v rámci směrnice o národních emisních stopech;
9. roční počet oznámení obdržných od členských států o překážkách vnitřního obchodu EU s osobními automobily, dodávkami, nákladními vozidly/autobusy způsobených technickými předpisy uloženými vnitrostátními, regionálními nebo místními orgány (tj. zákazy jakéhokoli druhu) v rámci oznamovacího postupu podle směrnice 2015/153.

1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1. *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu*

Všechna nová vozidla, motory nebo náhradní díly vozidel kategorií M₁ a N₁, které mají být uvedeny na trh EU, by měla mít schválení typu podle tohoto nařízení počínaje 1. červencem 2025, s výjimkou vozidel kategorií M₂, M₃, N₂, N₃, u nichž bude datem provedení 1. července 2027. Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.

Důvody pro akci na evropské úrovni (*ex ante*)

Za účelem zajištění řádného fungování jednotného trhu je nutné se zaměřit na výsledky výkonnosti z hlediska emisí znečišťujících látek a kvalitu ovzduší.

Kvalita ovzduší a výkonnost z hlediska emisí znečišťujících látek totiž představují přeshraniční problém, který nelze vyřešit pouze prostřednictvím vnitrostátních nebo místních opatření. Snižování emisí a zlepšování výkonnosti z hlediska emisí musí být koordinováno na evropské úrovni a opatření EU jsou odůvodněna na základě subsidiarity. I když iniciativy na vnitrostátní, regionální a místní úrovni mohou vytvářet synergie, samy o sobě nebudou dostačující. Nedostatek koordinovaných opatření EU prostřednictvím zprůsnění norem pro emise znečišťujících látek by znamenal riziko roztržitého trhu v důsledku různorodosti vnitrostátních systémů, rozdílných úrovní ambicí a koncepčních parametrů.

Očekávaná vytvořená přidaná hodnota na úrovni Unie (*ex post*)

Jednotlivé členské státy by také samy o sobě představovaly příliš malý trh na to, aby dosáhly stejné úrovně výsledků, proto je zapotřebí celounijní přístup, který by přinesl změny na úrovni odvětví a vytvářel úspory z rozsahu.

1.5.2. *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

Návrh vychází ze stávajících právních předpisů, které v Unii v posledních desetiletích zajistily trvalé snižování emisí znečišťujících látek a zlepšení výkonnosti vozidel a motorů z hlediska emisí.

1.5.3. *Shlučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji*

Tento návrh je v souladu s cíli nástroje Next Generation EU a víceletým finančním rámcem na období 2021–2027, které pomohou dosáhnout souběžné ekologické a digitální transformace, o niž Evropa usiluje. Kombinace těchto rámců bude řešit hospodářskou krizi a urychlí přechod k čistému a udržitelnému hospodářství, přičemž propojí přísnější požadavky na ochranu životního prostředí a kvalitu ovzduší a hospodářský růst.

1.5.4. *Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků*

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou na tuto akci vyčleněny (tj. GŘ GROW s podporou GŘ CLIMA) a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ. Bude-li nutný dodatečný příděl, lze ho příslušnému GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

1.6. Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

☐ časově omezená doba trvání

- ☐ s platností od [DD.MM.]RRRR do [DD.MM.]RRRR,
- ☐ finanční dopad od RRRR do RRRR u prostředků na závazky a od RRRR do RRRR u prostředků na platby.

☒ časově neomezená doba trvání

- Provádění s obdobím rozběhu od 2025,
- poté plné fungování.

1.7. Předpokládaný způsob řízení⁵⁸

☒ Přímé řízení Komisí

- ☒ prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie,
- ☐ prostřednictvím výkonných agentur.

☐ Sdílené řízení s členskými státy

☐ Nepřímé řízení, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- ☐ třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi,
- ☐ mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),
- ☐ EIB a Evropský investiční fond,
- ☐ subjekty uvedené v člancích 70 a 71 finančního nařízení,
- ☐ veřejnoprávní subjekty,
- ☐ soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém jim byly poskytnuty dostatečné finanční záruky,
- ☐ soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství veřejného a soukromého sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky,
- ☐ osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.
- *Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.*

Poznámky

Komise má v úmyslu zajistit provádění dotčených opatření prostřednictvím přímého centralizovaného řízení s využitím vlastních útvarů, zejména s využitím JRC pro účely technické a vědecké podpory nezbytné k vypracování prováděcích nařízení a provádění dozoru nad trhem, jak stanoví již nařízení (EU) 2018/858. Část dozoru nad trhem je již regulována prostřednictvím příslušných správních ujednání stanovených a prováděných v nařízení (EU) 2018/858, zatímco pro činnost na prováděcích nařízeních se předpokládá samostatné správní ujednání.

⁵⁸

Vysvětlení způsobů řízení spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Pro sledování účinnosti navrhovaných požadavků na snižování emisí je zapotřebí rozsáhlý sběr údajů z různých možných zdrojů, mimo jiné od členských států, výrobců automobilů a vnitrostátních schvalovacích orgánů.

Platformami, v jejichž rámci budou pravidelně projednávány otázky související s prováděním normy Euro 7, budou Technický výbor – motorová vozidla (TCMV) a fórum zřízené podle nařízení (EU) 2018/858.

Členské státy budou muset Komisi podávat zprávy o sankcích, které zavedly podle nařízení (EU) 2018/858.

Do roku 2030 informují členské státy Komisi o uplatnění postupů pro schvalování typu stanovených tímto nařízením. Na základě těchto informací předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění tohoto nového nařízení.

2.2. Systémy řízení a kontroly

2.2.1. *Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie*

Návrh se provádí v rámci Programu pro jednotný trh a Akčního programu na ochranu klimatu.

Do těchto programů spadá i způsob řízení, mechanismy provádění financování, způsoby plateb a kontrolní strategie.

2.2.2. *Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění*

Tento návrh se provádí v rámci Programu pro jednotný trh a Akčního programu na ochranu klimatu. Na kontroly/rizika a zmírňující opatření se vztahuje stávající rámec vnitřní kontroly.

2.2.3. *Odhad a odůvodnění nákladové efektivity kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzavěření)*

Tento podnět nepřináší žádné nové významné kontroly/rizika, které by nebyly pokryty stávajícím rámcem vnitřní kontroly. Kromě uplatnění finančního nařízení se nepředpokládají žádná specifická opatření.

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. opatření uvedená ve strategii pro boj proti podvodům.

Kromě uplatňování finančního nařízení k prevenci podvodů a nesrovnalostí budou zpřísněné požadavky na emisní standardy stanovené v tomto návrhu doprovázeny důkladnějším monitorováním emisí po celou dobu životnosti vozidla.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo Okruh 1	RP/NRP ⁵⁹ .	zemí ESVO ⁶⁰	kandidátsk ých zemí ⁶¹	třetích zemí	ve smyslu čl. 21 odst. 2 písm. b) finančního nařízení
1	[03 02 01 01] Program pro jednotný trh – provoz a rozvoj vnitřního trhu zboží a služeb	Rozl.	ANO	NE	NE	NE
3	[09 02 03] Přírodní zdroje a životní prostředí	Rozl.	ANO	NE	NE	NE

⁵⁹ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

⁶⁰ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

⁶¹ Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	Číslo	1.
-----------------------------------	-------	----

GŘ: GROW			Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	CELKEM za roky 2022–2025	Následující roky
○ Operační prostředky								
Rozpočtová položka 03.020101 ⁶²	Závazky	1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Platby	2a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Rozpočtová položka	Závazky	1b)						
	Platby	2b)						
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy ⁶³								
Rozpočtová položka		3)						
Prostředky CELKEM pro GR GROW	Závazky	=1a+1b +3	1,230	1,030			2,260	0,300
	Platby	=2a+2b +3	0,630	1,030	0,600		2,260	

⁶² Podle oficiální rozpočtové nomenklatury.

⁶³ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

○ Operační prostředky CELKEM	Závazky	4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Platby	5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		6)						
CELKEM prostředky z OKRUHU 1 víceletého finančního rámce	Závazky	=4+6	1,230	1,030			2,260	0,300
	Platby	=5+6	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ Operační prostředky CELKEM (všechny operační okruhy)	Závazky	4)						
	Platby	5)						
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy (všechny operační okruhy) CELKEM		6)						
CELKEM prostředky z OKRUHŮ 1 až 6 víceletého finančního rámce (referenční částka)	Závazky	=4+6	1,230	1,030			2,260	0,200
	Platby	=5+6	0,630	1,030	0,600		2,260	

Okruh víceletého finančního rámce	7	Správní výdaje
--	----------	-----------------------

Tento oddíl se vyplní pomocí „rozpočtových údajů správní povahy“, jež se nejprve uvedou v [příloze legislativního finančního výkazu](#) (příloha V interních pravidel), která se pro účely konzultace mezi útvary vloží do aplikace DECIDE.

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	CELKEM
GŘ: GROW						
○ Lidské zdroje		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Ostatní správní výdaje		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
GŘ GROW CELKEM	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

Prostředky CELKEM z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce	(Závazky celkem = platby celkem)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
---	-------------------------------------	-------	-------	-------	-------	--------------

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	CELKEM
CELKEM prostředky z OKRUHŮ 1 až 7 víceletého finančního rámce	Závazky	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Platby	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Uved'te cíle a výstupy ↓			Rok 2022		Rok 2023		Rok 2024		Rok 2025		Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)						CELKEM	
	VÝSTUPY																	
	Druh ⁶⁴	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet	Náklady celkem
SPECIFICKÝ CÍL č. 1 ...																		
— Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 1																		
CELKEM																		

⁶⁴

Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

3.2.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:
- v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	CELKE M
--	-------------	-------------	-------------	-------------	---	------------

—

OKRUH 7 víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Ostatní správní výdaje	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
Mezisosčet za OKRUH 7 víceletého finančního rámce	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

Mimo OKRUH 7 ⁶⁵ víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní výdaje správní povahy								
Mezisosčet mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce								

CELKEM	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	--------------

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

⁶⁵ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.3.1. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů GŘ GROW a GŘ CLIMA

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Následující roky		
o Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)							
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (při delegacích)							
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)							
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
O Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE) ⁶⁶							
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce)							
CELKEM	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeořazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	Jednání o nařízení, vypracování aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů, organizace dozoru nad trhem z hlediska emisí, přezkum a aktualizace na základě technického vývoje a dohled nad nimi
Externí zaměstnanci	Provádění analýzy a poskytování podpory a technických informací pro organizaci dozoru nad trhem z hlediska emisí, přezkum a aktualizace na základě technického vývoje a dohled nad nimi

⁶⁶ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

3.2.4. *Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem*

Návrh/podnět:

- ☒ může být v plném rozsahu financován přerozdělením prostředků v rámci příslušného okruhu víceletého finančního rámce (VFR).

Příslušné financování již bylo plánováno na rok 2022 a bude začleněno do plánované částky přidělené rovněž na rok 2023. Z příslušných úkolů uvedených v nařízeních Euro 6/VI je nutné vnitřní přerozdělení zaměstnanců.

- ☐ vyžaduje použití nepřiděleného rozpětí v rámci příslušného okruhu VFR a/nebo použití zvláštních nástrojů definovaných v nařízení o VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky, odpovídající částky a navrhované nástroje, které mají být použity.

- ☐ vyžaduje revizi VFR.

Upřesněte, co se požaduje, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

3.2.5. *Příspěvky třetích stran*

Návrh/podnět:

- ☒ nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- ☐ počítá se spolufinancováním od třetích stran podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

- ☒ Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- ☐ Návrh/podnět má tento finanční dopad:
 - ☐ na vlastní zdroje
 - ☐ na jiné příjmy
 - uveďte, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky ☐

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁶⁷					
			Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	
Článek								

⁶⁷ Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 20 % nákladů na výběr.

PŘÍLOHA **LEGISLATIVNÍHO FINANČNÍHO VÝKAZU**

Název návrhu/podnětu:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z motorových vozidel (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení (ES) č. 595/2009

- 3. POTŘEBNÉ LIDSKÉ ZDROJE A NÁKLADY NA TYTO ZDROJE
- 4. VÝŠE JINÝCH VÝDAJŮ SPRÁVNÍ POVAHY
- 5. CELKOVÉ SPRÁVNÍ NÁKLADY
- 6. METODY VÝPOČTU POUŽITÉ K ODHADU NÁKLADŮ
 - 6.1. Lidské zdroje
 - 6.2. Ostatní správní výdaje

7. Náklady na potřebné lidské zdroje GŘ GROW a GŘ CLIMA

☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů

☒ Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

OKRUH 7 víceletého finančního rámce		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		CELKEM	
		FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky
○ Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)																	
20 01 02 01 – Ústředí zastoupení a	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	10,048
	AST																
20 01 02 03 – Delegace Unie	AD																
	AST																
○ Externí zaměstnanci ⁶⁸																	
20 02 01 a 20 02 02 – Externí pracovníci – Ústředí a zastoupení	SZ	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	VNO																
	ZAP																
20 02 03 – Externí pracovníci – Delegace Unie	SZ																
	MZ																

⁶⁸ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

	VNO																
	ZAP																
	MOD																
Jiné rozpočtové položky související s HR (upřesněte)																	
Mezisoučet HR – OKRUH 7		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GR, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeořazeny v rámci GR, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GR poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		CELKEM	
		FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky
○ Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)																	
01 01 01 01 v nepřímém výzkumu ⁶⁹ 01 01 01 11 v přímém výzkumu jiné (upřesněte)	AD																
	AST																
○ Externí zaměstnanci ⁷⁰																	
Externí	– v ústředí	SZ															

⁶⁹ Vyberte příslušnou rozpočtovou položku nebo v případě potřeby upřesněte jinou; v případě většího počtu rozpočtových položek by měli být zaměstnanci rozlišeni podle jednotlivých dotčených rozpočtových položek.

⁷⁰ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

zaměstnanci financovaní z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).		VNO																
		ZAP																
	– při delegacích Unie	SZ																
		MZ																
		VNO																
		ZAP																
		MOD																
01 01 01 02 v nepřímém výzkumu	01 01 01 12 v přímém výzkumu jiné (upřesněte) ⁷¹	SZ																
		VNO																
		ZAP																
Jiné rozpočtové položky související s HR (upřesněte)																		
Mezisoučet HR – mimo OKRUH 7																		
Celkem HR (všechny okruhy VFR)			11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GR, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeořazeny v rámci GR, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GR poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

⁷¹ Vyberte příslušnou rozpočtovou položku nebo v případě potřeby upřesněte jinou; v případě většího počtu rozpočtových položek by měli být zaměstnanci rozlišeni podle jednotlivých dotčených rozpočtových položek.

8. Výše jiných výdajů správní povahy GR GROW a GR CLIMA

☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy

☒ Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

OKRUH 7 víceletého finančního rámce	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Celkem
V ústředí nebo na území EU:								
20 02 06 01 – Náklady na služební cesty a reprezentaci	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 – Náklady na konference a zasedání								
20 02 06 03 – Výbory ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 – Studie a konzultace								
20 04 – Výdaje na informační technologie (podnikové) ⁷³								
Jiné rozpočtové položky nesouvisející s HR (podle potřeby upřesněte)								
Při delegacích Unie:								
20 02 07 01 – Náklady na služební cesty, konference a reprezentaci								
20 02 07 02 – Další vzdělávání zaměstnanců								

⁷² Uved'te přesně druh výboru a skupinu, do níž náleží.

⁷³ Vyžaduje se stanovisko GR DIGIT – investičního týmu IT (viz Pokyny pro financování IT, C(2020) 6126 final ze dne 10. září 2020, s. 7).

20 03 05 – Infrastruktura a logistika								
Jiné rozpočtové položky nesouvisející s HR (podle potřeby upřesněte)								
Mezisoučet jiné – OKRUH 7 víceletého finančního rámce	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Celkem
Výdaje na technickou a administrativní pomoc (mimo externí zaměstnance) z operačních prostředků (bývalé položky „BA“):								
– v ústředí								
– při delegacích Unie								
Ostatní výdaje na řízení v oblasti výzkumu								
Výdaje politiky v oblasti informačních technologií na operační programy ⁷⁴								
Výdaje podniků na informační technologie pro účely operačních programů ⁷⁵								

⁷⁴ Vyžaduje se stanovisko GŘ DIGIT – investičního týmu IT (viz Pokyny pro financování IT, C(2020) 6126 final ze dne 10. září 2020, s. 7).

⁷⁵ Tato položka zahrnuje místní správní systémy a příspěvky na spolufinancování podnikových IT systémů (viz Pokyny pro financování IT, C(2020) 6126 final ze dne 10. září 2020).

Jiné rozpočtové položky nesouvisející s HR (podle potřeby upřesněte)								
Mezisoučet jiné – mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce								
Ostatní správní výdaje celkem (všechny okruhy VFR)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

9. Celkové administrativní náklady GŘ GROW a GŘ CLIMA (všechny okruhy VFR)

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Souhrn	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Celkem
Okruh 7 – Lidské zdroje	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
Okruh 7 – Ostatní správní výdaje	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Mezisoučet za okruh 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
Mimo okruh 7 – Lidské zdroje								
Mimo okruh 7 – Ostatní správní výdaje								
Mezisoučet – ostatní okruhy								
CELKEM za OKRUH 7 a mimo OKRUH 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10 648

Potřeby v oblasti správních prostředků budou pokryty z prostředků, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na stávající rozpočtová omezení.

10. Metody výpočtu použité k odhadu nákladů

10.1. Lidské zdroje

Tato část objasňuje metodu výpočtu použitou k odhadu potřebných lidských zdrojů (předpokládané pracovní vytížení, včetně konkrétních pracovních míst (pracovní profily Sysper 2), kategorie zaměstnanců a příslušné průměrné náklady)

OKRUH 7 víceletého finančního rámce
Pozn.: Průměrné náklady pro každou kategorii zaměstnanců v ústředí jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
○ Úředníci a dočasní zaměstnanci 10,5 FTE v roce 2022 na přípravu aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů, organizaci dozoru nad trhem z hlediska emisí, přezkum, podávání zpráv a aktualizaci a dohled nad nimi 12 FTE v roce 2023 na přípravu aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů, organizaci dozoru nad trhem z hlediska emisí, přezkum, podávání zpráv a aktualizaci a dohled nad nimi 11 FTE v letech 2024–2025 na provádění opatření v návaznosti na akty v přenesené pravomoci a prováděcích akty, organizaci dozoru nad trhem z hlediska emisí, přezkum, podávání zpráv a aktualizaci a dohled nad nimi 6,5 FTE v letech 2026–2028 na provádění opatření v návaznosti na akty v přenesené pravomoci a prováděcích akty, organizaci dozoru nad trhem z hlediska emisí, přezkum, podávání zpráv a aktualizaci a dohled nad nimi
○ Externí zaměstnanci 1 FTE v letech 2022–2023 na podporu přípravy aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů, organizaci dozoru nad trhem z hlediska emisí, přezkum, podávání zpráv a aktualizaci a dohled nad nimi
Mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce

☐ Pouze pracovní místa financovaná z rozpočtu na výzkum

☐ Externí zaměstnanci

10.2. Ostatní správní výdaje

*Uveďte podrobnosti o metodě výpočtu použité pro jednotlivé rozpočtové položky,
a zejména příslušné předpoklady (např. počet zasedání za rok, průměrné náklady atd.).*

OKRUH 7 víceletého finančního rámce

přibližně 12 pracovních návštěv v členských státech v roce 2022–2028.

Přibližně 3 dny zasedání ročně v letech 2022–2024 (zasedání Technického výboru – motorová vozidla a fóra)

Mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce