



Rada
Európskej únie

V Bruseli 10. novembra 2022
(OR. en)

14598/22

**Medziinštitucionálny spis:
2022/0365 (COD)**

MI 805
ENV 1137
ENT 155
CODEC 1709
IA 181

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	10. novembra 2022
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2022) 586 final
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 715/2007 a nariadenie (ES) č. 595/2009

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2022) 586 final.

Príloha: COM(2022) 586 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 10. 11. 2022
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 715/2007 a nariadenie (ES) č. 595/2009

(Text s významom pre EHP)

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Na správne fungovanie jednotného trhu sa musí zaručiť voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Na tento účel sa v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 zakotvuje komplexný systém typového schvaľovania a dohľadu nad trhom pre motorové vozidlá, prípojné vozidlá, ako aj systémy, komponenty a samostatné technické jednotky určené pre takéto vozidlá. Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel a motorov, pokiaľ ide o emisie, sa takisto harmonizujú s cieľom predísť tomu, aby sa tieto požiadavky v jednotlivých členských štátoch líšili, a s cieľom zabezpečiť vyššiu úroveň ochrany životného prostredia a zdravia.

Znečistenie ovzdušia zostáva v Európe veľkým environmentálnym a zdravotným rizikom. Napriek zlepšeniu kvality ovzdušia je značný podiel obyvateľov miest v EÚ stále vystavený koncentráciám znečisťujúcich látok, ktoré prekračujú limity vymedzené smernicou o kvalite okolitého ovzdušia¹. Odhaduje sa, že znečistenie ovzdušia spôsobilo v roku 2018 v EÚ28 viac ako 300 000 predčasných úmrtí². Napriek tomu, že určitý vplyv majú aj ďalšie sektory, cestná doprava stále významnou mierou prispieva k znečisťovaniu ovzdušia. V priemere zodpovedala za 39 % škodlivých emisií NO_x v roku 2018 (47 % v mestských priestoroch³) a 11 % celkových emisií PM₁₀ v roku 2018⁴.

Európska zelená dohoda⁵ je nová stratégia rastu, ktorej cieľom je transformovať EÚ na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom, ktoré efektívne využíva zdroje. EÚ by zároveň mala podporovať potrebnú digitálnu transformáciu a digitálne nástroje a mala by do nich investovať, keďže sú základnými predpokladmi zmeny. Digitálne technológie môžu skutočne pomôcť znižovať globálne emisie, zlepšiť kvalitu života a znížiť environmentálnu stopu spoločnosti, napríklad optimalizáciou využívania energie a monitorovaním emisií v doprave⁶. S cieľom dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050 a cieľ nulového znečistenia v záujme netoxického prostredia je potrebná transformácia všetkých sektorov vrátane dopravy. V rámci Európskej zelenej dohody sa oznámilo prijatie návrhu prísnejších noriem pre emisie látok znečisťujúcich ovzdušie v prípade vozidiel so spaľovacím motorom (Euro 7).

Na zrýchlenie dekarbonizácie cestnej dopravy Komisia v júli 2021 navrhla zmenu nariadenia o **emisných normách CO₂** pre osobné vozidlá a dodávkové vozidlá⁷ s cieľom zaistiť jasnú cestu k mobilite s nulovými emisiami⁸. Komisia navyše v decembri 2020 prijala **stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu**⁹ a v máji 2021 **akčný plán nulového znečistenia**¹⁰. Podľa týchto stratégií by sa najmä v mestách malo radikálne znížiť znečisťovanie dopravou a norma Euro 7 sa považuje za nevyhnutnú súčasť prechodu na ekologickú mobilitu.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1 – 44).

² [EEA, 2020](#). Kvalita ovzdušia v Európe – správa za rok 2020.

³ [JRC, 2019](#). Mestský atlas NO₂.

⁴ [EEA, 2020](#). Prehliadač údajov o emisiách látok znečisťujúcich ovzdušie (Göteborgský protokol, dohovor LRTAP) 1990 – 2018.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ COM(2021) 118 final.

⁷ COM(2021) 556 final.

⁸ V roku 2022 bude za tým nasledovať návrh emisných noriem CO₂ pre ťažké vozidlá.

⁹ COM(2020) 789 final.

¹⁰ COM(2021) 400 final.

V neposlednom rade **nová priemyselná stratégia pre Európu**¹¹ ponúka nástroje na riešenie dvojitého problému zelenej a digitálnej transformácie a na podporu európskeho priemyslu pri uskutočňovaní ambícií stanovených v Európskej zelenej dohode. Nový rámec pre emisie znečisťujúcich látok poskytne právnu istotu a výhodu prvého hráča pre automobilový priemysel v EÚ. Emisné normy EÚ si musia udržiavať náskok pred normami, ktoré sa vyvíjajú na kľúčových trhoch, ako sú Spojené štáty a Čína, aby sa zachovala konkurenčná výhoda. Prístup na tieto trhy by sa mohol pre výrobcov z EÚ sťažiť, keďže by bolo nákladnejšie splniť emisné požiadavky na rôznych trhoch.

Prechod k vozovému parku osobných/dodávkových vozidiel s nulovými emisiami bude rozložený aspoň na dve desaťročia, okrem iného vzhľadom na priemernú životnosť osobných/dodávkových vozidiel, ktorá je viac ako 11 rokov. Medzitým na dosiahnutie uvedených politických cieľov budú musieť byť vozidlá so spaľovacími motormi, ktoré sa budú aj naďalej umiestňovať na trhu, čo najčistejšie.

Automobilový priemysel zároveň čelí ďalším významným transformáciám – značným nedostatkom v dodávateľskom reťazci, vplyvu ruskej invázie na Ukrajinu a rastúcim nákladom na energiu a suroviny.

Napriek navrhovaným cieľom 100 % zníženia emisií CO₂ pre osobné a dodávkové vozidlá do roku 2035, pripravovanému návrhu na revidovanie emisných noriem CO₂ pre ťažké vozidlá, zvyšujúcemu sa podielu ťažkých vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami a príchodu nových vozidiel vyhovujúcich norme Euro 6d/VI E na trh nemožno bez ďalších opatrení v krátkodobom a strednodobom horizonte dosiahnuť nízku úroveň znečistenia v prípade emisií znečisťujúcich látok z cestnej dopravy. Od návrhu sa očakáva riešenie troch identifikovaných **problémov**, pokiaľ ide o to, prečo emisné normy Euro 6/VI nedostatočne prispievajú k potrebnému zníženiu emisií znečisťujúcich látok z cestnej dopravy. Tieto problémy sú: 1. zložitosť emisných noriem týkajúcich sa vozidiel; 2. zastarané limity znečisťujúcich látok z vozidiel a 3) nedostatočná regulácia emisií vozidiel v reálnych podmienkach.

Všeobecný cieľ iniciatívy je dvojaký: 1. zabezpečiť riadne fungovanie jednotného trhu stanovením primeraných, nákladovo účinných a nadčasových pravidiel týkajúcich sa emisií vozidiel a 2. zaistiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a zdravia v EÚ ďalším znížením emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z cestnej dopravy.

Iniciatíva prispeje k dosiahnutiu všeobecného cieľa plnením týchto troch **špecifických cieľov**. Iniciatívou sa dosiahne:

1. zníženie zložitosti súčasných emisných noriem Euro;
2. poskytovanie aktuálnych limitov pre všetky relevantné látky znečisťujúce ovzdušie;
3. zlepšenie regulácie emisií v skutočných podmienkach.

Zlepšenie regulácie emisií v skutočných podmienkach počas celej životnosti vozidla má značný význam z hľadiska trhu s jazdenými vozidlami, ktorý je dôležitý vo viacerých krajinách EÚ, ale aj v ďalších regiónoch, ako je napríklad Afrika alebo Blízky východ. Návrh normy Euro 7 sa zameriava na zníženie emisií vozidiel počas dlhšej časti životnosti vozidla, čím je prínosom aj pre používateľov jazdených vozidiel. Najmä pokiaľ ide o špecifický cieľ 3, v niekoľkých nasledujúcich rokoch budú kvalitu ovzdušia naďalej ovplyvňovať vozidlá vyhovujúce menej prísny normám ako Euro 7. Mohli by sa zaviesť vhodné stimuly na obnovu starších vozidiel, aby spĺňali požiadavky normy Euro 7, pokiaľ ide o výfukové emisie, ale aj emisie z bŕzd

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

a pneumatík. S cieľom znížiť emisie z existujúceho vozového parku a zrýchliť prechod na dopravu s nulovými emisiami je navyše potrebné podnecovať k prestavbe vozidiel so spaľovacím motorom na elektrický pohon batériami alebo palivovými článkami.

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

Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 sa stanovuje všeobecný rámec schvaľovania motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a dohľad nad trhom s nimi.

Súčasťou uvedeného rámca sú emisné normy EURO pre vozidlá (nariadenia 715/2007 a 595/2009)¹². Sú prepojené s viacerými existujúcimi politickými ustanoveniami a plánovanými návrhmi, ktorými sa riešia látky znečisťujúce ovzdušie z cestnej dopravy, ako aj s emisnými normami CO₂¹³, ktorými sa ako súvisiaci prínos znižujú látky znečisťujúce ovzdušie. Týmto legislatívnym návrhom týkajúcim sa emisných noriem Euro 7 pre osobné vozidlá, dodávkové vozidlá, nákladné vozidlá a autobusy sa zlepšuje konzistentnosť emisných noriem Euro pomocou týchto opatrení.

Cieľom **smernice o kvalite okolitého ovzdušia**¹⁴ je zlepšiť kvalitu ovzdušia stanovením limitov koncentrácií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie v okolitom ovzduší zo všetkých zdrojov znečistenia ovzdušia (napríklad poľnohospodárstvo, energetika, výroba atď.). Cieľom **smernice o národných záväzkoch znižovania emisií**¹⁵ je zníženie národných emisií látok znečisťujúcich ovzdušie stanovením národných záväzkov znižovania emisií pre určité látky znečisťujúce ovzdušie, pričom znižovanie sa vzťahuje na všetky sektory vrátane cestnej dopravy. Dňa 26. októbra 2022 Komisia prijala návrh na revíziu smernice o kvalite okolitého ovzdušia¹⁶. V navrhovanej revízii sa stanovujú dočasné normy kvality ovzdušia v EÚ do roku 2030, ktoré budú užšie zosúladené s usmerneniami Svetovej zdravotníckej organizácie, čím bude EÚ smerovať k dosiahnutiu nulového znečisťovania ovzdušia najneskôr do roku 2050. Návrh normy Euro 7 je významným prvkom na splnenie tejto ambície a prispievanie k cieľom politiky EÚ zameranej na čisté ovzdušie, a to vrátane revízie smernice o kvalite okolitého ovzdušia. Zaistením zníženia všetkých relevantných emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z cestnej dopravy v súlade s pokrytím a cieľmi smernice o kvalite okolitého ovzdušia/smernice o národných záväzkoch znižovania emisií z hľadiska látok znečisťujúcich ovzdušie sa návrhom noriem Euro 7 členské štáty obzvlášť podporia pri plnení svojich záväzkov na základe uvedených smerníc.

Emisnými normami CO₂ sa podporujú ambície EÚ v oblasti klímy, ktoré sú stanovené v európskom právnom predpise v oblasti klímy¹⁷, ktorého cieľom je zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990. V júli 2021 Komisia navrhla revidovanie a sprísnenie emisných noriem CO₂ pre osobné/dodávkové vozidlá¹⁸, zatiaľ čo revízia noriem pre ťažké vozidlá sa plánuje do konca roka 2022. Zatiaľ čo sa emisnými normami CO₂ podporujú technológie s nulovými emisiami, napríklad elektrické vozidlá, nové normy Euro 7 sa vzťahujú na emisie škodlivých látok znečisťujúcich ovzdušie zo spaľovacích motorov a na nevýfukové emisie z elektrických vozidiel s cieľom chrániť zdravie ľudí a životné prostredie. Všeobecné ciele normy Euro 7 tak zostávajú v platnosti, keďže vozidlá so spaľovacím motorom budú aj naďalej produkovať výfukové znečisťujúce

¹² Nachádzajú sa v prílohe II k nariadeniu 2018/858.

¹³ Nariadenie (EÚ) 2019/631 a nariadenie (EÚ) 2019/1242.

¹⁴ Smernica 2008/50/ES.

¹⁵ Smernica (EÚ) 2016/2284.

¹⁶ COM(2022) 542, návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe.

¹⁷ [Nariadenie 2021/119](#), ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy).

¹⁸ COM(2021) 556 final.

látky a všetky vozidlá budú prispievať k nevýfukovým emisiám. Napriek navrhovanému cieľu 100 % zníženia emisií CO₂ do roku 2035 pre nové osobné a dodávkové vozidlá bude počet vozidiel uvádzaných na trh so spaľovacím motorom (vrátane hybridných vozidiel) aj naďalej významný, a to najmä v prípade nákladných vozidiel/autobusov. Normy vzťahujúce sa na CO₂ aj na emisie znečisťujúcich látok sa považujú za doplnkové z hľadiska dosiahnutia ambícií v oblasti klímy a cieľa nulového znečistenia, ktorú sú stanovené v Európskej zelenej dohode, a z hľadiska prispievania k posunu smerom k udržateľnej mobilite.

Cieľom **smerníc o kontrole technického stavu**¹⁹ je zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky v EÚ a zaistiť environmentálne vlastnosti vozidiel prostredníctvom ich pravidelného skúšania počas celej prevádzkovej životnosti. Pokiaľ ide o emisie, ich cieľom je prispievať k zníženiu emisií látok znečisťujúcich ovzdušie účinným odhaľovaním vozidiel, ktoré produkujú nadmerné množstvo emisií v dôsledku technických porúch, a to prostredníctvom pravidelných technických kontrol a cestných kontrol. Súčasťou tohto návrhu sú prvky na podporu tohto cieľa vrátane prvkov zavedených prostredníctvom palubného monitorovania, pričom sa od nich očakáva, že povedú k úspore nákladov. Takéto mechanizmy by sa postupne mohli stať hlavným nástrojom v rámci smerníc o kontrole technického stavu, mohli by sa nimi modernizovať súčasné postupy kontroly a mohli by viesť k nižším administratívnym nákladom. V rámci pripravovanej revízie smerníc o kontrole technického stavu bude potrebné zohľadniť tieto nové mechanizmy, a to aj so zreteľom na vykonávacie opatrenia, ktoré bude potrebné vyvinúť v rámci revízie balíka predpisov o technickom stave vozidiel²⁰.

Okrem toho je so všeobecnými cieľmi noriem Euro v súlade aj **smernica Eurovignette**²¹, ktorou sa stanovujú spoločné pravidlá o poplatkoch za cestnú infraštruktúru, a **smernica o ekologických vozidlách**²², ktorou sa podporujú riešenia ekologickej mobility prostredníctvom verejného obstarávania. Najmä sa nimi podporuje dopyt po ekologických vozidlách tým, že sa členským štátom umožňuje meniť cestné poplatky na základe emisií znečisťujúcich látok z vozidiel, a prostredníctvom verejného obstarávania. V **smernici o kvalite palív**²³ sa predpisujú kvalitatívne vlastnosti palív predávaných na trhu, preto je dôležitá z hľadiska noriem Euro.

• Súlad s ostatnými politikami Únie

Ako súčasť digitálnej stratégie EÚ a v nadväznosti na oznámenie o **Európskej dátovej stratégii**²⁴ Komisia predložila akt o údajoch na podporu zdieľania údajov medzi podnikmi a verejným sektorom a zdieľania údajov medzi podnikmi. V tomto akte sa ponúka horizontálny rámec na zlepšenie prístupu k údajom a zdieľania údajov medzi sektormi. Doplnenie aktu o údajoch osobitnou iniciatívou je odôvodnené osobitnými problémami v automobilovom priemysle v súvislosti s prístupom k palubným údajom. Touto iniciatívou by sa mala zaistiť dostupnosť minimálneho súboru údajov a funkcií, ako aj podmienky spravodlivého prístupu pre všetkých poskytovateľov automobilových služieb. Zaistením dostupnosti a prístupnosti palubných údajov by táto iniciatíva bola doplnkovou k tomuto návrhu noriem Euro 7, keďže by uľahčila optimálne prijatie kontinuálneho monitorovania emisií.

¹⁹ [Smernica 2014/45/EÚ](#) o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, [smernica 2014/47/EÚ](#) o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii.

²⁰ Bezpečnosť vozidiel – revízia balíka predpisov EÚ o technickom stave vozidiel (europa.eu).

²¹ [Smernica 1999/62/ES](#) o poplatkoch za používanie cestnej infraštruktúry vozidlami.

²² [Smernica \(EÚ\) 2019/1161](#) o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy.

²³ [Smernica 2009/30/ES](#), pokiaľ ide o kvalitu automobilového benzínu, motorovej nafty a plynového oleja a zavedenie mechanizmu na monitorovanie a zníženie emisií skleníkových plynov.

²⁴ COM(2020) 66 final.

V **novej priemyselnej stratégii pre Európu**²⁵ sa zohľadňujú nové okolnosti vyplývajúce z krízy, ako aj prebiehajúca transformácia na udržateľnejšie, digitálnejšie, odolnejšie a globálne konkurencieschopnejšie hospodárstvo. Stanovujú sa ňou priority a vymedzujú sa nové ciele týkajúce sa posilnenia odolnosti jednotného trhu, riešenia strategických závislostí, kombinovania cielených opatrení v oblastiach regulačného rámca, podpory inovácií, prístupu k surovinám a dekarbonizovanej energii, zručností a dátových priestorov, a to s cieľom zrýchliť dvojakú transformáciu. Táto stratégia ponúka nástroje na riešenie dvojakého problému zelenej a digitálnej transformácie a na podporu európskeho priemyslu pri uskutočňovaní ambícií stanovených v Európskej zelenej dohode. Novým rámcom pre emisie znečisťujúcich látok sa poskytne právna istota a výhoda prvého hráča pre automobilový priemysel v EÚ, čím sa predchádza riziku zaostávania za ďalšími hlavnými jurisdikciami, pokiaľ ide o stanovenie novým noriem vzťahujúcich sa na emisie znečisťujúcich látok.

Smernica o vozidlách po dobe životnosti²⁶ obsahuje pravidlá týkajúce sa zberu, spracovania a spätného získavania vozidiel po dobe životnosti a ich súčiastok, ako aj obmedzení nebezpečných látok v nových vozidlách. Jej zrkadlovou **smernicou o typovom schválení motorových vozidiel vzhľadom na ich opätovnú využiteľnosť, recyklovateľnosť a užitočnosť**²⁷ sa prepája návrh nových vozidiel s ich opätovnou využiteľnosťou, recyklovateľnosťou a užitočnosťou. V 2023 sa plánuje preskúmanie týchto smerníc v súlade s ambíciami stanovenými v Európskej zelenej dohode a **akčnom pláne pre obehové hospodárstvo**²⁸. Zatiaľ čo cieľom návrhu noriem Euro 7 je zníženie emisií vozidiel počas dlhšej časti životnosti vozidla rozšírením požiadaviek na životnosť, revíziou smernice o vozidlách po dobe životnosti sa dopĺňa tým, že sa v nej rieši problém vývozu chybných jazdených vozidiel, ktoré spôsobujú znečistenie, mimo EÚ.

Táto iniciatíva je aj v súlade s nástrojom **NextGenerationEU**²⁹, konkrétnejšie s **Mechanizmom na podporu obnovy a odolnosti**³⁰ a s hlavnou iniciatívou „Dobíjajme a dotankujme“, ktorou sa podporujú nadčasové čisté technológie na urýchlenie využívania udržateľnej, dostupnej a inteligentnej dopravy, nabíjacích a čerpacích staníc a rozšírenia verejnej dopravy. Prostredníctvom tohto financovania z Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti, ale aj cielených investičných programov na základe **Programu InvestEU**³¹ alebo programu **Horizont Európa**³² sa vyčlenia prostriedky na zvýšenie rastového potenciálu hospodárstva, ako aj na zrýchlenie zelenej transformácie, najmä prostredníctvom prijímania inovačných riešení a nadčasových nízkoemisných technológií.

Do tejto iniciatívy je začlenená aj nutnosť spravodlivej a zelenej transformácie, pričom sa podporujú najmä zraniteľní občania v oblasti dopravy: je to v súlade so **záverečnou správou Konferencie o budúcnosti Európy** (návrh 18.3), najmä pokiaľ ide o cenovú dostupnosť dopravných prostriedkov a vozidiel, v ktorých sa používajú neznečisťujúce technológie.

Iniciatíva je navyše v súlade so súčasným návrhom, ktorým sa mení európske právo v oblasti ochrany spotrebiteľov, konkrétnejšie **smernica o nekalých obchodných praktikách**³³

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

²⁶ Smernica 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti.

²⁷ Smernica 2005/64/ES o opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a užitočnosti vozidiel.

²⁸ COM(2020) 98 final.

²⁹ COM(2020) 456 final.

³⁰ Nariadenie (EÚ) 2021/241.

³¹ Nariadenie (EÚ) 2021/523.

³² Nariadenie (EÚ) 2021/695.

³³ Smernica 2005/29/ES.

a **smernica o právach spotrebiteľov**³⁴, s cieľom prispieť k obehovému, čistému a zelenému hospodárstvu EÚ tým, že sa v ňom spotrebiteľom umožní prijímanie kvalifikovaných rozhodnutí o kúpe, čím sa prispeje k udržateľnejšej spotrebe.

Komisia okrem toho s cieľom posilniť súlad naprieč politikami a v súlade so svojím oznámením **Lepšia právna regulácia: spojme sily v záujme lepšej tvorby právnych predpisov**³⁵ zlepšuje svoje usmernenia v oblasti lepšej regulácie, aby zabezpečila, že všetky jej iniciatívy budú v súlade so zásadou „nespôsobovať významnú škodu“, a tým sa riadi záväzkami stanovenými v európskom právnom predpise v oblasti klímy.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom tohto návrhu je článok 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Právne predpisy týkajúce sa typového schvaľovania motorových vozidiel prispievajú k uplatňovaniu a fungovaniu vnútorného trhu s tovarom. Cieľom tohto návrhu je zvýšenie účinnosti vykonávania a presadzovania týchto právnych predpisov ako súčasť celkového politického cieľa prehlbiť stratégiu jednotného trhu.

Druhým dôvodom je cezhraničná povaha znečisťovania ovzdušia a cestnej dopravy. Hoci účinky hlavných toxických látok znečisťujúcich ovzdušie sú najväčšie blízko zdroja, účinky na kvalitu ovzdušia sa neobmedzujú na miestnu úroveň a cezhraničné znečistenie je preto vážnym environmentálnym problémom, ktorý často sťažuje riešenia na vnútroštátnej úrovni. Na základe modelovania atmosféry je zrejmé, že znečisťujúce látky vypúšťané v jednom členskom štáte prispievajú k znečisteniu v ďalších členských štátoch. Riešenie problému znečistenia ovzdušia si vyžaduje zosúladenie opatrení na úrovni EÚ.

Vývoj emisných noriem na úrovni EÚ a vytvorenie vhodného mechanizmu riadenia v súvislosti s nimi sú kľúčom k tomu, aby členské štáty neprijímali rôzne vnútroštátne opatrenia, ktoré potenciálne nie sú harmonizované ani konzistentné (napríklad opatrenia obmedzujúce prístup do určitých oblastí). Takéto opatrenia by vytvárali značné prekážky pre priemysel a predstavovali by veľké riziko pre jednotný trh. Pokračujúce harmonizované opatrenia na úrovni EÚ v záujme ďalšieho znižovania emisií vozidiel sú preto v plnej miere odôvodnené.

• Proporcionalita

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože umožňuje potrebnú právnu zmenu a zároveň neprekračuje rámec toho, čo je na jednej strane nevyhnutné na dosiahnutie cieľov zníženia emisií znečisťujúcich látok z motorových vozidiel a na druhej strane na zabezpečenie právnej istoty pre výrobcov vozidiel. Poskytuje potrebné právne podmienky na to, aby v čo najvyššej možnej miere podporovali rovnaké podmienky pre výrobcov.

• Výber nástroja

Použitie nariadenia sa pokladá za vhodný spôsob, pretože zabezpečí požadovanú istotu na priame a harmonizované uplatňovanie a presadzovanie bez toho, aby si vyžadovalo transpozíciu do právnych predpisov členských štátov.

³⁴ Smernice 2011/83/EÚ.

³⁵ COM(2021) 219 final.

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

• Hodnotenia *ex post* existujúcich právnych predpisov

Komisia sa rozhodla uplatňovať nadväzný prístup, pri ktorom sa hodnotenie a posúdenie vplyvu vykonávali súbežne ako jeden proces s cieľom splniť plán stanovený Európskou zelenou dohodou³⁶. Zistenia hodnotenia uvedené v prílohe 5 k posúdeniu vplyvu sa tak použili ako zdroj pre ďalšie úvahy o tom, či emisné normy Euro 6/VI aj naďalej poskytujú vysokú úroveň ochrany životného prostredia v EÚ a zaisťujú riadnu funkciu jednotného trhu s motorovými vozidlami.

V hodnotení sa posudzovali výsledky dosiahnuté prostredníctvom nariadení v porovnaní s cieľmi stanovenými v právnych predpisoch týkajúcich sa emisných noriem Euro 6/VI. Konštatovalo sa, že ciele emisných noriem Euro 6/VI, ktorými je zlepšiť kvalitu ovzdušia znížením znečisťujúcich látok z cestnej dopravy a stanoviť harmonizované pravidlá na konštrukciu motorových vozidiel, sú stále vysoko relevantné. Navyše sa zistilo, že nariadenia sú do veľkej miery jednotné a viedli k čiastočne ekologickejšim vozidlám na cestách v EÚ, pričom skúšobné postupy podľa noriem Euro 6/VI sú sčasti účinné. V tejto súvislosti existujú regulačné náklady, celkovo sa však nariadenia týkajúce sa emisných noriem Euro 6/VI považujú za nákladovo účinné. Vytvorili aj značnú pridanú hodnotu EÚ, ktorú by nebolo možné v rovnakej miere dosiahnuť vnútroštátnymi opatreniami.

Toto sú hlavné závery hodnotenia:

- Nariadeniami sa dosiahli čiastočne ekologickejšie vozidlá na cestách v EÚ.
- Od začiatku uplatňovania emisných limitov Euro VI v roku 2013 a emisných limitov Euro 6 v roku 2014 až do roku 2020 sa emisie NO_x na cestách v EÚ znížili o 22 % v prípade osobných a dodávkových vozidiel a o 36 % v prípade nákladných vozidiel a autobusov. Pri emisiách PM sa na cestách v EÚ zaznamenal pokles o 28 % v prípade osobných a dodávkových vozidiel a o 14 % v prípade nákladných vozidiel a autobusov.
- Nariadením sa do určitej miery obmedzili negatívne vplyvy cestnej dopravy na zdravie, ktoré by mohli viesť k respiračným a kardiovaskulárnym ochoreniam spôsobených vdychovaním znečisťujúcich látok.
- Odhadované regulačné náklady pre automobilový priemysel sú 357 EUR – 929 EUR na vozidlo na naftový pohon a 80 EUR – 181 EUR na vozidlo na benzínový pohon v prípade osobných a dodávkových vozidiel a až 3 717 EUR – 4 326 EUR na ťažké vozidlo. Zatiaľ čo v prípade ťažkých vozidiel je to v súlade s očakávaniami, v prípade osobných a dodávkových vozidiel sú náklady vyššie, než sa pôvodne predpokladalo.
- Vplyv na konkurencieschopnosť a inovácie sa vo všeobecnosti javí pozitívne a nevykazuje známky narušenia hospodárskej súťaže.
- Súčasným vývojom politiky, ktorý predstavuje napríklad Európska zelená dohoda, sa podporujú ciele emisných noriem Euro 6/VI a relevantnosť ďalšieho zlepšovania kvality ovzdušia znížovaním emisií z cestnej dopravy unifikovaným prístupom EÚ.
- Nariadenia priniesli čistý hospodársky zisk pre spoločnosť.
- Zatiaľ čo nariadenia boli vo všeobecnosti koherentné, identifikovali sa určité problémy z hľadiska koherentnosti v rámci emisných noriem Euro 6/VI a s ostatnými právnymi predpismi EÚ.

³⁶ COM(2019) 640 final.

- Nariadeniami sa nedosiahlo žiadne zjednodušenie.
- Harmonizácia trhu je najdôležitejším aspektom pridanej hodnoty EÚ a je nepravdepodobné, že nekoordinovanými opatreniami by sa dosiahla rovnaká miera efektívnosti. Nariadeniami sa zabezpečuje stanovenie spoločných požiadaviek, čím sa minimalizujú náklady pre výrobcov a dosahuje sa regulačná istota.
- Niektoré nedostatky však bránia tomu, aby sa nariadeniami dosiahlo ďalšie zlepšenie kvality ovzdušia znížením emisií znečisťujúcich látok zo sektora cestnej dopravy. Niektoré prvky štruktúry (spôsoby vykonávania) nariadení tak mali pravdepodobne vplyv na ich efektívnosť. Konkrétne:
 - Z hodnotenia vyplýva, že v priebehu za sebou nasledujúcich krokov vyplývajúcich z noriem 6/VI sa problémy súvisiace so zložitou a s konzistentnosťou hlboko zakorenili v celkovom právnom rámci aj v jeho praktickom vykonávaní.
 - V hodnotení sa zdôrazňuje, že v súčasných nariadeniach sa prehliadajú mnohé potenciálne prínosy pre zdravie ľudí a životné prostredie. Napriek dosiahnutému pokroku pri znižovaní rozdielov medzi emisiami vozidiel v reálnych podmienkach (jazdné cykly a podmienky používania, najmä v mestských podmienkach) a emisiami meranými pri typovom schválení, pri emisných skúškach podľa noriem Euro 6/VI zostávajú nezaznamenané významné emisie. Okrem toho sa emisie riadne neregulujú počas celej životnosti vozidiel.
- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

S cieľom zhromaždiť dôkazy a zaistiť vysokú transparentnosť si Komisia vyžiadala spätnú väzbu od zainteresovaných strán prostredníctvom viacerých konzultačných činností. Presnejšie si na účely tohto návrhu Komisia vyžiadala spätnú väzbu od týchto skupín zainteresovaných strán: členské štáty a vnútroštátne orgány, automobilový priemysel (vrátane výrobcov vozidiel, dodávateľov komponentov a ďalších zainteresovaných strán v priemysle), občianska spoločnosť (vrátane spotrebiteľských organizácií a mimovládnych organizácií v oblasti životného prostredia) a občania.

Podrobné zhrnutie rozsiahleho konzultačného postupu sa uvádza v súhrnnej správne v prílohe 2 k posúdeniu vplyvu v súvislosti s týmto návrhom.

Komisia získala spätnú väzbu prostredníctvom týchto činností:

- Iniciatíva sa po prvýkrát prediskutovala so zainteresovanými stranami na konferencii zainteresovaných strán v októbri 2018. Následne sa zriadila poradná skupina pre emisné normy vozidiel (AGVES) tým, že sa zlúčili príslušné expertné skupiny z priemyslu, občianskej spoločnosti a členských štátov, pričom od júla 2019 do apríla 2021 sa uskutočnilo jej desať zasadnutí a jeden seminár *ad hoc* venovaný zjednodušeniu.
- Úvodné posúdenie vplyvu sa začalo 27. marca a trvalo do 3. júna 2020. Od 6. júla 2020 nasledovala verejná konzultácia k návrhu, ktorá trvala 18 týždňov, do 9. novembra 2020.
- Uskutočnili sa dve cielené konzultácie s dĺžkou 14 týždňov – jedna sa týkala hodnotenia noriem Euro 6/VI (od 4. marca do 8. júna 2020) a druhá sa týkala posúdenia vplyvu normy Euro 7 (od 3. augusta do 9. novembra 2020), pričom sa viac zameriavali na podrobné a technické aspekty iniciatívy.

Informácie, názory a údaje získané prostredníctvom všetkých konzultačných činností sa zohľadnili v rámci hodnotenia noriem Euro 6/VI a prípravy posúdenia vplyvu normy Euro 7. Zhromaždené dôkazy od zainteresovaných strán umožnili vykonať doplnenie, krížovú

kontrolu a potvrdenie dôkazov, ktoré sa už zhromaždili prostredníctvom iného výskumu v posúdení vplyvu a podporných štúdiách.

Hlavné výsledky konzultácií so zainteresovanými stranami možno zhrnúť takto:

Zainteresované strany zo všetkých skupín sa zhodli, že stále existujú problémy týkajúce sa znečistenia ovzdušia a zdravia, ktoré súvisia s cestnou dopravou, a že je v tejto súvislosti potrebné konať. Zatiaľ čo väčšina respondentov spomedzi dodávateľov komponentov, členských štátov, občianskej spoločnosti a občanov považovala nové normy Euro za vhodné na ďalšie zníženie emisií vozidiel, výrobcovia vozidiel o tom boli presvedčení menej. Vo viacerých činnostiach automobilový priemysel zdôrazňoval, že zachovanie normy Euro 6/VI by bolo realistickou a vyváženou možnosťou.

Väčšina zo všetkých skupín sa zhodla, že norma Euro 6/VI je zložitá. Z odpovedí poskytnutých v rámci verejnej konzultácie vyplýva, že táto zložitosť vedie k značným nákladom na dosiahnutie súladu a k administratívnej záťaži. Všetky skupiny okrem priemyslu navyše uviedli, že zložitosť bráni ochrane životného prostredia, zatiaľ čo občianska spoločnosť dodala, že vedie k nesprávnym výkladom. Respondenti zo všetkých skupín naznačili, že existuje potreba riešiť zložitosť nariadení prostredníctvom rôznych opatrení.

S výnimkou výrobcov vozidiel vyjadrila väčšina zo všetkých skupín vrátane dodávateľov komponentov podporu pre vývoj prísnejších limitov v prípade regulovaných znečisťujúcich látok a nových limitov v prípade neregulovaných znečisťujúcich látok. Dodávatelia komponentov, členské štáty, občianska spoločnosť a občania sa domnievajú, že v rámci súčasnej technológie na reguláciu znečisťujúcich látok zostáva priestor na dodatočné zníženie emisií.

Väčšina zainteresovaných strán sa domnieva, že v norme Euro 6/VI nie sú emisie v reálnych podmienkach primerane monitorované alebo obmedzené počas celej životnosti vozidiel. Medzi možnými príčinami sa uvádzal neoprávnený zásah, nedostatočné technické kontroly a náklady na údržbu. Všetky skupiny zainteresovaných strán vyjadrili podporu pre zavedenie kontinuálneho monitorovania emisií ako opatrenia na meranie emisií v reálnych podmienkach. Väčšina výrobcov však dodala, že takéto monitorovanie možno v blízkej budúcnosti použiť len pre obmedzený počet znečisťujúcich látok.

Spätná väzba a rozdiely v názoroch zainteresovaných strán sa dôkladne analyzovali, a ak boli odôvodnené, zohľadnili sa v posúdení vplyvu. Najmä stanoviská priemyslu a členských štátov boli užitočné pri analýze problému zložitosti a možných zjednodušujúcich opatrení. Okrem toho informácie poskytnuté priemyslom, pokiaľ ide o hardvérové náklady technológií na reguláciu znečisťujúcich látok, boli dôležitým zdrojom na posúdenie hospodárskych vplyvov. Spätná väzba a obavy vyjadrené členskými štátmi, priemyslom, občianskou spoločnosťou a občanmi sa zohľadnili pri návrhu a posudzovaní možností, najmä pokiaľ ide o technologický potenciál na znižovanie emisií prostredníctvom emisných limitov, o životnosť, skúšobné podmienky a kontinuálne monitorovanie emisií, potenciálny zrýchlený prechod k elektrickým vozidlám a o vplyvy na konkurencieschopnosť, kde sa zdá, že zainteresované strany z priemyslu majú odlišné názory.

Názory zainteresovaných strán na zavedenie jednej emisnej normy Euro pre osobné vozidlá/dodávkové vozidlá a nákladné vozidlá/autobusy sa odlišovali od názorov Komisie. Zainteresované strany z priemyslu pôvodne nepodporovali toto zjednodušujúce opatrenie. Keďže argumenty priemyslu, napríklad správna diferenciácia, ako aj medzinárodná harmonizácia, by mali byť dosiahnuteľné aj pomocou zlúčenia základných aktov (715/2007 a 595/2009), pričom osobitné vykonávacie nariadenia by zostali samostatné, Komisia naďalej

presadzovala tento prístup. So zainteresovanými stranami sa to potvrdilo v nadväzujúcich rozhovoroch súvisiacich s cieľenou konzultáciou o posúdení vplyvu a na zasadnutí AGVES, ktoré sa uskutočnilo 16. novembra 2020.

- **Získavanie a využívanie praktických alebo odborných znalostí**

V posúdení vplyvu sa vychádza z dôkazov z viacerých zdrojov vrátane štúdií vypracovaných externými dodávateľmi z konzorcia CLOVE vrátane hlavných odborníkov z laboratória aplikovanej termodynamiky Aristotelovej univerzity v Solúne (LAT) (GR) a organizácií Ricardo (UK), EMISIA (GR), TNO (NL), TU Graz (AT), FEV (DE) a VTT (FI).

Prvá štúdia konzorcia CLOVE sa začala realizovať s cieľom preskúmať a porovnať právne predpisy v iných častiach sveta a vyvodiť z nich ponaučenia, vyhodnotiť účinnosť súčasných emisných skúšok v EÚ a vyvinúť a posúdiť nové emisné skúšky pre regulované a neregulované znečisťujúce látky. V nadväznosti na to sa v druhej štúdii dôkladne preskúmala nákladová účinnosť opatrení, ktoré boli zavedené v prvej štúdii, a okrem toho táto štúdia obsahovala aj posúdenie uskutočniteľnosti nových limitov emisií znečisťujúcich látok pre všetky vozidlá a analýzu potenciálu na zjednodušenie emisných noriem vozidiel. Touto štúdiou sa podporovalo aj hodnotenie rámca Euro 6/VI, pričom poskytovala dôkazy potrebné na posúdenie vplyvu. Na podporu týchto štúdií slúžila aj analýza a skúšky vykonané Spoločným výskumným centrom Komisie v jeho zariadeniach v obci Ispra v Taliansku.

Pokiaľ ide o kvantitatívne posúdenie hospodárskych, sociálnych a environmentálnych vplyvov, štúdia a správa o posúdení vplyvu vychádzali z modelov SIBYL a COPERT. Model COPERT slúži na výpočet inventúr emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie z cestnej dopravy na základe emisií v reálnych podmienkach, a to prostredníctvom koordinácie Európskej environmentálnej agentúry (EEA) a JRC. SIBYL je špecializovaný nástroj na prognózovanie vplyvu detailných technológií vozidiel na budúce vozové parky, energiu, emisie a náklady a je určený na podporu tvorby politík. Oba modely sa aktualizovali na základe údajov a dôkazov zhromaždených prostredníctvom konzultácie so zainteresovanými stranami, najnovších emisných faktorov a prieskumov literatúry.

Okrem toho sa získali ďalšie informácie týkajúce sa týchto otázok:

- dostupných technológií, ktoré možno zaviesť v príslušnom časovom období na zníženie emisií znečisťujúcich látok, ako aj ich účinnosti a súvisiacich nákladov,
- zdravotných a environmentálnych vplyvov v peňažnom vyjadrení,
- všeobecných makroekonomických ukazovateľov, ako je napríklad vytváranie nových pracovných miest, požadované zručnosti, výskum a inovácie atď.,
- konkurencieschopnosti priemyslu EÚ a vnútornej súdržnosti trhu,
- kvalitatívnych vplyvov na MSP a spotrebiteľov (vrátane dôvery spotrebiteľov).

Zoznam štúdií a zdrojov je uvedený v prílohe 1 k posúdeniu vplyvu.

- **Posúdenie vplyvu**

Opatrenia v tomto návrhu sú vyvážené, pokiaľ ide o ich prínosy pre zdravie a životné prostredie a záťaž pre priemysel. Účinnosť a nákladovú efektívnosť opatrení podporuje pripojené posúdenie vplyvu. Súhrnný prehľad a kladné stanovisko výboru pre kontrolu regulácie sú prístupné prostredníctvom X (doplniť odkaz).

Tri možnosti politiky s rôznou kombináciou opatrení a úrovni ambícií sa posudzovali so zreteľom na riešenie identifikovaných problémov v súčasných nariadeniach o norme Euro 6/VI, pričom sa

zohľadňovala zelená a digitálna transformácia požadovaná Európskou zelenou dohodou. Transformáciou sa poskytujú príležitosti na pokročilejšie riešenia z hľadiska zníženia emisií znečisťujúcich látok, napríklad používanie technológií s nízkou mierou znečisťovania a kontinuálneho monitorovania emisií s vyspelými snímačmi a konektivitou vozidiel. V rámci možností politiky sa zohľadnili aj elektrifikované hnacie systémy, pri ktorých sa vyžadujú nákladovo efektívne a primerané riešenia na zníženie emisií znečisťujúcich látok v segmente so spaľovacím motorom.

V súlade so špecifickými cieľmi sa možnosti politiky 1, 2 (2a a 2b) a 3a zameriavali na zníženie zložitosti súčasných emisných noriem Euro zavedením zjednodušujúcich opatrení (napríklad nahradením dvoch nariadení len jedným nariadením alebo odstránením zastaraných skúšok). Aktuálne emisné limity pre všetky relevantné látky znečisťujúce ovzdušie boli uvedené v možnosti politiky 1 s nízkymi ambíciami, v možnosti 2a a 3a so strednými ambíciami a v možnosti 2b s vysokými ambíciami. Zlepšenie regulácie emisií v reálnych podmienkach sa dosiahlo v rámci možnosti politiky 1 málo ambicióznymi hranicami skúšania pri skutočnej jazde, v rámci možnosti 2a stredne ambicióznymi hranicami skúšania pri skutočnej jazde a požiadavkami na životnosť, v rámci možnosti 2b vysoko ambicióznymi hranicami skúšania pri skutočnej jazde a požiadavkami na životnosť a v rámci možnosti 3a stredne ambicióznymi hranicami skúšania pri skutočnej jazde, požiadavkami na životnosť a kontinuálnym monitorovaním emisií.

V posúdení vplyvu sa zistilo, že možnosť politiky 3a so strednými ambíciami je najprimeranejšia pre ľahké a ťažké vozidlá. Zistilo sa, že táto možnosť politiky je najúčinnnejšia pri dosahovaní identifikovaných cieľov, pričom je zároveň nákladovo efektívna tým, že poskytuje občanom najvyššie prínosy pre zdravie a životné prostredie pri nízkych regulačných nákladoch pre priemysel. Zároveň sa zistilo, že táto možnosť je v súlade s právnymi predpismi o kvalite ovzdušia, emisnými normami CO₂ a so smernicami o kontrole technického stavu. Zavedením kontinuálneho monitorovania emisií by bola možnosť 3a najviac v súlade so súbežnou zelenou a digitálnou transformáciou, ktorá je cieľom Európskej zelenej dohody.

Sociálne, hospodárske a environmentálne vplyvy možnosti 3a možno zhrnúť takto:

Celkové odhadované regulačné náklady sú 304 EUR na vozidlo v prípade ľahkých vozidiel a 2 681 EUR na vozidlo v prípade ťažkých vozidiel. V priebehu 25-ročného obdobia posudzovaného v posúdení vplyvu by to viedlo k celkovým regulačným nákladom vo výške 35,48 miliardy EUR v prípade ľahkých vozidiel a 17,53 miliardy EUR v prípade ťažkých vozidiel.

Na druhej strane by prínosy pre zdravie a životné prostredie v peňažnom vyjadrení dosiahli 55,75 miliardy EUR v prípade ľahkých vozidiel a 133,58 miliardy EUR v prípade ťažkých vozidiel prostredníctvom zníženia škodlivých emisií látok znečisťujúcich ovzdušie. Tieto prínosy sa dosahujú najmä znížením emisií NO_x a tuhých častíc PM_{2,5}. Navyše sa v prípade všetkých vozidiel pri tejto možnosti preukázali najvyššie pozitívne vplyvy, pokiaľ ide o prístup na kľúčové medzinárodné trhy a inovácie.

Posúdením sa v možnosti 3a stanovili náklady na prispôsobenie (ktoré zahŕňajú skutočné náklady na dosiahnutie súladu v dôsledku nákladov na vybavenie pre technológie na reguláciu emisií a súvisiacich nákladov v súvislosti s výskumom a vývojom, ako aj s kalibráciou vrátane zariadení a nákladov na nástroje) vo výške rádovo 67 miliárd EUR od roku 2025 do roku 2050 v prípade ľahkých vozidiel a 26 miliárd EUR v prípade ťažkých vozidiel.

Okrem týchto prínosov sa pri uprednostňovanej možnosti odhaduje, že úspory regulačných nákladov (ktoré zahŕňajú úspory nákladov počas skúšania, dohľad schvaľovacích orgánov nad skúškami a poplatky za typové schválenie, ako aj úspory administratívnych nákladov

v súvislosti s podávaním správ a inými informačnými povinnosťami v rámci postupu typového schválenia) dosiahnu 4,67 miliardy EUR v prípade ľahkých vozidiel a 0,58 miliardy EUR v prípade ťažkých vozidiel.

Celkovo by mala možnosť 3a obmedzený vplyv na cenovú dostupnosť pre spotrebiteľov. Keďže sa očakáva, že celkové regulačné náklady v porovnaní so základným scenárom sa prenesú na spotrebiteľov, v prípade osobných a dodávkových vozidiel by to viedlo k zvýšeniu ceny malých vozidiel na benzínový pohon o 0,8 % a malých vozidiel na naftový pohon o 2,2 %.

Doplnili sa požiadavky na životnosť batérie v nadväznosti na prijatie nového globálneho technického predpisu OSN č. 22 o životnosti batérií vo vozidle pre elektrické vozidlá 14. apríla 2022, ktorým sa stanovujú minimálne požiadavky na výkon elektrických vozidiel na úrovni, ktorá nebude vyžadovať zmenu technológií batérií. Očakáva sa, že týmito požiadavkami nevzniknú dodatočné náklady, ale zvýši sa informovanosť a dôvera spotrebiteľov.

Vzhľadom na súčasné geopolitické a hospodárske okolnosti sa uskutočnilo záverečné preskúmanie s cieľom zaistiť aktuálne hľadiská pre automobilový priemysel a spotrebiteľov. Zvyšovanie nákladov, ktoré sa začalo v roku 2021 najmä v prípade energií a surovín, sa výrazne zrýchlilo. Zároveň nastal pokles dopytu po motorových vozidlách a ich predaja, pričom sa zároveň zvyšovali investičné potreby v súvislosti so zelenou transformáciou. Tým sa vytvára tlak na automobilový dodávateľský reťazec a vznikajú problémy pre spotrebiteľov z hľadiska cenovej dostupnosti v celkovom kontexte vysokej inflácie. S cieľom uľahčiť úspešnú zelenú transformáciu automobilového ekosystému sa uvedená možnosť 3a opätovne upravila pre ľahké vozidlá, aby sa znížili náklady na prispôbenie, pričom by sa zachovali celkové stredné environmentálne a digitálne ambície.

V prípade osobných a dodávkových vozidiel sa limity výfukových emisií stanovujú na najnižšej úrovni, aká je v súčasnosti stanovená na základe normy Euro 6 pre osobné vozidlá, čím sa pre dodávkové vozidlá stanovujú nižšie limity než na základe normy Euro 6, zatiaľ čo požiadavky na životnosť, ako aj hranice skúšania pri skutočnej jazde sú stanovené ako v možnosti 3a. Požiadavky na emisie z odparovania, životnosť batérie a nevýfukové emisie sú stanovené ako v možnosti 3a. Z hľadiska limitov výfukových emisií ide o strednú možnosť medzi možnosťou 1 a možnosťou 2a/3a. Táto možnosť sa zvolila s cieľom dosiahnuť rovnováhu medzi potrebou zlepšiť environmentálne vlastnosti a potrebou vyhnúť sa neprimeraným investíciám v prípade vozidiel, ktoré sa už nebudú predávať po roku 2035. Po prekročení určitej prahovej hodnoty sa náklady zvyšujú podstatne rýchlejšie než prínosy pre životné prostredie. Zvolenou možnosťou sa zlepšuje cenová dostupnosť osobných a dodávkových vozidiel pre spotrebiteľov a minimalizujú sa investičné náklady požadované na vývoj nových hardvérových riešení systémov regulácie emisií pre osobné a dodávkové vozidlá so spaľovacím motorom.

Zvolenými opatreniami sa stanovujú limity pre osobné a dodávkové vozidlá, ktoré sú neutrálne z hľadiska technológie a paliva, pričom sa povoľujú o niečo vyššie limity pre dodávkové vozidlá s nízkym výkonom, v prípade ktorých je takáto odchýlka odôvodnená z technických príčin. Hranice skúšania sú rovnaké ako v možnosti 3a, čím možno dosiahnuť prínosy obmedzením v súčasnosti neregulovaných emisií. V prípade metodík a limitov týkajúcich sa emisií z odparovania, brzd, pneumatík, ako aj životnosti batérie a používania nástrojov na monitorovanie emisií so snímačmi sa vychádza z toho, čo sa v tejto súvislosti uvádza v možnosti 3a v správe o posúdení vplyvu. Tieto opatrenia predstavujú stále významnejší podiel potenciálu znižovania emisií a prínosov pre životné prostredie a zdravie, najmä v mestských prostrediach, kde je vyššia expozícia týmto znečisťujúcim látkam. Emisie z brzd a pneumatík budú čoskoro tvoriť väčšinu emisií častíc.

V prípade nákladných vozidiel a autobusov sa zachováva možnosť 3a. Odzrkadľuje sa tým podstatne pomalší prechod nákladných vozidiel a autobusov na technológie s nulovými výfukovými emisiami. Očakáva sa, že nákladné vozidlá a autobusy so spaľovacími motormi zostanú na trhu EÚ omnoho dlhšie.

V prípade všetkých motorových vozidiel zostávajú všetky zjednodušujúce opatrenia zachované ako v možnosti 3a, keďže odzrkadľujú potrebu modernizovať nariadenie a znížiť administratívnu záťaž. Touto možnosťou sa zaistuje aj zlepšenie celkových emisií, najmä počas studeného štartu a pri jazde v mestských podmienkach, keďže vozidlá musia byť v súlade s emisnými limitmi aj počas krátkych ciest.

Pokiaľ ide o prínosy pre životné prostredie, zvolenou možnosťou sa dosahuje výrazné zníženie emisií, ktoré je len o niečo nižšie než pri možnosti 3a v prípade osobných a dodávkových vozidiel, keďže vyššie emisné limity sú spojené so zlepšením skúšobných podmienok a opatrení na dosiahnutie súladu, ktoré sa nepredpokladali v možnosti 1. Odhaduje sa, že pomocou zvolených opatrení sa do roku 2035 dosiahne v porovnaní s úrovňami z roku 2018 zníženie emisií NO_x z osobných/dodávkových vozidiel o viac ako 85 % a z nákladných vozidiel/autobusov o viac ako 80 %. V porovnaní so základným scenárom sa odhaduje, že celkové emisie NO_x z motorových vozidiel sa do roku 2035 znížia o polovicu.

Očakáva sa, že úspory regulačných nákladov budú na rovnakej úrovni ako v prípade možnosti 3a. Náklady priemyslu na vývoj produktov sa výrazne znížia, keďže nová možnosť si nebude vyžadovať zmenu konštrukčného riešenia vozidiel, ale súlad možno dosiahnuť pomocou v súčasnosti používaných technológií na reguláciu emisií a opakovanej kalibrácie. Očakáva sa výrazné zníženie regulačných nákladov, ktoré by mali byť medzi regulačnými nákladmi možnosti 1 a možnosti 3a. Celkovo sa očakáva, že zvolené opatrenia prinesú čistý prínos, ktorý je podobný alebo vyšší ako v prípade možnosti 3a, pričom sa nimi dosiahne podstatné zníženie emisií s obmedzenými nákladmi na prispôbenie.

• **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

V súlade so záväzkom Komisie týkajúcim sa lepšej právnej regulácie bol návrh vypracovaný inkluzívne, transparentne a za neustálej účasti zainteresovaných strán.

MSP (odkaz na posúdenie vplyvu): Na základe posúdenia vplyvu sa zistilo, že európsky automobilový priemysel je zväčša zložený z veľkých výrobcov, ktorí pôsobia v oblasti montáže vozidiel a výroby komponentov. Niektoré MSP vyrábajú vozidlá alebo systémy, ktoré si vyžadujú typové schválenie EÚ vzhľadom na emisie. Identifikovalo sa 35 MSP, ktoré vyrábajú špecializované vozidlá postavené na hnacích sústavách od väčších výrobcov. Pre výrobcov s malým objemom výroby sa navrhujú zjednodušené pravidlá, aby sa zohľadnili špecifiká súvisiace s obmedzenou výrobou.

Úspory nákladov: V posúdení vplyvu sa takisto analyzovalo, ako možno zjednodušiť právne predpisy a znížiť zbytočné náklady na dosiahnutie súladu a administratívne náklady. Zatiaľ čo sa návrhom zvyšujú regulačné náklady výrobcov vozidiel vo forme hardvérových nákladov technológií na reguláciu znečisťujúcich látok a snímačov a nákladov na výskum a vývoj a súvisiacu kalibráciu, dosahujú sa ním aj úspory nákladov na dosiahnutie súladu v súvislosti so skúšaním, s dohľadom typových schvaľovacích orgánov nad skúškami a s poplatkami za typové schválenie, ako aj úspory administratívnych nákladov. Znížila by sa najmä administratívna záťaž zavedením zjednodušujúcich opatrení a nových požiadaviek na kontinuálne monitorovanie emisií. Očakáva sa, že kontinuálnym monitorovaním emisií sa dosiahne ďalšie zjednodušenie povinností v súvislosti s podávaním správ a poskytovaním ďalších informácií, pokiaľ ide o udelenie typového schválenia a postupy overovania, a to

vd'aka zníženému počtu typových schválení. V možnosti 3a sa odhaduje, že sa dosiahnu úspory administratívnych nákladov vo výške 224 000 EUR na typové schválenie (22 EUR na vozidlo) v prípade osobných/dodávkových vozidiel na naftový pohon a 204 000 EUR na typové schválenie (26 EUR na vozidlo) v prípade osobných/dodávkových vozidiel na benzínový pohon. V prípade nákladných vozidiel/autobusov predstavujú úspory administratívnych nákladov v možnosti 3a 66 000 EUR na typové schválenie vozidiel na naftový pohon (22 EUR na vozidlo) a 67 000 EUR na typové schválenie vozidiel na benzínový pohon (47 EUR na vozidlo). V možnostiach, ktoré sa zvolia nakoniec, sa očakáva, že všetky náklady v prípade osobných/dodávkových vozidiel budú nižšie.

Konkurencieschopnosť: Napriek regulačným nákladom pre priemysel a kumulatívnym investíciám v súvislosti s emisnými normami CO₂ sa očakáva pozitívny vplyv návrhu na konkurencieschopnosť. Je to v dôsledku nových trhových príležitostí vyplývajúcich z vývoja nových snímačov spoločne s komunikačnými protokolmi a možnosťami v oblasti kybernetickej bezpečnosti a prevencie neoprávnených zásahov. Používanie vyspelých digitálnych a čistých technológií bude prínosom pri získavaní prístupu na kľúčové medzinárodné trhy, najmä pokiaľ ide o Spojené štáty a Čínu.

Digitalizácia: Ako vyplýva z ambiciózných cieľov iniciatívy európskeho digitálneho desaťročia³⁷, vo všetkých sektoroch by sa mala uskutočniť digitálna transformácia, ktorá vo veľkej miere prispeje k zelenej transformácii, a to aj v prípade cestnej dopravy, aby sa dosiahol cieľ nulového znečistenia v záujme životného prostredia bez toxických látok. Návrhom sa zaist'uje dodatočná koherentnosť s dvojakou transformáciou, keďže sa ním podporuje znižovanie emisií počas životnosti vozidiel zavedením kontinuálneho monitorovania emisií a konektivity vozidiel. Vnútroštátne schvaľovacie orgány by takisto mali podľa možnosti poskytovať služby v digitálnej podobe (vrátane strojovo čitateľných informácií). Prispieva sa tým k dosahovaniu účinnej digitálnej spoločnosti a hospodárstva (digitálne služby ako štandard).

Iniciatíva je v súlade so zásadou „nespôsobovať významnú škodu“, pretože prispieva k cieľom zelenej transformácie v rámci Európskej zelenej dohody (najmä k udržateľnej mobilite a stratégii nulového znečistenia). Zaist'uje sa ňou, aby sa najmä v mestách znížilo znečisťovanie dopravou, pričom sa považuje za nevyhnutnú súčasť prechodu na ekologickú mobilitu. V posúdení vplyvu sa konštatovalo, že v prípade týchto možností sa neočakáva spôsobenie významnej škody z hľadiska ktoréhokoľvek z environmentálnych cieľov udržateľného rozvoja³⁸.

• Základné práva

Tento návrh nemá žiadne dôsledky pre ochranu základných práv a rovnosť. Nemá rozdielny vplyv v súvislosti s rodom.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh si nevyžaduje dodatočné finančné zdroje.

³⁷ COM(2021) 118 final.

³⁸ Ide najmä o tieto ciele: Cieľ 3: Kvalita zdravia a života, cieľ 6: Čistá voda a hygiena, cieľ 13: Opatrenia v oblasti klímy, cieľ 14: Život pod vodou a cieľ 15: Život na pevnine.

5. ĎALŠIE PRVKY

• Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Týmto návrhom sa umožňuje monitorovanie a hodnotenie účinnosti emisných noriem Euro 7 z hľadiska prevádzkových cieľov a stanovenie príčinnej súvislosti medzi pozorovanými výsledkami a právnymi predpismi. Na tento účel sa navrhuje viacero monitorovacích ukazovateľov na preskúmanie emisných noriem Euro 7. Medzi tieto monitorovacie ukazovatele patrí:

- počet typových schválení vzhľadom na emisie podľa normy Euro 7 na typ vozidla,
- náklady počas fázy vykonávania a administratívne náklady na typové schválenie vzhľadom na emisie,
- dôkaz o zlepšení regulácie emisií za všetkých podmienok používania pre všetky regulované znečisťujúce látky,
- náklady na presadzovanie vrátane nákladov na porušenia a sankcií v prípade nedodržiavania predpisov a nákladov na monitorovanie,
- vývoj emisií počas životnosti vozidiel doložený vhodnými skúšobnými kampaňami a nepretržitým monitorovaním emisií.

V rámci preskúmania emisných noriem Euro 7 sa bude hodnotiť aj súbor všeobecnejších ukazovateľov z iných politík EÚ týkajúcich sa látok znečisťujúcich ovzdušie v prípade cestnej dopravy:

- ročné úrovne koncentrácií znečisťujúcich látok v mestských priestoroch v Európe a ročný podiel cestnej dopravy na emisiách znečisťujúcich látok, ako ich oznamujú členské štáty EEA na základe smernice o národných záväzkoch znižovania emisií³⁹
^a ako sa uvádzajú vo výročnej správe EEA o kvalite ovzdušia v Európe,
 - ročný počet evidovaných vozidiel a podiel hnacích technológií na cestách EÚ, ktoré členské štáty nahlásili Európskemu monitorovaciemu stredisku pre alternatívne palivá,
 - ročný vývoj vplyvov znečistenia ovzdušia na zdravie (t. j. predčasné úmrtia súvisiace s vystavením určitým znečisťujúcim látkam), ako sa uvádza vo výročnej správe o kvalite ovzdušia v Európe,
 - ročný podiel cestnej dopravy na emisiách určitých znečisťujúcich látok nahlásený členskými štátmi EHP podľa smernice o NEC,
 - ročný počet oznámení prijatých od členských štátov o prekážkach vnútorného obchodu EÚ s osobnými vozidlami, dodávkovými vozidlami, nákladnými vozidlami/autobusmi spôsobenými technickými predpismi uloženými vnútroštátnymi, regionálnymi alebo miestnymi orgánmi (t. j. zákazmi akéhokoľvek druhu) v rámci postupu oznamovania podľa smernice 2015/1535⁴⁰.
- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

V kapitole I sa stanovujú všeobecné ustanovenia vrátane predmetu úpravy (článok 1), rozsahu pôsobnosti nariadenia (článok 2) a vymedzenia kľúčových pojmov použitých v nariadení (článok 3).

³⁹ Smernica (EÚ) 2016/2284.

⁴⁰ [Smernica \(EÚ\) 2015/1535](#), ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických predpisov a pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti; pozri aj [postup oznamovania podľa smernice 2015/1535](#).

V kapitole II sa uvádzajú ustanovenia o povinnostiach výrobcov, pokiaľ ide o typové schvaľovanie motorových vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek v súvislosti s ich emisiami znečisťujúcich látok a so životnosťou batérie. Konkrétnejšie sa v nej uvádza povinnosť výrobcov v súvislosti s konštrukciou a návrhom takýchto vozidiel vrátane opatrení kybernetickej bezpečnosti (článok 4) a možnosti výrobcov deklarovať lepší výkon s nižšími emisnými limitmi a/alebo lepšou životnosťou batérie, ako aj technológie geofencingu s cieľom umožniť režim s nulovými výfukovými emisiami (článok 5). Výrobcovia sú povinní splniť osobitné požiadavky týkajúce sa životnosti vozidiel, ale aj minimálneho výkonu z hľadiska životnosti trakčnej batérie, splniť emisné limity a ďalšie súvisiace technické požiadavky (článok 6). S cieľom preukázať súlad s týmito požiadavkami by sa mali vykonať osobitné skúšky, ako aj osobitné vyhlásenia a administratívne postupy (článok 7). V článkoch 8 a 9 sa stanovujú osobitné pravidlá týkajúce sa výrobcov s malým objemom výroby (článok 8), resp. vozidiel podliehajúcich viacstupňovému typovému schváleniu (článok 9), pokiaľ ide o skúšky a povinnosti.

V kapitole III sa stanovujú povinnosti členských štátov v súvislosti s typovým schvaľovaním a dohľadom nad trhom, najmä pokiaľ ide o úlohu vnútroštátnych schvaľovacích orgánov a dátumy nadobudnutia účinnosti (článok 10), a sú v nej uvedené osobitné ustanovenia týkajúce sa komponentov a samostatných technických jednotiek (článok 11), ako aj spotrebiteľného činidla a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok (článok 12).

V kapitole IV sa uvádzajú ustanovenia o úlohe Komisie a tretích strán v súvislosti s kontrolami zhody v prevádzke a dohľadu nad trhom (článok 13).

V kapitole V sa stanovujú osobitné skúšky a metodiky, ktoré majú uplatňovať výrobcovia a orgány pre každú dotknutú kategóriu vozidiel s cieľom overiť súlad s požiadavkami a povinnosťami na základe tohto nariadenia (článok 14). Obsahuje aj osobitné ustanovenia týkajúce sa prispôsobenia sa technickému pokroku (článok 15).

V kapitole VI sa uvádzajú všeobecné ustanovenia o právomoci prijímať delegované akty zverenej Komisii (článok 16), komitologickom postupe (článok 17) a povinnostiach členských štátov, pokiaľ ide o podávanie správ (článok 18).

V kapitole VII sa uvádzajú záverečné ustanovenia týkajúce sa zrušenia nariadenia (ES) č. 715/2007 a nariadenia (ES) č. 595/2009 (článok 19) a nadobudnutia účinnosti a uplatňovania nariadenia (článok 20).

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 715/2007 a nariadenie (ES) č. 595/2009

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,
so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114,
so zreteľom na návrh Európskej komisie,
po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,
so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁴¹,
so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁴²,
konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,
keďže:

- (1) Vnútrotrh je oblasť, kde je zaručený voľný pohyb tovaru, osôb, služieb a kapitálu. Na tento účel sa nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858⁴³ zaviedol komplexný systém typového schvaľovania a dohľadu nad trhom pre motorové vozidlá, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi,
- (2) Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel, motorov a náhradných dielov vzhľadom na emisie by mali zostať harmonizované, aby sa zabezpečilo riadne fungovanie vnútorného trhu, ako aj vysoká úroveň ochrany životného prostredia a zdravia spoločná vo všetkých členských štátoch.
- (3) Toto nariadenie je samostatným regulačným aktom na účely postupu typového schválenia EÚ stanoveného v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2018/858. Stanovujú sa v ňom ustanovenia a požiadavky týkajúce sa emisií vozidiel a životnosti batérií, zatiaľ čo technické prvky sa stanovujú vo vykonávacích aktoch prijatých v súlade s postupom preskúmania a s pomocou výboru v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011 (komitologický postup).

⁴¹ Ú. v. EÚ C , , p. .

⁴² Ú. v. EÚ C , , p. .

⁴³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (4) Technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel, motorov a náhradných dielov vzhľadom na emisie sú v súčasnosti stanovené v dvoch nariadeniach, ktoré sa uplatňujú na typové schválenie ľahkých a ťažkých vozidiel vzhľadom na emisie, t. j. v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 („Euro 6“)⁴⁴ a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 (ďalej len „Euro VI“)⁴⁵. Dôvodom existencie dvoch nariadení bolo, že emisie ťažkých vozidiel sa kontrolovali na základe skúšok motora, zatiaľ čo v prípade ľahkých vozidiel sa vychádzalo zo skúšania celých vozidiel. Odvtedy boli vypracované metodiky, ktoré umožňujú skúšanie ľahkých aj ťažkých vozidiel na cestách. Preto už nie je potrebné zakladať typové schválenie na skúšaní motora.
- (5) Začlenením požiadaviek stanovených v nariadení (ES) č. 715/2007 a nariadení (ES) č. 595/2009 do jedného nariadenia by sa mala zabezpečiť vnútorná súdržnosť systému typového schvaľovania vzhľadom na emisie pre ľahké aj ťažké vozidlá a zároveň by sa mali umožniť rôzne emisné limity pre takéto vozidlá.
- (6) Okrem toho boli v roku 2007 prijaté súčasné emisné limity pre ľahké vozidlá a v roku 2009 pre ťažké vozidlá. Oba emisné limity boli prijaté na základe vtedy dostupnej technológie. Odvtedy technológia pokročila a úroveň emisií dosiahnutá kombináciou súčasných technológií je oveľa nižšia ako úroveň dosiahnutá pred viac ako 15 rokmi. Tento technologický pokrok by sa mal odzrkadliť v emisných limitoch založených na najmodernejších existujúcich technológiách a poznatkoch o kontrole znečisťovania a pre všetky príslušné znečisťujúce látky.
- (7) Takisto je potrebné znížiť zložitosť, administratívne náklady a náklady na vykonávanie pre výrobcov a orgány a zabezpečiť účinné a efektívne vykonávanie emisných noriem Euro. Zjednodušenie sa dosiahne odstránením rôznych dátumov uplatňovania limitov a skúšok, ktoré existovali podľa noriem Euro 6 a Euro VI, odstránením viacerých a komplexných emisných skúšok, kde takéto skúšky nie sú potrebné, odkazom na normy podľa existujúcich predpisov OSN, ak je to uplatniteľné, a zabezpečením zjednodušeného a konzistentného súboru postupov a skúšok pre rôzne fázy typového schvaľovania vzhľadom na emisie.
- (8) S cieľom zabezpečiť, aby boli emisie ľahkých aj ťažkých vozidiel v reálnom živote obmedzené, sa vyžaduje skúšanie vozidiel v skutočných podmienkach používania s minimálnym súborom obmedzení, hraníc a iných požiadaviek na jazdu, a nielen v laboratóriu.
- (9) Presnosť prenosných zariadení na meranie emisií používaných na meranie emisií vozidiel používaných na cestách sa od ich zavedenia výrazne zlepšila. Preto je vhodné, aby sa emisné limity zakladali na takýchto meraniach na ceste, a preto sa pri skúškach na ceste už nevyžaduje používanie faktorov zhody.
- (10) V nariadeniach (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 sa vyžaduje, aby vozidlá dodržiavali emisné limity počas určitého obdobia, ktoré už nezodpovedá priemernej

⁴⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.).

⁴⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1).

životnosti vozidiel. Preto je vhodné stanoviť požiadavky na životnosť, ktoré odrážajú priemernú očakávanú životnosť vozidiel v Únii.

- (11) V súčasnosti existujú technológie, ktoré sú k dispozícii a vo veľkej miere sa používajú na celom svete a ktoré obmedzujú emisie z odparovania prchavých organických zlúčenín počas používania, parkovania a dopĺňania paliva vozidla benzínovým palivom. Preto je vhodné stanoviť emisné limity pre takéto prchavé organické zlúčeniny na nižšej úrovni a zaviesť emisné limity pre fázu dopĺňania paliva.
- (12) Nevýfukové emisie pozostávajú z častíc emitovaných pneumatikami a brzdami vozidiel. Odhaduje sa, že emisie z pneumatík sú najväčším zdrojom mikroplastov do životného prostredia. Ako sa uvádza v posúdení vplyvu, očakáva sa, že do roku 2050 budú nevýfukové emisie predstavovať až 90 % všetkých častíc emitovaných cestnou dopravou, pretože výfukové častice sa v dôsledku elektrifikácie vozidiel znížia. Tieto nevýfukové emisie by sa preto mali merať a obmedzovať. Komisia by mala do konca roka 2024 vypracovať správu o odere pneumatík s cieľom preskúmať metódy merania a aktuálny stav vývoja s cieľom navrhnúť limity oderu pneumatík.
- (13) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144⁴⁶ sa upravujú ukazovatele radenia prevodových stupňov (GSI), ktorých hlavným účelom je minimalizovať spotrebu paliva vozidla, keď vodič dodržiava ich indikácie. V tomto nariadení by sa však mali riešiť požiadavky na emisie znečisťujúcich látok pri skutočnom používaní, a to aj vtedy, keď sa riadia GSI.
- (14) Vozidlá s trakčnými batériami vrátane plug-in hybridov a elektrických vozidiel na batérie prispievajú k dekarbonizácii odvetvia cestnej dopravy. S cieľom získať a zvýšiť dôveru spotrebiteľov v takéto vozidlá by tieto vozidlá mali byť výkonné a mať dlhú životnosť. Preto je dôležité vyžadovať, aby si trakčné batérie po mnohých rokoch používania zachovali značnú časť svojej pôvodnej kapacity. To má osobitný význam pre kupujúcich ojazdených elektrických vozidiel, aby sa zabezpečilo, že vozidlo bude naďalej fungovať tak, ako sa očakáva. V prípade všetkých vozidiel, ktoré používajú trakčné batérie, by sa preto mali vyžadovať monitory zdravia batérie. Okrem toho by sa mali zaviesť minimálne výkonnostné požiadavky na životnosť batérií osobných automobilov s prihliadnutím na globálny technický predpis OSN 22⁴⁷.
- (15) Neoprávnené zasahovanie do vozidiel s cieľom odstrániť alebo deaktivovať časti systémov na reguláciu znečisťujúcich látok je známym problémom. Takáto prax vedie k nekontrolovaným emisiám a malo by sa jej predchádzať. Neoprávnené zasahovanie do počítadla kilometrov vedie k nesprávnemu počtu najjazdených kilometrov a bráni riadnym kontrolám vozidla v prevádzke. Preto je mimoriadne dôležité zaručiť najvyššiu možnú bezpečnostnú ochranu týchto systémov, doplniť bezpečnostné

⁴⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1).

⁴⁷ Globálny technický predpis Organizácie Spojených národov o životnosti batérií vo vozidle pre elektrické vozidlá, GTP OSN č. 22

certifikáty a primeranú ochranu proti neoprávneným zásahom, aby sa zabezpečilo, že do systémov na reguláciu znečisťujúcich látok ani počítadla kilometrov nemožno neoprávnene zasahovať.

- (16) Snímače nainštalované vo vozidlách sa už dnes používajú na zisťovanie anomálií v emisiách a vynucovanie súvisiacich opráv prostredníctvom palubného diagnostického systému (OBD). Systém OBD, ktorý sa v súčasnosti používa, však presne ani včas neodhalí poruchy a ani dostatočne a včas nevynucuje opravy. V dôsledku toho je možné, že emisie vozidla sú oveľa vyššie, ako je povolené. Snímače, ktoré sa doteraz používali pre OBD, sa môžu používať aj na nepretržité monitorovanie a reguláciu emisného správania vozidiel prostredníctvom palubného monitorovacieho systému (OBM). Systém OBM takisto upozorní používateľa na potrebu vykonania opráv motora alebo systémov na reguláciu znečisťujúcich látok. Je preto vhodné vyžadovať, aby bol takýto systém namontovaný, a regulovať technické požiadavky, ktoré s ním súvisia.
- (17) Výrobcovia sa môžu rozhodnúť, že budú vyrábať vozidlá, ktoré spĺňajú nižšie emisné limity alebo majú lepšiu životnosť batérií, než sa vyžaduje v tomto nariadení, alebo ktoré zahŕňajú pokročilé možnosti vrátane geofencingu a adaptívnych funkcií regulácie. Spotrebiteľia a vnútroštátne orgány by mali mať možnosť identifikovať takéto vozidlá prostredníctvom vhodnej dokumentácie. Mal by sa preto sprístupniť environmentálny pas vozidla (EVP).
- (18) Ak Komisia predloží návrh na registráciu nových ľahkých vozidiel po roku 2035, ktoré využívajú výlučne palivá neutrálne z hľadiska CO₂ mimo rozsahu pôsobnosti noriem pre vozový park CO₂, a v súlade s právom Únie a cieľom klimatickej neutrality Únie, toto nariadenie bude potrebné zmeniť tak, aby zahŕňalo možnosť typového schvaľovania takýchto vozidiel.
- (19) Emisie z vozidiel predávaných výrobcami s malým objemom výroby predstavujú nepodstatnú časť emisií v Únii. V niektorých požiadavkách na takýchto výrobcov sa preto môže umožniť určitá flexibilita. Výrobcovia s malým objemom výroby by preto mali mať možnosť nahradiť určité skúšky počas typového schvaľovania vyhláseniami o zhode, zatiaľ čo výrobcovia s mimoriadne malým objemom výroby by mali mať možnosť používať laboratórne skúšky založené na náhodných jazdných cykloch pri skutočnej jazde.
- (20) Nariadeniami Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631⁴⁸ a (EÚ) 2019/1242⁴⁹ sa upravujú priemerné emisné parametre CO₂ z vozového parku nových motorových vozidiel v Únii. Pri typovom schvaľovaní vzhľadom na emisie by sa mali zaviesť postupy a metodiky na presné určenie emisií CO₂, spotreby paliva a energie, elektrického dojazdu a výkonu motora pre jednotlivé vozidlá.
- (21) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o povinnosti výrobcov ako súčasť typového schvaľovania a postupov, skúšok a metodík, ktoré sa majú uplatňovať na vyhlásenie o zhode, kontrolu zhody výroby, kontrolu zhody v prevádzke

⁴⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁴⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202).

a environmentálny pas vozidla (EVP); možnosti a označenia vozidiel; požiadavky, skúšky, metódy a nápravné opatrenia týkajúce sa životnosti vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ako aj registračnej a komunikačnej schopnosti systémov OBM, a to aj na účely pravidelných technických kontrol a kontrol technického stavu; požiadavky a informácie, ktoré majú poskytovať výrobcovia vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch, ako aj postupy na určenie hodnoty CO₂ týchto vozidiel vyrábaných vo viacerých stupňoch; technické prvky, administratívne a dokumentačné požiadavky na typové schvaľovanie vzhľadom na emisie, kontroly a inšpekcie a kontroly v rámci dohľadu nad trhom, ako aj oznamovacie povinnosti, kontroly zhody v prevádzke a zhody výroby; metódy a skúšky na i) meranie výfukových emisií v laboratóriu a na ceste, vrátane náhodných a najhorších skúšobných cyklov emisií pri skutočnej jazde, používanie prenosných systémov merania emisií pri skutočnej jazde a emisií pri voľnobežných otáčkach; ii) určenie emisií CO₂, spotreby paliva a energie, dojazdu s nulovými emisiami, elektrického dojazdu a výkonu motora motorového vozidla; iii) stanovenie špecifikácií pre ukazovatele radenia prevodových stupňov (GSI); iv) určenie vplyvu prípojných vozidiel kategórie O₃, O₄ na emisie CO₂, spotrebu paliva a energie, elektrický dojazd a výkon motora motorového vozidla; iv) meranie emisií z kľukovej skrine, emisií z odparovania, emisií z brzd; v) posúdenie súladu s minimálnymi výkonnostnými požiadavkami na životnosť batérie; vi) hodnotenie zhody vozidiel alebo motorov v prevádzke; prahové hodnoty zhody a výkonnostné požiadavky, ako aj vii) skúšky a metódy na zabezpečenie výkonu snímačov (OBD a OBM); vii) metódy na zabezpečenie a posúdenie bezpečnostných opatrení; špecifikácie a charakteristiky systémov varovania vodiča a metód podnecovania vodiča a posúdenie ich správneho fungovania; ix) metódy na posúdenie správnej prevádzky, účinnosti, regenerácie a životnosti pôvodných a náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok; x) metódy na zabezpečenie a posúdenie bezpečnostných opatrení vrátane analýzy zraniteľností a ochrany pred neoprávneným zasahovaním; xi) metódy na posúdenie správneho fungovania typov schválených podľa osobitných označení EURO7; xii) kritériá pre typové schválenia vzhľadom na emisie pre výrobcov s malým a veľmi malým objemom výroby; xiii) kontroly a skúšobné postupy pre vozidlá vyrábané vo viacerých stupňoch; xiv) výkonnostné požiadavky na skúšobné vybavenie; xv) špecifikácie referenčných palív; a xvi) metódy na overenie neexistencie rušiacich zariadení a rušiacich stratégií; xvii) meranie oderu pneumatík, ako aj xviii) formát, údaje a spôsob oznamovania údajov EVP. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁵⁰.

- (22) S cieľom podľa potreby zmeniť alebo doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o skúšobné podmienky založené na údajoch zhromaždených pri skúšaní vozidiel, brzd alebo pneumatík podľa normy Euro 7; požiadavky na skúšky, najmä s prihliadnutím na technický pokrok a údaje zhromaždené pri skúšaní vozidiel podľa normy Euro 7; zavedenie voliteľnej výbavy vozidiel a označovania na základe inovatívnych technológií pre výrobcov, ale aj stanovenie limitov pre emisie častíc z brzd a limitov oderu pre typy pneumatík, ako aj minimálnych výkonnostných požiadaviek na batérie a multiplikačných faktorov pre životnosť na základe údajov získaných pri skúšaní vozidiel podľa normy Euro 7,

⁵⁰

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

a stanovenie definícií a osobitných pravidiel pre výrobcov s malým objemom výroby pre vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂, N₃. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁵¹. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

- (23) Keďže pravidlá typového schvaľovania motorových vozidiel a motorov a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá vzhľadom na emisie sa aktualizujú a všetky sú obsiahnuté v tomto nariadení, existujúce nariadenia (ES) č. 595/2009 a (ES) č. 715/2007 by sa v záujme jasnosti, prehľadnosti a zjednodušenia mali zrušiť a nahradiť týmto nariadením.
- (24) Vždy, keď si opatrenia uvedené v tomto nariadení vyžadujú spracovanie osobných údajov, mali by sa vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679⁵² a nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001⁵³, ako aj v súlade s vnútroštátnymi vykonávacími opatreniami týchto predpisov.
- (25) Je dôležité poskytnúť členským štátom, vnútroštátnym schvaľovacím úradom a hospodárskym subjektom dostatok času na prípravu na uplatňovanie nových pravidiel zavedených týmto nariadením. Dátum uplatňovania by sa preto mal odložiť. Zatiaľ čo v prípade ľahkých vozidiel by mal byť dátum začatia uplatňovania čo najskôr, v prípade ťažkých vozidiel a prípojných vozidiel by sa dátum uplatňovania mohol odložiť o ďalšie dva roky, keďže prechod na vozidlá s nulovými emisiami bude v prípade ťažkých úžitkových vozidiel dlhší.
- (26) Keďže ciele tohto nariadenia – stanovenie harmonizovaných pravidiel pre administratívne a technické požiadavky na typové schvaľovanie vozidiel kategórií M a N a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek a dohľad nad trhom s týmito vozidlami, systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami – nie je s ohľadom na emisie možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale vzhľadom na ich rozsah a dôsledky ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

⁵¹ [Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.](#)

⁵² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁵³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Kapitola I – Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

Článok 1

Predmet úpravy

1. Týmto nariadením sa stanovujú spoločné technické požiadavky a administratívne ustanovenia na účely typového schválenia vzhľadom na emisie a dohľad nad trhom s motorovými vozidlami, systémami, komponentmi a samostatnými technickými jednotkami vzhľadom na emisie CO₂ a znečisťujúcich látok, spotrebu paliva a energie a životnosť batérií.
2. Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá pre počiatočné typové schválenie vzhľadom na emisie, zhodu výroby, zhodu v prevádzke, dohľad nad trhom, životnosť systémov na reguláciu znečisťujúcich látok a trakčných batérií, palubné monitorovacie systémy, bezpečnostné ustanovenia na obmedzenie neoprávnených zásahov a opatrenia v oblasti kybernetickej bezpečnosti a presné určenie emisií CO₂, elektrického dojazdu, spotreby paliva a energie a energetickej efektívnosti.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa uplatňuje na motorové vozidlá kategórií M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃, ako aj prípojné vozidlá kategórií O₃ a O₄, ako sa uvádza v článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/858, vrátane tých, ktoré sú navrhnuté a vyrobené v jednom alebo vo viacerých stupňoch, a na systémy, komponenty a samostatné technické jednotky určené pre takéto vozidlá.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov uvedené v nariadení (EÚ) 2018/858.

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „typové schválenie vzhľadom na emisie“ je typové schválenie EÚ v súlade s administratívnymi ustanoveniami a technickými požiadavkami tohto nariadenia vzhľadom na emisie CO₂ a znečisťujúcich látok, spotrebu paliva a energie a životnosť batérií;
2. „počiatočné typové schválenie vzhľadom na emisie“ je prvá fáza postupu typového schválenia vzhľadom na emisie pred udelením osvedčenia o typovom schválení vzhľadom na emisie orgánmi a pred uvedením vozidiel do výroby;
3. „zhoda výroby“ sú činnosti vykonávané na nových vozidlách, samostatných technických jednotkách alebo komponentoch vybraných v priestoroch výrobcu s cieľom zabezpečiť, aby výrobky uvedené na trh spĺňali požiadavky stanovené v tomto nariadení;
4. „zhoda v prevádzke“ sú činnosti vykonávané na vozidlách v prevádzke s cieľom overiť požiadavky na životnosť stanovené v tomto nariadení;
5. „motor“ je zdroj pohonu vozidla;
6. „emisie“ sú výfukové a nevýfukové emisie motorového vozidla;
7. „výfukové emisie“ sú emisie z výfuku motorového vozidla alebo motora všetkých týchto látok: CO₂, plyných, tuhých, kvapalných zlúčenín a emisií z kľukovej skrine;

8. „plynné znečisťujúce látky“ sú emisie plyných chemických látok, okrem CO₂;
9. „emisie CO₂“ alebo „CO₂“ sú emisie oxidu uhličitého z výfuku motorového vozidla alebo motora;
10. „oxidy dusíka“ alebo „NO_x“ je celkové množstvo oxidov dusíka emitovaných z výfuku;
11. „tuhé častice“ alebo „PM“ sú akékoľvek materiály emitované z výfuku alebo z brzd a zachytené na filtračnom médiu;
12. „tuhé častice menšie ako 10 µm“ alebo „PM₁₀“ sú tuhé častice s priemerom menším ako 10 µm;
13. „počet častíc“ alebo „PN“ je celkový počet tuhých častíc emitovaných z výfuku alebo z brzd;
14. „počet častíc väčších ako 10 nm“ alebo „PN₁₀“ je celkový počet pevných častíc emitovaných z výfuku alebo brzd, ktoré majú priemer väčší ako 10 nm;
15. „oxid uhoľnatý“ alebo „CO“ je oxid uhoľnatý emitovaný z výfuku;
16. „metán“ alebo „CH₄“ je metán emitovaný z výfuku;
17. „celkové uhľovodíky“ alebo „THC“ sú celkové uhľovodíky emitované z výfuku;
18. „nemetánové uhľovodíky“ alebo „NHMC“ sú celkové uhľovodíky emitované z výfuku okrem metánu;
19. „nemetánové organické plyny“ alebo „NMOG“ je súčet neokysličených a okysličených uhľovodíkov emitovaných z výfuku;
20. „amoniak“ alebo „NH₃“ je amoniak emitovaný z výfuku;
21. „formaldehyd“ alebo „HCHO“ je formaldehyd emitovaný z výfuku;
22. „WHTC“ je celosvetovo harmonizovaný jazdný cyklus v neustálenom stave v súlade s bodom 7.2.1 prílohy 4 k predpisu OSN č. 49;
23. „WHSC“ je celosvetovo harmonizovaný jazdný cyklus v ustálenom stave v súlade s bodom 7.2.2 prílohy 4 k predpisu OSN č. 49;
24. „nástroj na výpočet spotreby energie vozidla“ alebo „VECTO“ je simulačný nástroj používaný na určenie emisií CO₂, spotreby paliva, spotreby elektrickej energie a elektrického dojazdu ťažkých vozidiel; „spotreba energie“ je spotreba elektrickej energie všetkých zdrojov pohonu vo vozidle;
25. „spotreba paliva“ je spotreba paliva všetkých zdrojov pohonu vo vozidle;
26. „emisie z odparovania“ sú pary uhľovodíkov unikajúce z palivového systému vozidla okrem tých z výfukových emisií;
27. „emisie z klukovej skrine“ sú plynné znečisťujúce látky emitované z priestorov v motore alebo mimo neho, ktoré sú spojené s olejovou vaňou vnútornými alebo vonkajšími vedeniami;
28. „emisie častíc z brzd“ sú častice emitované z brzdového systému vozidla;
29. „oder pneumatík“ je hmotnosť materiálu, ktorý ubudol z pneumatiky v dôsledku procesu oderu a bol emitovaný do životného prostredia;
30. „nevýfukové emisie“ sú emisie z odparovania, oderu pneumatík a emisie z brzd;
31. „emisie znečisťujúcich látok“ sú výfukové a nevýfukové emisie iné ako emisie CO₂;

32. „zariadenie na reguláciu znečisťujúcich látok“ sú tie zariadenia vozidla, ktoré regulujú alebo obmedzujú emisie znečisťujúcich látok;
33. „systémy na reguláciu znečisťujúcich látok“ sú zariadenia na reguláciu znečisťujúcich látok namontované vo vozidle vrátane všetkých riadiacich jednotiek a softvéru, ktorý riadi ich používanie;
34. „pôvodné systémy na reguláciu znečisťujúcich látok“ sú systémy na reguláciu znečisťujúcich látok alebo sústava takýchto systémov, na ktoré sa vzťahuje udelené typové schválenie pre dané vozidlo;
35. „náhradné systémy na reguláciu znečisťujúcich látok“ sú systémy na reguláciu znečisťujúcich látok alebo sústava takýchto systémov, ktoré sú určené na nahradenie pôvodného systému na reguláciu znečisťujúcich látok a môžu sa schváliť ako samostatná technická jednotka;
36. „adaptívna funkcia regulácie“ je systém, ktorý mení nastavenie motora, systémov na reguláciu znečisťujúcich látok alebo iných parametrov vozidla s cieľom zlepšiť spotrebu paliva alebo energie a účinnosť systému na reguláciu znečisťujúcich látok na základe očakávaného využitia vozidla;
37. „palubný diagnostický systém“ alebo „OBD“ je systém, ktorý dokáže generovať informácie palubného diagnostického systému (OBD) vozidla v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 49 nariadenia (EÚ) 2018/858 a je schopný prenášať dané informácie cez port OBD a šíriť ich vzduchom;
38. „palubný monitorovací systém“ alebo „OBM“ je systém na palube vozidla, ktorý je schopný zistiť buď prekročenia emisií, alebo v prípade, že je vozidlo v režime nulových emisií, je schopný indikovať výskyt takýchto prekročení prostredníctvom informácií uložených vo vozidle a prenášať dané informácie cez port OBD a šíriť ich vzduchom;
39. „palubné zariadenie na monitorovanie spotreby paliva a energie“ alebo „zariadenie OBFCM“ je akýkoľvek softvér alebo hardvér, ktorý sníma a používa parametre vozidla, motora, paliva alebo elektrickej energie a užitočného zaťaženia/hmotnosti na určenie a uloženie vo vozidle údajov o spotrebe paliva a energie a iných parametrov relevantných na určenie spotreby paliva alebo energie a energetickej účinnosti vozidla;
40. „rušiace zariadenie“ je akýkoľvek softvér alebo hardvér, ktorý sníma teplotu, rýchlosť vozidla, otáčky motora, prevodový stupeň, podtlak v sacom potrubí alebo akýkoľvek iný parameter na aktiváciu, moduláciu, oneskorenie alebo deaktiváciu prevádzky ktorejkoľvek časti systému regulácie znečisťujúcich látok s cieľom znížiť účinnosť systému regulácie znečisťujúcich látok pri jazde vozidla;
41. „rušiaca stratégia“ je stratégia, ktorá znižuje účinnosť regulácie znečisťovania v podmienkach okolia alebo v prevádzkových podmienkach motora, ktoré nastávajú buď počas prevádzky vozidla, alebo mimo skúšobných postupov typového schvaľovania alebo ktorá falšuje údaje týkajúce sa snímačov, spotreby paliva alebo energie, elektrického dojazdu, prípadne životnosti batérie;
42. „emisie pri skutočnej jazde“ alebo „RDE“ sú emisie vozidla za bežných jazdných podmienok a rozšírených podmienok, ako sa uvádza v tabuľkách 1 a 2 v prílohe III;
43. „počítadlo kilometrov“ je prístroj, ktorý ukazuje celkovú vzdialenosť, ktorú vozidlo zaznamenalo od výroby;
44. „neoprávnený zásah“ je deaktivácia alebo modifikácia motora, zariadenia a systému na reguláciu znečisťujúcich látok vozidla, pohonného systému, trakčnej batérie,

počítadla kilometrov, OBFCM alebo OBD/OBM zo strany hospodárskych subjektov alebo nezávislých prevádzkovateľov vrátane akéhokoľvek softvéru alebo iných logických riadiacich prvkov uvedených systémov a ich údajov;

45. „vlastný výrobný závod“ je výrobný alebo montážny závod, ktorý výrobca používa na výrobu alebo montáž nových vozidiel, a to aj v prípade vozidiel, ktoré sú určené na vývoz;
46. „vlastné dizajnérske centrum“ je objekt, v ktorom sa navrhuje a vyvíja celé vozidlo a ktoré riadi a používa výrobca;
47. „výrobca s malým objemom výroby“ je výrobca, ktorý vyrobí menej ako 10 000 nových motorových vozidiel kategórie M₁ alebo 22 000 nových motorových vozidiel kategórie N₁ zaevidovaných v Únii za kalendárny rok, a ktorý:
 - a) nie je súčasťou skupiny prepojených výrobcov alebo
 - b) je súčasťou skupiny prepojených výrobcov, ktorá je zodpovedná celkovo za výrobu menej ako 10 000 nových motorových vozidiel kategórie M₁ alebo 22 000 nových motorových vozidiel kategórie N₁ zaevidovaných v Únii za kalendárny rok, alebo
 - c) je členom skupiny prepojených výrobcov, ale prevádzkuje svoje vlastné výrobné závody a vlastné dizajnérske centrum;
48. „výrobca s mimoriadne malým objemom výroby“ je výrobca s malým objemom výroby, ktorý vyrobí menej ako 1 000 nových motorových vozidiel kategórie M₁ alebo 1 000 nových motorových vozidiel kategórie N₁ zaevidovaných v Únii za predchádzajúci kalendárny rok;
49. „vozidlo s výlučne spaľovacím motorom“ alebo „ICEV“ je vozidlo, ktorého všetky meniče pohonnej energie sú spaľovacie motory vrátane motorov poháňaných vodíkom;
50. „vozidlo na výlučne elektrický pohon“ alebo „PEV“ je vozidlo s hnacou sústavou obsahujúcou výlučne elektromotory slúžiace ako meniče pohonnej energie a výlučne dobíjateľné zásobníky elektrickej energie slúžiace ako zásobníky pohonnej energie;
51. „palivový článok“ je menič energie meniaci chemickú energiu (vstup) na elektrickú energiu (výstup) alebo naopak;
52. „vozidlo s palivovým článkom“ alebo „FCV“ je vozidlo vybavené hnacou sústavou, ktorá pozostáva výlučne z palivového článku (palivových článkov) a elektromotora (elektromotorov) vo funkcii meniča (meničov) pohonnej energie;
53. „hybridné vozidlo s palivovým článkom“ alebo „FCHV“ je vozidlo s palivovým článkom vybavené hnacou sústavou, ktorej súčasťou je aspoň jeden systém skladovania paliva a aspoň jeden dobíjateľný zásobník elektrickej energie, ktoré slúžia ako zásobníky pohonnej energie;
54. „hybridné vozidlo“ alebo „HV“ je vozidlo s hnacou sústavou obsahujúcou najmenej dva rôzne typy meničov pohonnej energie a najmenej dva rôzne typy zásobníkov pohonnej energie;
55. „hybridné elektrické vozidlo“ alebo „HEV“ je hybridné vozidlo, v ktorom jeden z meničov pohonnej energie je elektromotor;
56. „hybridné elektrické vozidlo s externým nabíjaním“ alebo „OVC-HEV“ je hybridné elektrické vozidlo, ktoré možno nabíjať z externého zdroja;

57. „hybridné elektrické vozidlo bez externého nabíjania“ alebo „NOVC-HEV“ je vozidlo aspoň s dvomi rôznymi meničmi energie a dvomi rôznymi zásobníkmi energie, ktoré sa používajú na účely pohonu vozidla a ktoré nemožno nabíjať z externého zdroja;
58. „technológie geofencingu“ sú technológie, ktoré neumožňujú hybridnému vozidlu jazdiť s použitím spaľovacieho motora (umožniť režim nulových emisií) pri jazde v rámci konkrétnej geografickej oblasti;
59. „režim nulových emisií“ je voliteľný režim, v ktorom sa hybridné vozidlo pohybuje bez použitia spaľovacieho motora;
60. „čistý výkon“ je výkon dosiahnutý na skúšobnom zariadení na konci kľukového hriadeľa alebo jeho ekvivalent pri zodpovedajúcich otáčkach spaľovacieho motora alebo elektromotora s pomocnými zariadeniami, a ktorý je stanovený za referenčných atmosférických podmienok;
61. „výkon na kolese“ je výkon meraný na kolesách vozidla a používaný na jeho pohon;
62. „pomer výkonu k hmotnosti“ je pomer menovitého výkonu k hmotnosti vozidla v pohotovostnom stave;
63. „menovitý výkon“ alebo „ P_{rated} “ je maximálny čistý výkon motora v kW;
64. „hmotnosť vozidla v pohotovostnom stave“ je hmotnosť vozidla s palivovou nádržou (palivovými nádržami) naplnenou najmenej na 90 % objemu vrátane hmotnosti vodiča, paliva a kvapalín, pričom toto vozidlo je vybavené štandardným vybavením v súlade so špecifikáciami výrobcu, vrátane hmotnosti prípadne namontovanej karosérie, kabíny, spojovacieho zariadenia a náhradného kolesa (náhradných kolies), ako aj náradia;
65. „trakčná batéria“ je batériový systém, ktorý skladuje energiu, ktorej hlavným účelom je pohon vozidla;
66. „elektrický dojazd“ je vzdialenosť prejdená pri prevádzke s vybíjaním batérie až do vyčerpania trakčnej batérie;
67. „dojazd s nulovými emisiami“ je maximálna vzdialenosť, ktorú môže vozidlo s nulovými emisiami prejsť až do vyčerpania trakčnej batérie alebo palivovej nádrže, čo v prípade vozidiel PEV zodpovedá elektrickému dojazdu;
68. „životnosť“ je schopnosť systému alebo zariadenia, komponentu alebo ktorejkoľvek časti vozidla udržať si požadovaný výkon za daný čas;
69. „životnosť batérie“ je životnosť trakčnej batérie meraná z hľadiska zdravia;
70. „zdravie“ alebo „SOH“ je nameraný alebo odhadovaný stav konkrétnej výkonnostnej metriky vozidla alebo trakčnej batérie v konkrétnom bode ich životnosti, vyjadrený ako percentuálny podiel výkonu, ktorý bol určený pri certifikácii alebo v novom stave;
71. „environmentálny pas vozidla“ alebo „EVP“ je záznam v papierovej a digitálnej forme, ktorý obsahuje informácie o environmentálnych vlastnostiach vozidla v čase evidencie vrátane úrovne emisných limitov znečisťujúcich látok, emisií CO₂, spotreby paliva, spotreby energie, elektrického dojazdu, výkonu motora, životnosti batérie a iných súvisiacich hodnôt;
72. „systém varovania vodiča pri nadmerných emisiách“ je systém navrhnutý, skonštruovaný a namontovaný vo vozidle s cieľom poskytovať používateľovi informácie o nadmerných emisiách a vynucovať opravy;

73. „systém varovania vodiča pri nízkej hladine čínidla“ je systém navrhnutý, skonštruovaný a namontovaný vo vozidle s cieľom varovať používateľa pred nízkou hladinou spotrebného čínidla a vynucovať jeho používanie;
74. „emisie pri voľnobežných otáčkach“ sú výfukové emisie vznikajúce, keď je spaľovací motor v prevádzke, ale nie je zaťažený na účely pohonu vozidla;
75. „vyhlásenie o zhode“ je vyhlásenie výrobcu, že konkrétny typ alebo skupina vozidiel, komponentov alebo samostatných technických jednotiek je v súlade s požiadavkami tohto nariadenia;
76. „energetická účinnosť prípojného vozidla“ je súhrn vlastností prípojného vozidla vzhľadom na jeho vplyv na emisie CO₂, spotrebu paliva a energie, dojazd s nulovými emisiami, elektrický dojazd a výkon motora ťažného motorového vozidla;
77. „pneumatika na jazdu na snehu“ je pneumatika, ktorej vzorka behúňa, zloženie alebo štruktúra behúňa sú navrhnuté v prvom rade tak, aby táto pneumatika mala v snehových podmienkach lepší výkon ako bežná pneumatika, pokiaľ ide o schopnosť uviesť vozidlo do pohybu alebo ho udržať v pohybe;
78. „pneumatika na špeciálne použitie“ je pneumatika určená na kombinované použitie na ceste aj v teréne alebo na iné špeciálne účely. Tieto pneumatiky sú skonštruované primárne na to, aby uviedli vozidlo do pohybu a udržali ho v pohybe v terénnych podmienkach.

Kapitola II – Povinnosti výrobcov

Článok 4

Povinnosti výrobcov týkajúce sa konštrukcie vozidiel

1. Výrobcovia zabezpečia, aby nimi vyrábané nové vozidlá, ktoré sa predávajú, evidujú alebo uvádzajú do prevádzky v Únii, boli typovo schválené v súlade s týmto nariadením. Výrobcovia zabezpečia, aby nové komponenty alebo samostatné technické jednotky vrátane motorov, trakčných batérií, brzdových systémov a náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok, ktoré si vyžadujú typové schválenie, ktoré vyrábajú a ktoré sa predávajú alebo sa uvádzajú do prevádzky v Únii, boli typovo schválené v súlade s týmto nariadením.
2. Výrobcovia navrhujú, konštruujú a montujú vozidlá tak, aby boli v súlade s týmto nariadením vrátane splnenia emisných limitov stanovených v prílohe I a dodržiavania hodnôt uvedených v osvedčení o zhode a v dokumentácii typového schválenia počas životnosti vozidla, ako sa uvádza v tabuľke 1 v prílohe IV. Tieto vozidlá sa označujú ako „vozidlá podľa normy Euro 7“.
3. Ak sa pri overovaní súladu s limitmi výfukových emisií vykonáva skúška za rozšírených jazdných podmienok, emisie sa vydedia rozšíreným deliteľom jázd stanoveným v prílohe III.

Emisie počas regenerácie systémov na reguláciu znečisťujúcich látok sa zahrnú ako vážený priemer na základe frekvencie a trvania regenerácií.
4. Výrobcovia navrhujú a konštruujú komponenty alebo samostatné technické jednotky vrátane motorov, trakčných batérií, brzdových systémov a náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok tak, aby boli v súlade s týmto nariadením vrátane dodržiavania emisných limitov stanovených v prílohe I.
5. Výrobcovia nesmú navrhovať, konštruovať a montovať vozidlá s rušiacimi zariadeniami alebo rušiacimi stratégiami.

6. Výrobcovia navrhujú, konštruujú a montujú vozidlá kategórií M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃ :
- a) so systémami OBD schopnými zistiť nefungujúce systémy, ktoré vedú k prekročeniu emisií, s cieľom uľahčiť opravy;
 - b) so systémami OBM schopnými zistiť emisie prekračujúce emisné limity v dôsledku porúch, zvýšenej degradácie alebo iných situácií, ktoré zvyšujú emisie;
 - c) so zariadením OBFCM na monitorovanie ich skutočnej spotreby paliva a energie a iných relevantných parametrov, ako je užitočné zaťaženie/hmotnosť, ktoré sú potrebné na určenie ich skutočnej palivovej a energetickej účinnosti;
 - d) s monitormi SOH trakčnej batérie a emisných systémov;
 - e) so systémami varovania vodiča pri nadmerných emisiách;
 - f) so systémami varovania vodiča pri nízkej hladine čínidla;
 - g) so zariadeniami prenášajúcimi údaje generované vozidlom používané na dosiahnutie súladu s týmto nariadením a údaje OBFCM na účely pravidelných kontrol technického stavu a cestných technických kontrol na diaľku a na účely komunikácie s nabíjacou infraštruktúrou a stacionárnymi energetickými systémami schopnými podporovať funkcie inteligentného a obojsmerného nabíjania.
7. Výrobcovia navrhujú, konštruujú a montujú vozidlá kategórií M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ a N₃ tak, aby sa minimalizovali zraniteľnosti vznikajúce vo všetkých fázach ich životného cyklu, ktoré môžu viesť k neoprávnenému zasahovaniu do:
- a) systému vstrekovania paliva a čínidla;
 - b) motora a radiacií jednotiek motora;
 - c) trakčných batérií;
 - d) počítadla kilometrov a
 - e) systémov na reguláciu znečisťujúcich látok.
8. Výrobca zabráni možnosti využívania zraniteľností uvedených v bode 7. Ak sa takáto zraniteľnosť zistí, výrobca túto zraniteľnosť odstráni aktualizáciou softvéru alebo akýmkoľvek iným vhodným spôsobom.
9. Výrobcovia zabezpečia bezpečný prenos údajov týkajúcich sa emisií a životnosti batérií prijatím opatrení v oblasti kybernetickej bezpečnosti v súlade s predpisom OSN č. 155⁵⁴.
10. Komisia formou vykonávacích aktov prijme podrobné pravidlá týkajúce sa postupov, skúšok a metodík na overenie súladu s požiadavkami stanovenými v odsekoch 1 až 9. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 17 ods. 2.

⁵⁴ Predpis OSN č. 155 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania vozidiel vzhľadom na kybernetickú bezpečnosť a systém riadenia kybernetickej bezpečnosti (Ú. v. EÚ L 82, 9.3.2021, s. 30).

Článok 5

Možnosti výrobcov týkajúce sa konštrukcie a označovania vozidiel

1. Výrobcovia môžu označiť nimi vyrábané vozidlá ako „vozidlo podľa normy Euro 7+“, ak uvedené vozidlá spĺňajú tieto podmienky:
 - a) v prípade vozidiel ICEV a NOVC-HEV vyhlásením súladu s emisnými limitmi nižšími najmenej o 20 %, než sú limity stanovené v prílohe I pre plynne znečisťujúce látky a o jeden rád nižšími emisnými limitmi pre počet emitovaných častíc;
 - b) v prípade vozidiel OVC-HEV vyhlásením súladu s emisnými limitmi nižšími najmenej o 20 %, než sú limity stanovené v prílohe I pre plynne znečisťujúce látky, a o jeden rád nižšími emisnými limitmi pre počet emitovaných častíc, ako aj životnosťou batérií, ktorá je aspoň o 10 percentuálnych bodov vyššia ako požiadavky stanovené v prílohe II;
 - c) v prípade vozidiel PEV vyhlásením životnosti batérie, ktorá je aspoň o 10 percentuálnych bodov vyššia ako požiadavky stanovené v prílohe II.
2. Súlad týchto vozidiel s požiadavkami podľa odseku 1 sa kontroluje z hľadiska deklarovaných hodnôt.
3. Výrobcovia môžu označiť vozidlá za „vozidlá podľa normy Euro 7A“, ak sú tieto vozidlá vybavené adaptívnymi funkciami regulácie. Používanie adaptívnych funkcií regulácie sa preukazuje schvaľovacím úradom počas typového schvaľovania a overuje sa počas životnosti vozidla, ako sa uvádza v tabuľke 1 v prílohe IV.
4. Výrobcovia môžu označiť vozidlá za „vozidlá podľa normy Euro 7G“, ak sú dané vozidlá vybavené spaľovacím motorom s technológiami geofencingu. Výrobca musí do týchto vozidiel namontovať systém varovania vodiča s cieľom informovať používateľa, keď sú trakčné batérie takmer prázdne, a zastaviť vozidlo, ak nie je nabité do 5 km od prvého varovania v režime nulových emisií. Uplatňovanie takýchto technológií geofencingu možno overiť počas životnosti vozidla.
5. Výrobcovia môžu konštruovať vozidlá, ktoré kombinujú dve alebo viac charakteristík uvedených v odsekoch 1, 2 alebo 3, a označiť ich kombináciou symbolov a písmen, ako sú vozidlá „podľa normy Euro 7+A“, „Euro 7+G“, „Euro 7+AG“ alebo „Euro 7AG“.
6. Schvaľovací úrad môže na žiadosť výrobcu pre vozidlá kategórie N₂ s maximálnou hmotnosťou od 3,5 do 4,0 t s pôvodom v type vozidla kategórie N₁, udeliť typové schválenie vzhľadom na emisie pre typ vozidla kategórie N₁. Takéto vozidlá sa označujú ako „vozidlo podľa normy Euro 7ext“.
7. Komisia formou vykonávacích aktov prijme podrobné pravidlá týkajúce sa postupov, skúšok a metodík na overenie súladu s požiadavkami stanovenými v odsekoch 1 až 6. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 17 ods. 2.

Článok 6

Požiadavky na životnosť vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek

1. Výrobcovia zabezpečia, aby nimi vyrábané vozidlá, ktoré sa predávajú, evidujú alebo uvádzajú do prevádzky v Únii, spĺňali emisné limity stanovené v prílohe I, ak jazdia

za bežných a rozšírených jazdných podmienok stanovených v prílohe III počas ich životnosti, ako sa stanovuje v tabuľke 1 v prílohe IV, a aby spĺňali minimálne výkonnostné požiadavky na životnosť batérie stanovené v prílohe II.

2. Výrobcovia zabezpečia, aby tieto vozidlá spĺňali hodnoty týkajúce sa emisií CO₂, spotreby paliva a energie a energetickej účinnosti deklarované podľa ustanovení tohto nariadenia počas životnosti vozidla, ako sa stanovuje v tabuľke 1 v prílohe IV.
3. Výrobcovia zabezpečia, aby zariadenia OBFCM, OBD a OBM a opatrenia proti neoprávnenej manipulácii namontované v týchto vozidlách boli v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia, pokiaľ sa vozidlo používa.
4. Požiadavky uvedené v bodoch 1 až 3 sa uplatňujú na vozidlá pre všetky typy palív alebo zdrojov energie, ktorými sú poháňané. Rovnaké požiadavky sa vzťahujú aj na všetky samostatné technické jednotky a komponenty určené pre takéto vozidlá.
5. S cieľom overiť súlad s požiadavkami uvedenými v prvom odseku počas ďalšej životnosti vozidla sa emisné limity plyných znečisťujúcich látok stanovené v prílohe I upravujú pomocou koeficientov životnosti stanovených v tabuľke 2 v prílohe IV.
6. Systémy OBM inštalované výrobcom v týchto vozidlách musia byť schopné:
 - a) zaznamenať rozsah a trvanie všetkých prekročení emisií;
 - b) prenášať údaje o emisnom správaní vozidla vrátane údajov zo snímača znečisťujúcich látok a údajov o prietoku výfukových plynov cez port OBD a šíriť ich vzduchom, a to aj na účely kontrol technického stavu a cestných technických kontrol^{55, 56};
 - c) vynucovať opravu vozidla, keď systém varovania vodiča upozorní na značne nadmerné emisie.
7. Zariadenia OBFCM namontované výrobcom v týchto vozidlách musia byť schopné prenášať údaje o vozidle, ktoré zaznamenávajú, cez port OBD a šíriť ich vzduchom.
8. V prípade vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ktoré predstavujú vážne riziko alebo ktoré nie sú v súlade s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení, výrobcovia bezodkladne prijímajú potrebné nápravné opatrenia vrátane prípadných opráv alebo úprav daných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, aby sa zabezpečil súlad s týmto nariadením. Výrobcovia alebo akýkoľvek iný hospodársky subjekt ich podľa potreby stiahnu z trhu alebo stiahnu z používania. Výrobca o nesúlade bezodkladne informuje schvaľovací úrad, ktorý udelil typové schválenie, a uvedie primerané podrobnosti.
9. Komisia formou vykonávacích aktov prijme podrobné pravidlá týkajúce sa požiadaviek, skúšok, metód a nápravných opatrení v súvislosti s povinnosťami stanovenými v odsekoch 1 až 8. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 17 ods. 2.

⁵⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/47/EÚ z 3. apríla 2014 o cestnej technickej kontrole úžitkových vozidiel prevádzkovaných v Únii a o zrušení smernice 2000/30/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 134).

⁵⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 129).

Článok 7

Povinnosti výrobcov týkajúce sa typového schválenia vzhľadom na emisie

1. Výrobca s cieľom preukázať súlad s pravidlami typového schvaľovania vzhľadom na emisie počas typového schvaľovania vzhľadom na emisie vykoná skúšky uvedené v tabuľkách 1, 3, 5, 7 a 9 v prílohe V. Na účely overenia zhody výroby s požiadavkami tohto nariadenia schvaľovací úrad alebo výrobca vyberie v priestoroch výrobcu vozidlá, komponenty a samostatné technické jednotky. Zhoda v prevádzke sa kontroluje počas obdobi predpísaných v tabuľke 1 v prílohe IV.
2. Výrobca poskytne schvaľovaciemu úradu podpísané vyhlásenie o zhode, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa emisií pri skutočnej jazde, korekcie CO₂ o teplotu okolia, OBD, OBM, stálosti emisií a životnosti batérie, nepretržitej alebo periodickej regenerácie, opatrení proti neoprávnenému zasahovaniu a požiadaviek na kľukovú skriňu, ako sa uvádza v prílohe V. Výrobca poskytne schvaľovaciemu úradu podpísané vyhlásenie o zhode týkajúce sa používania adaptívnych ovládačov a možností geofencingu, keď si výrobca zvolí tieto možnosti.
3. Vnútroštátne orgány môžu skúšať typ vozidla s cieľom overiť jeho zhodu počas overovania zhody výroby, zhody v prevádzke alebo v rámci dohľadu nad trhom, ako sa uvádza v prílohe V.
4. Výrobcovia vydajú environmentálny pas vozidla (EVP) pre každé vozidlo a tento pas odovzdajú kupujúcemu vozidla spolu s vozidlom, pričom príslušné údaje získajú zo zdrojov, ako je osvedčenie o zhode a dokumentácia typového schválenia. Výrobca zabezpečí, aby boli údaje v EVP k dispozícii na zobrazenie v elektronických systémoch vozidla a aby sa mohli prenášať z vozidla mimo neho.
5. Komisia prijme vykonávacie akty stanovujúce skúšky a overovanie zhody, ako aj postupy týkajúce sa typového schválenia vzhľadom na emisie, zhodu výroby, zhodu v prevádzke, vyhlásenie o zhode a EVP podľa odsekov 1 až 4. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 17 ods. 2.

Článok 8

Osobitné pravidlá pre výrobcov s malým objemom výroby

1. Pokiaľ ide o emisie znečisťujúcich látok, výrobcovia s malým objemom výroby môžu nahradiť skúšky uvedené v tabuľkách 1, 3, 5, 7 a 9 v prílohe V vyhláseniami o zhode. Súlad vozidiel skonštruovaných a uvedených na trh výrobcami s malým objemom výroby sa môže skúšať, pokiaľ ide o zhodu v prevádzke a dohľad nad trhom, v súlade s tabuľkami 2, 4, 6, 8 a 10 v prílohe V. Skúšky zhody výroby stanovené v prílohe V sa nevyžadujú. Článok 4 ods. 4 písm. b) sa nevzťahuje na výrobcov s malým objemom výroby.
2. Výrobcovia s mimoriadne malým objemom výroby musia splniť emisné limity stanovené v prílohe I pri laboratórnych skúškach založených na náhodných jazdných cykloch pri skutočnej jazde na účely zhody v prevádzke a dohľadu nad trhom.

Článok 9

Osobitné pravidlá pre vozidlá vyrábané vo viacerých stupňoch

1. Pri viacstupňových typových schváleniach sú za typové schválenie vzhľadom na emisie zodpovední výrobcovia druhého stupňa alebo nasledujúcich stupňov, ak

zmenia ktorúkoľvek časť vozidla, ktorá by podľa údajov poskytnutých výrobcami predchádzajúceho stupňa mohla ovplyvniť emisie alebo životnosť batérie.

2. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia administratívne požiadavky a údaje, ktoré majú poskytnúť výrobcovia predchádzajúceho stupňa v súlade s odsekom 1, a postupy určovania emisií CO₂ takýchto vozidiel. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 17 ods. 2.

Kapitola III – Povinnosti členských štátov týkajúce sa typového schvaľovania vzhľadom na emisie a dohľad nad trhom

Článok 10

Typové schválenie vzhľadom na emisie, zhoda výroby, zhoda v prevádzke a dohľad nad trhom

1. Vnútroštátne schvaľovacie úrady zavedú opatrenia na udeľovanie typových schválení vzhľadom na emisie typom vozidiel, komponentom a samostatným technickým jednotkám a na vykonávanie skúšok, kontrol a inšpekcií s cieľom overiť, či výrobcovia spĺňajú požiadavky na zhodu výroby a zhodu v prevádzke v súlade s prílohou V.
2. Vnútroštátne orgány dohľadu nad trhom vykonávajú kontroly dohľadu nad trhom v súlade s článkom 8 nariadenia (EÚ) 2018/858 a tabuľkami 2, 4, 6, 8 a 10 v prílohe V.
3. S účinnosťou od ... [*Úrad pre publikácie: vložiť dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*], ak o to výrobca požiada, vnútroštátne schvaľovacie orgány nesmú odmietnuť udeliť typové schválenie EÚ vzhľadom na emisie alebo vnútroštátne typové schválenie vzhľadom na emisie novému typu vozidla alebo motora ani zakázať zaevidovanie, predaj alebo uvedenie do prevádzky nového vozidla, ktoré je v súlade s týmto nariadením.
4. S účinnosťou od 1. júla 2025 vnútroštátne orgány v prípade nových vozidiel kategórií M₁ a N₁, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely evidencie a z dôvodov súvisiacich s emisiami CO₂ a znečisťujúcich látok, spotrebou paliva a energie alebo životnosťou batérií zakážu evidenciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky takýchto vozidiel.
5. S účinnosťou od 1. júla 2027 vnútroštátne orgány v prípade nových vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ a nových prípojných vozidiel kategórií O₃ a O₄, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely evidencie a z dôvodov súvisiacich s emisiami CO₂ a znečisťujúcich látok, spotrebou paliva a energie alebo životnosťou batérií zakážu evidenciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky takýchto vozidiel.
6. S účinnosťou od 1. júla 2030 vnútroštátne orgány v prípade nových vozidiel kategórií M₁ a N₁ skonštruovaných výrobcami s malým objemom výroby, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely evidencie a z dôvodov súvisiacich s emisiami CO₂ a znečisťujúcich látok, spotrebou paliva a energie, energetickou účinnosťou alebo životnosťou batérií, zakážu evidenciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky takýchto vozidiel.
7. S účinnosťou od 1. júla 2031 vnútroštátne orgány v prípade nových vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃ skonštruovaných výrobcami s malým objemom výroby,

ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením, považujú osvedčenia o zhode za neplatné na účely evidencie a z dôvodov súvisiacich s emisiami CO₂ a znečisťujúcich látok, spotrebou paliva a energie, energetickou účinnosťou alebo životnosťou batérií zakážu evidenciu, predaj alebo uvedenie do prevádzky takýchto vozidiel.

8. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia administratívne a technické prvky potrebné na vykonávanie skúšok, kontrol a inšpekcií na účely overenia súladu s odsekom 1, ako aj technické prvky požadované na kontroly v rámci dohľadu nad trhom podľa odseku 2. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 17 ods. 2.

Článok 11

Osobitné povinnosti členských štátov týkajúce sa typového schválenia systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek vzhľadom na emisie

1. S účinnosťou od 1. júla 2025 je zakázaný predaj alebo montáž systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky určených na montáž do vozidla kategórie M₁ alebo N₁ schváleného podľa tohto nariadenia, ak systém, komponent a samostatná technická jednotka nie sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením.
2. S účinnosťou od 1. júla 2027 je zakázaný predaj alebo montáž systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky určených na montáž do vozidla kategórie M₂, M₃, N₂ alebo N₃ schváleného podľa tohto nariadenia, ak systém, komponent a samostatná technická jednotka nie sú typovo schválené v súlade s týmto nariadením.
3. Vnútroštátne schvaľovacie orgány môžu naďalej udeľovať rozšírenia typových schválení EÚ vzhľadom na emisie náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok udelených pred začatím uplatňovania tohto nariadenia za podmienok, ktoré sa uplatňovali v čase prvého typového schválenia vzhľadom na emisie. Vnútroštátne orgány zakážu predaj uvedených náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok alebo ich montáž do vozidla, ak nie sú typovo schválené.

Článok 12

Správna prevádzka systémov používajúcich spotrebné činidlo a systémov na reguláciu znečisťujúcich látok

1. Hospodárske subjekty a nezávislí prevádzkovatelia nesmú neoprávnene zasahovať do vozidla a jeho systémov.
2. Vnútroštátne orgány počas kontrol zhody v prevádzke alebo dohľadu nad trhom overia, či výrobcovia vozidiel správne namontovali systém varovania vodiča pri nadmerných emisiách, systémy varovania vodiča pri nízkej hladine činidla a či je možné do vozidla neoprávnene zasahovať.

Kapitola IV

Úloha Komisie a tretích strán pri overovaní zhody v prevádzke a dohľade nad trhom

Článok 13

Uplatňovanie požiadaviek na skúšky pre Komisiu a tretie strany

1. Komisia alebo tretie strany môžu v súlade s článkom 9 a článkom 13 ods. 10 nariadenia (EÚ) 2018/858 vykonávať kontroly zhody v prevádzke a dohľadu nad trhom stanovené v tabuľkách 2, 4, 6, 8 a 10 v prílohe V s cieľom overiť súlad vozidiel, komponentov a samostatných technických jednotiek s týmto nariadením.
2. Výrobcovia sprístupnia Komisii a tretím stranám údaje potrebné na vykonanie takýchto kontrol v súlade s článkom 9 ods. 5 a článkom 13 ods. 10 nariadenia (EÚ) 2018/858.

Kapitola V

Skúšky a vyhlásenia

Článok 14

Postupy a skúšky

1. Postupy typového schvaľovania vzhľadom na emisie zahŕňajú skúšky a kontroly, ako aj uplatňovanie všetkých administratívnych postupov a požiadaviek na dokumentáciu, ako sa uvádza v prílohe V. Pokiaľ ide o požiadavky uvedené v prílohe V, výrobca v prípade potreby poskytne schvaľovaciemu úradu vyhlásenie o zhode.
2. Skúšky na preukázanie súladu s požiadavkami článku 4 uplatňujú výrobcovia a vnútroštátne orgány, ako sa uvádza v prílohe V. Skúšky na preukázanie súladu s požiadavkami článku 4 môže tiež uplatniť Komisia a tretie strany, ako sa uvádza v prílohe V.
3. Komisia prijme vykonávacie akty pre všetky fázy typového schvaľovania vzhľadom na emisie vrátane overovania zhody výroby, zhody v prevádzke a dohľadu nad trhom, pričom sa zameria na postupy a skúšky typového schválenia vzhľadom na emisie, skúšobné metodiky, administratívne ustanovenia, zmenu a rozšírenie typových schválení vzhľadom na emisie, prístup k údajom, požiadavky na dokumentáciu a vzory pre:
 - a) typy vozidiel kategórií M₁, N₁;
 - b) typy vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃;
 - c) motory používané v typoch vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃;
 - d) systémy OBM/OBD;
 - e) systémy proti neoprávnenému zasahovaniu, systémy zaisťujúce bezpečnosť a kybernetickú bezpečnosť;
 - f) typy náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok a ich časti;
 - g) typy brzdových systémov a ich náhradné časti;

- h) typy pneumatík vzhľadom na ich oder;
 - i) ostatné typy komponentov a ich náhradné časti;
 - j) stanovenie emisií CO₂, spotreby paliva a energie, elektrického dojazdu a výkonu motora pre vozidlá kategórií M₁, N₁ a ustanovení pre OBFCM;
 - k) stanovenie emisií CO₂, spotreby paliva a energie, dojazdu s nulovými emisiami, elektrického dojazdu a výkonu motora pre vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃, energetickej účinnosti prívesných vozidiel kategórií O₃, O₄ a ustanovení pre OBFCM.
4. Komisia je splnomocnená prijímať vykonávacie akty pre všetky fázy typového schvaľovania vzhľadom na emisie vrátane zhody v prevádzke, zhody výroby a dohľadu nad trhom s cieľom stanoviť:
- a) metódy merania výfukových emisií v laboratóriu a na ceste vrátane náhodných a najhorších skúšobných cyklov emisií pri skutočnej jazde, používanie prenosných systémov merania na overovanie emisií pri skutočnej jazde a emisií pri voľnobežných otáčkach;
 - b) metódy na určenie emisií CO₂, spotreby paliva a energie, dojazdu s nulovými emisiami, elektrického dojazdu a výkonu motora motorového vozidla;
 - c) metódy, požiadavky a technické špecifikácie pre ukazovatele radenia prevodových stupňov;
 - d) metódy na stanovenie energetickej účinnosti prípojných vozidiel kategórií O₃ a O₄;
 - e) metódy merania emisií z kľukovej skrine;
 - f) metódy merania emisií z odparovania;
 - g) metódy merania emisií častíc z brzd vrátane metód pre ťažké vozidlá, emisií častíc z brzd pri skutočnej jazde a pri rekuperačnom brzdení;
 - h) metódy merania oderu pneumatík s cieľom monitorovať mieru oderu pneumatík;
 - i) metódy hodnotenia súladu s minimálnymi výkonnostnými požiadavkami na životnosť batérie;
 - j) hodnoty pre zariadenia OBFCM, systémy OBD a OBM vrátane prahových hodnôt na dosiahnutie zhody, výkonnostných požiadaviek a skúšok, metódy na zabezpečenie výkonu snímačov a prenosu údajov zaznamenaných týmito zariadeniami a systémami vzduchom;
 - k) charakteristiky a výkonnosť systémov varovania vodiča a metód podnecovania vodiča a metódy posúdenia ich správneho fungovania;
 - l) metódy na posúdenie správnej prevádzky, účinnosti, regenerácie a životnosti pôvodných a náhradných systémov na reguláciu znečisťujúcich látok;
 - m) metódy na zabezpečenie a posúdenie bezpečnostných opatrení uvedených v článku 4 ods. 5 vrátane metodiky analýzy zraniteľností a ochrany pred neoprávneným zásahom;
 - n) kritériá pre typové schválenia vzhľadom na emisie a vykonávanie osobitných pravidiel pre výrobcov s malým a mimoriadne malým objemom výroby stanovených v článku 8;

- o) metódy posúdenia správneho fungovania typov vozidiel schválených s označeniami podľa článku 5;
- p) kontroly súladu s ustanoveniami článku 9 ods. 1 a skúšobné postupy pre vozidlá vyrábané vo viacerých stupňoch;
- q) výkonnostné požiadavky na skúšobné vybavenie;
- r) špecifikácie referenčných palív na skúšanie;
- s) metódy na overenie neprítomnosti rušiacich zariadení a rušiacich stratégií;
- t) metódy merania oderu pneumatík;
- u) formát, údaje a metódy komunikácie širenej vzduchom pre EVP;
- v) administratívne požiadavky a dokumentáciu pre typové schválenie vzhľadom na emisie;
- w) v prípade potreby ohlasovacie povinnosti.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 17 ods. 2.

Článok 15

Prispôsobenie technickému pokroku

1. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 16, aby sa zohľadnil technický pokrok, a meniť:
 - a) prílohu III, pokiaľ ide o skúšobné podmienky pre vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂, N₃, na základe údajov získaných pri skúšaní vozidiel podľa normy Euro 7;
 - b) prílohu III, pokiaľ ide o skúšobné podmienky, na základe údajov získaných pri skúšaní bŕzd alebo pneumatík podľa normy Euro 7;
 - c) prílohu V, pokiaľ ide o uplatňovanie požiadaviek na skúšky a vyhlásení na základe technického pokroku;
 - d) článok 5 zavedením možností a označení založených na inovačných technológiách pre výrobcov.
2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty na doplnenie tohto nariadenia v súlade s článkom 16 s cieľom zohľadniť technický pokrok:
 - a) stanovením limitov pre emisie častíc z bŕzd v prílohe I s odkazom na prácu vykonanú na Svetovom fóre OSN pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (WP29);
 - b) stanovením limitov pre oder typov pneumatík v prílohe I s odkazom na prácu vykonanú na Svetovom fóre OSN pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (WP29);
 - c) stanovením minimálnych výkonnostných požiadaviek pre batérie uvedených v prílohe II s odkazom na prácu vykonanú na Svetovom fóre OSN pre harmonizáciu predpisov o vozidlách (WP29);
 - d) stanovením multiplikačných faktorov pre životnosť v prílohe IV založených na údajoch získaných pri skúšaní vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ podľa normy Euro 7 a na správe o životnosti ťažkých vozidiel predloženej Európskemu parlamentu a Rade;

- e) stanovením vymedzení a osobitných pravidiel pre výrobcov s malým objemom výroby pre vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ podľa článku 3 a článku 8 tohto nariadenia.

Kapitola VI – Všeobecné ustanovenia

Článok 16

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 15 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od ... [*Úrad pre publikácie: vložiť dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevzniesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 15 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 15 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 17

Postup výboru

1. Komisii pomáha Technický výbor – motorové vozidlá. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 18

Predkladanie správ

1. Do 1. septembra 2030 členské štáty informujú Komisiu o uplatňovaní tohto nariadenia.

2. Do 1. septembra 2031 Komisia predloží na základe informácií poskytnutých podľa odseku 1 Európskemu parlamentu a Rade správu o hodnotení uplatňovania tohto nariadenia.

Kapitola VI – Záverečné ustanovenia

Článok 19

Zrušenie nariadenia (ES) č. 715/2007 a nariadenia (ES) č. 595/2009

Nariadenie (ES) č. 715/2007 sa zrušuje s účinnosťou od 1. júla 2025.

Nariadenie (ES) č. 595/2009 sa zrušuje s účinnosťou od 1. júla 2027.

Odkazy na nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 sa považujú za odkazy na toto nariadenie a vykladajú sa v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe VI k tomuto nariadeniu.

Článok 20

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

Uplatňuje sa od 1. júla 2025 pre vozidlá kategórií M₁ a N₁ a komponenty a samostatné technické jednotky pre tieto vozidlá a od 1. júla 2027 pre vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂ a N₃, ako aj komponenty a samostatné technické jednotky pre tieto vozidlá a prípojné vozidlá kategórií O₃ a O₄.

Uplatňuje sa od 1. júla 2030 pre vozidlá kategórií M₁ a N₁ skonštruované výrobcami s malým objemom výroby.

Bez ohľadu na odsek 2 sa článok 11 ods. 3 uplatňuje odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

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

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predsedníčka/predseda*

*Za Radu
predsedníčka/predseda*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

1.2. Príslušné oblasti politiky

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka:

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

1.4.2. Špecifické ciele

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvej fázy vykonávania iniciatívy

1.5.2. Prínos zapojenia Európskej únie

1.5.3. Poznanky získané z podobných skúseností v minulosti

1.5.4. Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergie s inými vhodnými nástrojmi

1.5.5. Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

1.7. Plánovaný spôsob riadenia

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly

2.2.2. Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie

2.2.3. Odhad a odôvodnenie nákladovej účinnosti kontrol a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

3.2. Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky

3.2.2. Odhadované výsledky financované z operačných rozpočtových prostriedkov

3.2.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

3.2.5. Príspevky od tretích strán

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 715/2007 a nariadenie (ES) č. 595/2009

1.2. Príslušné oblasti politiky

Oblasť politiky: vnútorný trh s tovarom

Opatrenia v oblasti klímy: Prírodné zdroje a životné prostredie

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka:

☒ **novej akcie**

☐ **novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu⁵⁷**

☐ **predĺženia trvania existujúcej akcie**

☐ **zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie alebo presmerovania jednej alebo viacerých akcií na ďalšiu/novú akciu**

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

Cieľom návrhu je prispieť k dosiahnutiu všeobecného cieľa, ktorý je dvojaký: 1. zabezpečiť riadne fungovanie jednotného trhu stanovením primeraných, nákladovo účinných a nadčasových pravidiel týkajúcich sa emisií vozidiel a 2. zaistiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a zdravia v EÚ ďalším znížením emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z cestnej dopravy s cieľom dosiahnuť nulové znečisťovanie, ako sa vyžaduje v akčnom pláne nulového znečistenia, a to čo najrýchlejšie.

1.4.2. Špecifické ciele

Špecifický cieľ č. 1: znížiť zložitosť súčasných emisných noriem Euro, obmedziť administratívne náklady a uľahčiť úspešné vykonávanie;

Špecifický cieľ č. 2: poskytnúť aktuálne limity pre všetky relevantné látky znečisťujúce ovzdušie;

Špecifický cieľ č. 3: zlepšiť reguláciu emisií v reálnych podmienkach.

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

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

Tento návrh sa predkladá na základe rámcového nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 týkajúceho sa systému typového schvaľovania a dohľadu nad trhom pre motorové vozidlá, prípojné vozidlá, ako aj systémy, komponenty a samostatné technické jednotky určené pre takéto vozidlá a jeho cieľom je

⁵⁷

Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

harmonizácia technických požiadaviek, pokiaľ ide o emisie. Z tohto pohľadu je kľúčový pre riadne fungovanie jednotného trhu.

Návrhom sa zaistí zlepšenie výkonu ľahkých a ťažkých vozidiel z hľadiska emisií znečisťujúcich látok a prínosy pre spotrebiteľov z hľadiska kvality ovzdušia, čím sa prispeje k zníženiu zdravotných a environmentálnych škôd. Posilní sa aj technologické postavenie a konkurencieschopnosť hodnotového reťazca automobilového priemyslu v EÚ. Medzi dodatočné súvisiace prínosy patrí posilnená dôvera spotrebiteľov v environmentálne vlastnosti ich vozidiel. Očakávať možno aj zvyšovanie úrovne zručností a získanie nových zručností pracovnej sily, keďže sa vyvíjajú a v čoraz väčšej miere používajú nadčasové čisté technológie.

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

Uved'te ukazovatele na monitorovanie pokroku a dosiahnutých výsledkov.

Určili sa tieto ukazovatele:

1. počet typových schválení z hľadiska emisií podľa normy Euro 7 na typ vozidla;
2. náklady počas fázy vykonávania a administratívne náklady na typové schválenie z hľadiska emisií;
3. dôkaz o zlepšení kontroly emisií za všetkých podmienok používania pre všetky regulované znečisťujúce látky;
4. náklady na presadzovanie vrátane nákladov na porušenia a sankcií v prípade nedodržiavania predpisov a nákladov na monitorovanie;
5. vývoj emisií počas životnosti vozidiel doložený vhodnými skúšobnými kampaňami a nepretržitým monitorovaním emisií;
6. ročný počet evidovaných vozidiel a podiel hnacích technológií na cestách EÚ, ktoré členské štáty nahlásili Európskemu monitorovaciemu stredisku pre alternatívne palivá;
7. ročný vývoj vplyvov znečistenia ovzdušia na zdravie (t. j. predčasné úmrtia súvisiace s vystavením určitým znečisťujúcim látkam), ako sa uvádza vo výročnej správe o kvalite ovzdušia v Európe;
8. ročný podiel cestnej dopravy na emisiách znečisťujúcich látok určitých znečisťujúcich látok nahlásený členskými štátmi EHP podľa smernice o NEC;
9. ročný počet oznámení prijatých od členských štátov o prekážkach vnútorného obchodu EÚ s automobilmi, dodávkami, nákladnými automobilmi/autobusmi spôsobenými technickými predpismi uloženými vnútroštátnymi, regionálnymi alebo miestnymi orgánmi (t. j. zákazmi akéhokoľvek druhu) v rámci postupu oznamovania podľa smernice 2015/153.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvotnej fázy vykonávania iniciatívy

Všetky nové vozidlá, motory alebo náhradné diely kategórií M₁ a N₁, ktoré sa majú uvádzať na trh EÚ, by mali byť typovo schválené podľa tohto nariadenia od 1. júla 2025, s výnimkou vozidiel kategórií M₂, M₃, N₂, N₃, v prípade ktorých sa má vykonávanie začať od 1. júla 2027. Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.

Dôvody na akciu na európskej úrovni (ex-ante)

S cieľom zabezpečiť riadne fungovanie jednotného trhu je potrebné riešiť emisie znečisťujúcich látok a kvalitu ovzdušia.

Kvalita ovzdušia a emisie znečisťujúcich látok predstavujú cezhraničný problém, ktorý nemožno vyriešiť len prostredníctvom vnútroštátnych alebo miestnych opatrení. Koordinácia znižovania emisií a zlepšovanie emisných parametrov sa musí uskutočňovať na európskej úrovni a opatrenia EÚ sú opodstatnené na základe subsidiarity. Hoci synergie môžu vzniknúť v dôsledku iniciatív na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni, len tieto iniciatívy nebudú stačiť. Absencia koordinovaných opatrení EÚ prostredníctvom sprísnenia noriem pre emisie znečisťujúcich látok by mala za následok riziko fragmentácie trhu spôsobenej rôznorodosťou vnútroštátnych systémov, rozdielnymi úrovňami ambícií a rôznymi konštrukčnými parametrami.

Očakávaný prínos vytvorený Úniou (ex-post)

Jednotlivé členské štáty by samy osebe predstavovali príliš malý trh, na ktorom nie je možné dosiahnuť rovnakú úroveň výsledkov, preto je potrebný prístup na úrovni EÚ, ktorý podnieti zmeny na úrovni priemyslu a vytvorí úspory z rozsahu.

1.5.2. Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti

Návrh vychádza z existujúcich právnych predpisov, ktorými sa v posledných desaťročiach zabezpečilo neustále znižovanie emisií znečisťujúcich látok a zlepšovanie emisných vlastností vozidiel a motorov v Únii.

1.5.3. Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi

Tento návrh je zlučiteľný s cieľmi nástroja Next Generation EU a viacročného finančného rámca na roky 2021 – 2027, ktoré pomôžu dosiahnuť súbežnú zelenú a digitálnu transformáciu, o ktorú sa Európa usiluje. Kombináciou týchto rámcov sa bude riešiť hospodárska kríza a urýchli sa prechod na čisté a udržateľné hospodárstvo, pričom sa prepojí prísnejšie požiadavky na životné prostredie a kvalitu ovzdušia a hospodársky rast.

1.5.4. Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia

Potrebné ľudské zdroje budú pokryté zamestnancami generálnych riaditeľstiev, ktorí sú pridelení na akciu (t. j. GR GROW s podporou GR CLIMA) a/alebo boli presunutí v rámci GR. V prípade potreby sa môžu prideliť príslušným generálnym riaditeľstvám v rámci ročného postupu prideľovania prostriedkov a vzhľadom na rozpočtové obmedzenia.

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

☐ obmedzené trvanie

- ☐ v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- ☐ Finančný vplyv na viazané rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR a na platobné rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR.

☒ neobmedzené trvanie

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od 2025,
- a potom bude implementácia pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánovaný spôsob riadenia⁵⁸

☒ Priame riadenie na úrovni Komisie

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

☐ Zdieľané riadenie s členskými štátmi

☐ Nepriame riadenie, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

- ☐ tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili,
- ☐ medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'te),
- ☐ Európska investičná banka (EIB) a Európsky investičný fond,
- ☐ subjekty uvedené v článkoch 70 a 71 nariadenia o rozpočtových pravidlách,
- ☐ verejnoprávne subjekty,
- ☐ súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ týmto subjektom budú poskytnuté dostatočné finančné záruky,
- ☐ súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktorým budú poskytnuté primerané finančné záruky,
- ☐ osoby poverené vykonávaním osobitných činností v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.
- *V prípade viacerých spôsobov riadenia uved'te v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.*

Poznámky:

Komisia má v úmysle zabezpečiť vykonávanie príslušných opatrení prostredníctvom priameho centralizovaného hospodárenia vlastnými útvarmi, a najmä prostredníctvom Spoločného výskumného centra na účely technickej a vedeckej podpory potrebnej na vývoj vykonávacích nariadení a vykonávanie dohľadu nad trhom, ako sa už predpokladá v nariadení (EÚ) 2018/858. Časť dohľadu nad trhom sa už reguluje prostredníctvom vhodných správnych opatrení predpokladaných a zahrnutých v nariadení (EÚ) 2018/858, zatiaľ čo v súvislosti s prácou na vykonávacích nariadeniach sa predpokladá samostatné správne opatrenie.

⁵⁸

Vysvetlenie spôsobov riadenia a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovej stránke BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

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

V záujme monitorovania účinnosti navrhovaného sprísnenia požiadaviek na zníženie emisií je potrebné vykonať rozsiahly zber údajov z rôznych zdrojov vrátane členských štátov, výrobcov automobilov a vnútroštátnych úradov pre typové schválenie.

Technický výbor – motorové vozidlá (TCMV) a fórum zriadené podľa nariadenia (EÚ) 2018/858 budú platformami na pravidelné diskusie o otázkach týkajúcich sa vykonávania normy Euro 7.

Členské štáty budú musieť Komisii podávať správy o sankciách, ktoré zaviedli podľa nariadenia (EÚ) 2018/858.

Do roku 2030 členské štáty informujú Komisiu o uplatňovaní postupov typového schválenia stanovených v tomto nariadení. Na základe týchto informácií Komisia podá Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní nového nariadenia.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. *Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly*

Návrh sa vykonáva v rámci programov jednotného trhu a opatrení v oblasti klímy.

Tieto programy sa vzťahujú na spôsob riadenia, mechanizmy vykonávania financovania, spôsoby platieb a stratégiu kontroly.

2.2.2. *Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie*

Návrh sa vykonáva v rámci programov jednotného trhu a opatrení v oblasti klímy. Kontroly/riziká a zmierňujúce opatrenia sú zahrnuté v existujúcom rámci vnútornej kontroly.

2.2.3. *Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovni rizika chyby (pri platbe a uzavretí)*

Táto iniciatíva neprináša nové významné kontroly/riziká, na ktoré by sa nevzťahoval existujúci rámec vnútornej kontroly. Neplánujú sa žiadne osobitné opatrenia nad rámec uplatňovania nariadenia o rozpočtových pravidlách.

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uved'te existujúce alebo plánované preventívne a ochranné opatrenia, napr. zo stratégie na boj proti podvodom.

Okrem uplatňovania nariadenia o rozpočtových pravidlách s cieľom zabrániť podvodom a nezrovnalostiam bude posilnené požiadavky na emisné normy stanovené v tomto návrhu sprevádzať aj posilnené monitorovanie emisií počas celej životnosti vozidla.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

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

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo Okruh 1		krajín EZVO ⁶⁰	kandidátskych krajín ⁶¹	tretích krajín	v zmysle článku 21 ods. 2 písm. b) nariadenia o rozpočtových pravidlách
1	[03 02 01 01] Program pre jednotný trh – Fungovanie a rozvoj vnútorného trhu s tovarom a so službami	DRP	ÁNO	NIE	NIE	NIE
3	[09 02 03] Prírodné zdroje a životné prostredie	DRP	ÁNO	NIE	NIE	NIE

⁵⁹ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky / NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

⁶⁰ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

⁶¹ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto operačných rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh rámca	viacročného	finančného	Číslo	1.
----------------	-------------	------------	-------	----

GR: GROW			Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	SPOLU za roky 2022 – 2025	Nasledujúce roky
○ Operačné rozpočtové prostriedky								
Rozpočtový riadok 03.020101 ⁶²	Závázky	(1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Platby	(2 a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Rozpočtový riadok	Závázky	(1b)						
	Platby	(2b)						
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov ⁶³								
Rozpočtový riadok		(3)						
Rozpočtové prostriedky pre GR GROW SPOLU	Závázky	= 1a + 1b + 3	1,230	1,030			2,260	0,300
	Platby	= 2a + 2b	0,630	1,030	0,600		2,260	

⁶² Podľa oficiálnej rozpočtovej nomenklatúry.

⁶³ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky na podporu vykonávania programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

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

○ Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závázky	(4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Platby	(5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU		(6)						
Rozpočtové prostriedky OKRUHU 1 viacročného finančného rámca SPOLU	Závázky	= 4 + 6	1,230	1,030			2,260	0,300
	Platby	= 5 + 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU (všetky operačné okruhy)	Závázky	(4)						
	Platby	(5)						
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU (všetky operačné okruhy)		(6)						
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 6 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)	Závázky	= 4 + 6	1,230	1,030			2,260	0,200
	Platby	= 5 + 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

Okruh viacročného finančného rámca	7	„Administratívne výdavky“
---	----------	---------------------------

Tento oddiel treba vyplniť s použitím rozpočtových údajov administratívnej povahy, ktoré sa najprv uvedú v [prílohe k legislatívnemu finančnému výkazu](#) (príloha V k interným pravidlám), ktorá sa na účely medziúvarovej konzultácie nahrá do aplikácie DECIDE.

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	SPOLU
GR: GROW						
○ Ľudské zdroje		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Ostatné administratívne výdavky		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
GR GROW SPOLU	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závázky spolu = Platby spolu)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
---	--------------------------------	-------	-------	-------	-------	--------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7 viacročného finančného rámca SPOLU	Závázky	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Platby	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Odhadované výsledky financované z operačných rozpočtových prostriedkov

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

Uved'te ciele a výstupy			Rok 2022		Rok 2023		Rok 2024		Rok 2025		Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)						SPOLU	
	VÝSTUPY																	
	↓	Druh ⁶⁴	Prieme rné náklad y	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklad y	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet spolu
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 1...																		
– Výstup																		
Špecifický cieľ č. 1 medzisúčet																		
SPOLU																		

⁶⁴

Výstupy sú produkty, ktoré sa majú dodať, a služby, ktoré sa majú poskytnúť (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

3.2.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto administratívnych rozpočtových prostriedkov:
- v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
--	-------------	-------------	-------------	-------------	--	--	--	-------

–

OKRUH 7 viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Ostatné administratívne výdavky	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
Medzisúčet OKRUHU 7 viacročného finančného rámca	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

Mimo OKRUHU 7⁶⁵ viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky								
Medzisúčet mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca								

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

Rozpočtové prostriedky potrebné na ľudské zdroje a na ostatné administratívne výdavky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami GR, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelené v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

⁶⁵ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky na podporu vykonávania programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

3.2.3.1. Odhadované potreby ľudských zdrojov GR GROW a GR CLIMA

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto ľudských zdrojov:

	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Nasledujúce roky		
○ Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
20 01 02 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (delegácie)							
01 01 01 01 (nepriamy výskum)							
01 01 01 11 (priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
○ Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času) ⁶⁶							
20 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového finančného krytia)							
SPOLU	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	Rokovanie o nariadení, vypracovanie delegovaných a vykonávacích aktov, organizácia dohľadu nad trhom v oblasti emisií a dohľad nad ním, preskúmanie a aktualizácia v súlade s technickým vývojom
Externí zamestnanci	Vykonávanie analýz a poskytovanie podpory a technických vstupov pri organizácii a dohľade nad trhom v oblasti emisií a dohľad nad ním, preskúmanie a aktualizácia v súlade s technickým vývojom

⁶⁶ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

Návrh/iniciatíva:

- ☒ môže byť v plnej miere financovaná prerozdelením v rámci príslušného okruhu viacročného finančného rámca (VFR).

Príslušné financovanie už bolo naplánované na rok 2022 a zahŕňa sa do plánovanej sumy pridelenej aj na rok 2023. Sú potrebné vnútorné presuny zamestnancov z príslušných úloh uvedených v nariadeniach Euro 6/VI.

- ☐ si vyžaduje použitie nepridelenej rezervy v rámci príslušného okruhu VFR a/alebo použitie osobitných nástrojov vymedzených v nariadení o VFR.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky, zodpovedajúce sumy a nástroje, ktorých použitie sa navrhuje.

- ☐ si vyžaduje revíziu VFR.

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

3.2.5. Príspevky od tretích strán

Návrh/iniciatíva:

- ☒ nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami
- ☐ zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je odhadnuté v nasledujúcej tabuľke:

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

	Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt								
Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU								

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- ☒ Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- ☐ Návrh/iniciatíva má tento finančný vplyv na príjmy:
 - ☐ vplyv na vlastné zdroje
 - ☐ vplyv na iné príjmy
 - uveďte, či sú príjmy pripísané rozpočtovým riadkom výdavkov ☐

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov:	riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v bežnom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ⁶⁷						
			Rok 2022	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
Článok									

⁶⁷ Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 20 % na náklady na výber.

PRÍLOHA **K LEGISLATÍVNEMU FINANČNÉMU VÝKAZU**

Názov návrhu/iniciatívy:

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, pokiaľ ide o ich emisie z motorových vozidiel (Euro 7), ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 715/2007 a nariadenie (ES) č. 595/2009

- 3. POTREBNÉ ĽUDSKÉ ZDROJE a NEVYHNUTNÉ NÁKLADY NA TIETO ZDROJE
- 4. NÁKLADY NA OSTATNÉ ADMINISTRATÍVNE VÝDAVKY
- 5. CELKOVÉ ADMINISTRATÍVNE NÁKLADY
- 6. METÓDY VÝPOČTU POUŽITÉ NA ODHAD NÁKLADOV
- 6.1. Ľudské zdroje
- 6.2. Ostatné administratívne výdavky

7. Náklady na ľudské zdroje, ktoré sa považujú za potrebné pre GR GROW a GR CLIMA

☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov

☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto ľudských zdrojov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

OKRUH 7 viacročného finančného rámca		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		SPOLU	
		Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky
○ Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)																	
20 01 02 01 - ústredie a zastúpenia Komisie	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 – Delegácie Únie	AD																
	AST																
○ Externí zamestnanci ⁶⁸																	
20 02 01 a 20 02 02 – Externí zamestnanci – ústredia a zastúpenia	ZZ	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	VNE																
	DAZ																
20 02 03 – Externí zamestnanci – delegácie Únie	ZZ																
	MZ																
	VNE																
	DAZ																
	PED																
Iné rozpočtové riadky týkajúce sa LZ																	

⁶⁸ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

(uved'te)																	
Medzisúčet LZ – 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

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		SPOLU	
		Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky	Ekvivalent plného pracovného času	Rozpočtové prostriedky
O Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)																	
01 01 01 01 (nepriamy výskum) ⁶⁹ 01 01 01 11 priamy výskum iné (spresnite)	AD																
	AST																
O Externí zamestnanci⁷⁰																	
Externí zamestnanci financovaní z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).	ústredie	ZZ															
		VNE															
		DAZ															
	delegácie Únie	ZZ															
		MZ															
		VNE															
		DAZ															
		PED															
01 01 01 02 (nepriamy	ZZ																

⁶⁹ Vyberte príslušný rozpočtový riadok, alebo prípadne uveďte iný; ak sa to týka viacerých rozpočtových riadkov, zamestnanci by sa mali rozlišovať podľa každého príslušného rozpočtového riadka.

⁷⁰ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

výskum)	VNE																
01 01 01 12 priamy výskum iné (spresnite) ⁷¹	DAZ																
Iné rozpočtové riadky týkajúce sa LZ (uved'te)																	
Medzisúččet LZ – mimo OKRUHU 7																	
Spolu LZ (všetky 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

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

⁷¹ Vyberte príslušný rozpočtový riadok, alebo prípadne uved'te iný; ak sa to týka viacerých rozpočtových riadkov, zamestnanci by sa mali rozlišovať podľa každého príslušného rozpočtového riadka.

8. Náklady na iné administratívne výdavky pre GR GROW a GR CLIMA

☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov.

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

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

OKRUH 7 viacročného finančného rámca	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Spolu
Na ústredí alebo na území EÚ:								
20 02 06 01 – Výdavky na služobné cesty a reprezentáciu	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 – Náklady na konferencie a zasadnutia								
20 02 06 03 – Výbory ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 – Štúdie a konzultácie								
20 04 – Výdavky na IT (firemné) ⁷³								
Iné rozpočtové riadky netýkajúce sa LZ (ak je to potrebné, uveďte)								
Delegácie Únie:								
20 02 07 01 – Náklady na služobné cesty, konferencie a reprezentáciu								

⁷² Uveďte typ výboru a skupinu, do ktorej patrí.

⁷³ Stanovisko GR DIGIT – vyžaduje sa tím na investície do IT [pozri usmernenia k financovaniu IT, C(2020) 6126 final z 10. septembra 2020, s. 7].

20 02 07 02 – Ďalšie odborné vzdelávanie zamestnancov								
20 03 05 – Infraštruktúra a logistika								
Iné rozpočtové riadky netýkajúce sa LZ (ak je to potrebné, uveďte)								
Medzisúčet ostatné – OKRUH 7 viacročného finančného rámca	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Spolu
Výdavky na technickú a administratívnu pomoc (okrem externých zamestnancov) z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“)								
–ústredie								
–delegácie Únie								
Ostatné výdavky na riadenie v oblasti výskumu								
Výdavky na operačné programy v oblasti politiky IT ⁷⁴								
Výdavky na operačné programy v oblasti firemných IT ⁷⁵								

⁷⁴ Stanovisko GR DIGIT – vyžaduje sa tím na investície do IT [pozri usmernenia k financovaniu IT, C(2020) 6126 final z 10. septembra 2020, s. 7].

⁷⁵ Táto položka zahŕňa miestne administratívne systémy a príspevky na spolufinancovanie firemných IT systémov [pozri usmernenia k financovaniu IT, C(2020) 6126 final z 10. 9. 2020].

Iné rozpočtové riadky netýkajúce sa LZ (ak je to potrebné, uveďte)								
Medzisúččet ostatné – mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca								
Ostatné administratívne výdavky spolu (všetky okruhy VFR)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

9. Celkové administratívne náklady pre GR GROW a GR CLIMA (všetky okruhy VFR)

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Zhrnutie	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Spolu
Okruh 7 – Ľudské zdroje	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
Okruh 7 – Ostatné administratívne výdavky	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Medzisúčet okruhu 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
Mimo okruhu 7 – Ľudské zdroje								
Mimo okruhu 7 – Ostatné administratívne výdavky								
Medzisúčet iné okruhy								
SPOLU OKRUH 7 a mimo OKRUHU 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648

Požadované administratívne rozpočtové prostriedky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelené, a v prípade potreby budú doplnené rozpočtovými prostriedkami, ktoré sa môžu pridelit' riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení.

10. Metódy výpočtu použité na odhad nákladov

10.1. Ľudské zdroje

V tejto časti sa stanovuje metóda výpočtu použitá na odhad ľudských zdrojov považovaných za potrebné [predpokladané pracovné zaťaženie vrátane konkrétnych pracovných miest (pracovné profily Sysper 2), kategórií zamestnancov a zodpovedajúcich priemerných nákladov]

OKRUH 7 viacročného finančného rámca

POZNÁMKA: Priemerné náklady na každú kategóriu zamestnancov v ústrediach sú k dispozícii na webovom sídle BudgWeb:

https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx

☐ **Úradníci a dočasní zamestnanci**

10,5 ekvivalentu plného pracovného času v roku 2022 na prípravu delegovaných a vykonávacích aktov, organizáciu a kontrolu dohľadu nad trhom v súvislosti s emisiami, na preskúmanie, podávanie správ a aktualizáciu

12 ekvivalentov plného pracovného času v roku 2023 na prípravu delegovaných a vykonávacích aktov, organizáciu a kontrolu dohľadu nad trhom v súvislosti s emisiami, na preskúmanie, podávanie správ a aktualizáciu

11 ekvivalentov plného pracovného času v rokoch 2024 – 2025 na nadväzujúce činnosti týkajúce sa delegovaných a vykonávacích aktov, organizácie a kontroly dohľadu nad trhom v súvislosti s emisiami, preskúmania, podávania správ a aktualizácie

6,5 ekvivalentu plného pracovného času v rokoch 2026 – 2028 na nadväzujúce činnosti týkajúce sa delegovaných a vykonávacích aktov, organizácie a kontroly dohľadu nad trhom v súvislosti s emisiami, preskúmania, podávania správ a aktualizácie

☐ **Externí zamestnanci**

1 ekvivalent plného pracovného času v roku 2022 – 2023 na podporu prípravy delegovaných a vykonávacích aktov, organizácie a kontroly dohľadu nad trhom v súvislosti s emisiami, preskúmania, podávania správ a aktualizácie

Mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca

☐ Len miesta financované z rozpočtu na výskum

☐ Externí zamestnanci

10.2. Ostatné administratívne výdavky

*Uved'te podrobnosti o metóde výpočtu použitej pre každý rozpočtový riadok,
a najmä východiskové predpoklady (napr. počet zasadnutí za rok, priemerné náklady atď.)*

OKRUH 7 viacročného finančného rámca

Približne 12 misií v členských štátoch v rokoch 2022 – 2028

Približne 3 dni schôdzí ročne v rokoch 2022 – 2024 (zasadnutia TCMV a fóra)

Mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca