

Brusel 19. prosince 2025
(OR. en)

17050/25

Interinstitucionální spis:
2025/0422 (COD)

SIMPL 218
ANTICI 220
MI 1084
TRANS 664
ENV 1432
ENT 296
SOC 860
CODEC 2186

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	17. prosince 2025
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2025) 993 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 a (EU) 2024/1257, pokud jde o zjednodušení technických požadavků a zkušebních postupů pro motorová vozidla, a kterým se zrušuje směrnice Rady 70/157/EHS a nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 540/2014

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2025) 993 final.

Příloha: COM(2025) 993 final



Ve Štrasburku dne 16.12.2025
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 a (EU) 2024/1257, pokud jde o zjednodušení technických požadavků a zkušebních postupů pro motorová vozidla, a kterým se zrušuje směrnice Rady 70/157/EHS a nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 540/2014

{SWD(2025) 1056 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Hodnotový řetězec automobilového průmyslu je pilířem ekonomiky EU – připadá na něj 589,3 miliardy EUR a 3,7 % celkové přidané hodnoty evropského HDP a přímo zaměstnává 10,6 milionu Evropanů¹.

V obchodním prostředí, které je čím dál tím méně předvídatelné, je zachování silného a konkurenceschopného automobilového průmyslu nezbytné pro zachování strategické autonomie EU a jejího hospodářského postavení ve světovém měřítku.

Analýzy poskytnuté v nedávných zprávách na vysoké úrovni, které vypracovali Enrico Letta a Mario Draghi², zařadily mezi hlavní priority snížení regulační zátěže a zjednodušení právních předpisů EU. I když stávající regulační rámec sice přináší předvídatelnost a pomáhá dosahovat našich společných cílů veřejné politiky, neměl by pro průmysl představovat nepřiměřenou zátěž a náklady. Zástupci automobilového průmyslu EU nedávno upozornili na to, že evropští výrobci vozidel musí v současné době až do roku 2030 zajišťovat soulad s velkým množstvím právních předpisů³, což v některých případech vede k tomu, že za tímto účelem je vynakládáno až 25 % nákladů na výzkum a vývoj⁴.

V dokumentu „Politické směry pro příští Evropskou komisi 2024–2029“⁵ nastínila předsedkyně von der Leyenová vizi zaměřenou na podporu udržitelné prosperity a posílení konkurenceschopnosti v celé Evropě a zdůraznila potřebu urychlit a usnadnit podnikání. To bylo podrobněji popsáno v Kompasův konkurenceschopnosti, jenž byl přijat v lednu 2025⁶, dále v Dohodě o čistém průmyslu, jež byla přijata v únoru 2025⁷, a ve sdělení o provádění a zjednodušování „Evropa jednodušší a rychlejší“⁸. Jako jeden ze základních pilířů tohoto nového plánu konkurenceschopnosti byl zmíněn zjednodušený regulační rámec se sníženou administrativní zátěží.

¹ Hodnoty vycházejí z údajů tabulek FIGARO, Eurostat: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>.

² Draghiho zpráva o budoucnosti evropské konkurenceschopnosti, https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³ Návrh Evropského sdružení výrobců automobilů na zjednodušený regulační rámec, <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ Politický dokument Evropského sdružení výrobců automobilů „EU regulatory framework for the decarbonisation of road transport“ (Regulační rámec EU pro dekarbonizaci silniční dopravy), <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ Politické směry 2024–2029, https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_cs.

⁶ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Kompas konkurenceschopnosti pro EU, COM(2025) 30 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>.

⁷ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Dohoda o čistém průmyslu: společný plán konkurenceschopnosti a dekarbonizace, COM(2025) 85, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>.

⁸ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Evropa jednodušší a rychlejší: Sdělení o provádění a zjednodušování, COM(2025) 47 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:52025DC0047>.

V souladu s tímto programem v oblasti zjednodušování se v Průmyslovém akčním plánu pro evropský automobilový průmysl⁹, přijatém v březnu 2025, uvádí, že Komise po konzultaci se zúčastněnými stranami vypracuje balíček opatření ke zjednodušení právních předpisů pro automobilový průmysl, které zlepší soudržnost a provázanost mezi různými regulačními požadavky. Kromě toho Komise oznámila svůj záměr poskytnout při předkládání nových legislativních návrhů průmyslu dostatek času na to, aby tyto nové regulační požadavky na motorová vozidla zohlednil v procesu vývoje výrobků. Tento program v oblasti zjednodušování je důležitý zejména s ohledem na rostoucí složitost vývoje a architektury vozidel, včetně softwaru, modelů umělé inteligence a zvyšující se autonomie.

V návaznosti na výše uvedené závazky souhrnný balíček pro automobilový průmysl zjednoduší a zefektivní některá ustanovení a postupy níže uvedených aktů, aby bylo dosaženo následujících konkrétních cílů:

- Odstranění regulačních překážek pro zavádění elektrických lehkých užitkových vozidel

Elektrická lehká užitková vozidla jsou v důsledku hmotnosti své baterie těžší. I když mají totéž užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem s maximální přípustnou hmotností nižší než 3,5 tuny, spadají do oblasti působnosti pravidel týkajících se dob řízení a odpočinku, která vyžadují montáž a použití tachografu v užitkových vozidlech s maximální přípustnou hmotností převyšující 3,5 tuny, jakož i požadavku, aby byla vybavena omezovači rychlosti. Vzhledem k těmto požadavkům jsou takováto lehká elektrická vozidla s hmotností převyšující 3,5 tuny méně atraktivní pro zákazníky, z nichž mnozí jsou malé a střední podniky a mikropodniky, a to kvůli nákladům spojeným s montáží a použitím tachografu¹⁰ a omezovače rychlosti. Tato dodatečná zátěž brání širšímu využívání elektrických dodávkových vozidel ve srovnání s podobnými dodávkovými vozidly se spalovacím motorem, což tak může pro výrobce vozidel znamenat i větší potíže při dosahování cílů výkonnosti z hlediska emisí CO₂ u lehkých užitkových vozidel.

Tento problém byl rovněž uznán a zohledněn v nedávné revizi směrnice EU o řidičských průkazech¹¹, podle níž bude řidičský průkaz skupiny B pro vozidla s maximální přípustnou hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 4,25 tuny, platit dva roky poté, co byl vydán poprvé.

Nařízení (ES) č. 561/2006¹²: Toto nařízení stanoví pravidla týkající se dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku pro řidiče vozidel v silniční přepravě zboží a řidiče zajišťující silniční přepravu cestujících s cílem zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž mezi podnikateli v silniční dopravě, zlepšit pracovní podmínky řidičů a přispět k bezpečnosti silničního provozu.

⁹ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl, COM/2025/95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

¹⁰ Tachograf je zařízení, které zaznamenává dobu řízení, přestávek v řízení a dobu odpočinku, jakož i dobu jiné práce a dostupnost řidičů, kteří zajišťují silniční přepravu zboží nebo cestujících.

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2025/2205 ze dne 22. října 2025 o řidičských průkazech, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012 (Úř. věst. L, 2025/2205, 5.11.2025, <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

¹² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

Hlavním zařízením používaným ke kontrole dob řízení a dob odpočinku je tachograf. Montáž, konstrukci a použití tachografu upravuje nařízení (EU) č. 165/2014¹³.

Nařízení (ES) 2019/2144¹⁴: známé také jako nařízení o obecné bezpečnosti, stanoví požadavky EU týkající se bezpečnosti vozidel při schvalování typu vozidla, včetně těch, které se týkají specifických problémů zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci a cyklisté. Obsahuje rovněž požadavek, aby vozidla kategorie N2¹⁵ byla vybavena omezovačem rychlosti.

– Snížení nákladů na úpravu v souvislosti se zkouškami emisí Euro 7

Nařízení Euro 7 (EU) 2024/1257¹⁶ v čl. 14 odst. 7 stanoví, že metody pro měření emisí znečišťujících látek musí odrážet metody stanovené v nařízení (EU) 2017/1151¹⁷ (tj. Euro 6). V nařízení Euro 6 byly sice pro laboratorní zkoušku při nízkých teplotách stanoveny specifické – a podstatně vyšší – mezní hodnoty emisí, avšak nařízení Euro 7 pro tento konkrétní zkušební postup žádné zvláštní mezní hodnoty emisí neuvádí. Požadavek na splnění obecných mezních hodnot emisí u takovéto laboratorní zkoušky při nízkých teplotách je v rozporu se záměrem ustanovení čl. 14 odst. 7 a zvýšil by regulační zátěž pro výrobce vozidel i vnitrostátní schvalovací orgány, aniž by to mělo jakékoli přínosy z hlediska vlivu na životní prostředí.

Příloha V nařízení Euro 7 navíc požaduje pro schvalování typu motorů těžkých vozidel zkoušky pro každý typ vozidla. Tento požadavek přinese zbytečnou administrativní a regulační zátěž, protože se znásobí počet zkoušek, aniž by to mělo dodatečné přínosy pro

¹³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

¹⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹⁵ Podle definice uvedené v čl. 4 odst. 1 písm. b) bodě ii) nařízení (EU) 2018/858: motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun.

¹⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (Úř. věst. L, 2024/1257, 8.5.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

¹⁷ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

životní prostředí. To není v souladu se záměrem spolunormotvůrců zpřísnit mezní hodnoty emisí pro těžká vozidla při současném zachování zavedených zkušebních metod uvedených v nařízení Euro 6.

Nařízení Euro 7 je rovněž málo konkrétní, pokud jde o metody zpracování údajů získaných z palubních monitorovacích systémů (OBM) a palubních zařízení pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie (OBFCM) nacházejících se ve vozidlech podle normy Euro 7, což by mohlo vést k neharmonizovaným a neefektivním přístupům, které by zvýšily náklady výrobců vozidel a orgánů.

Nařízení (ES) 2024/1257: toto nařízení, známé také jako Euro 7, se vztahuje na schvalování typu vozidel, motorů a souvisejících systémů a konstrukčních částí z hlediska jejich emisí a životnosti baterie. Zavádí také opatření pro palubní monitorování emisí, výkonnosti baterie a výkonnosti z hlediska emisí po celou dobu životnosti vozidla.

- Zlepšení soudržnosti a zamezení roztržitosti trhu (hluk; interoperabilita vozidel s dobíjecí infrastrukturou a sítí)

Nařízení (EU) č. 540/2014¹⁸ stanoví závazné mezní hodnoty hluku pro různé kategorie vozidel a vývoj akustických varovných systémů vozidel (AVAS) pro elektrická vozidla. Současně nařízení o EU schvalování typu motorových vozidel uznává jako alternativu dodržování předpisů OSN o hluku a AVAS. Jelikož nařízení (EU) č. 540/2014 neobsahuje mechanismus pro aktualizaci požadavků v souladu s vývojem na úrovni OSN, došlo ke vzniku souběžného souboru pravidel pro získání schválení typu motorového vozidla vykazujícího možné mezery a nesrovnalosti pro automobilový průmysl, vnitrostátní schvalovací orgány a orgány dozoru nad trhem.

Nařízení (EU) č. 540/2014: Cílem nařízení (EU) č. 540/2014 je omezit hlavní zdroje hluku způsobené motorovými vozidly. Nařízení stanoví mezní hodnoty hluku pro různé kategorie vozidel, pravidla pro označování a informování spotřebitelů a vývoj akustických varovných systémů vozidel (AVAS) pro elektrická vozidla.

Vzhledem k tomu, že se technologie bateriových elektrických vozidel rychle vyvíjí a pronikání elektrických vozidel na trh sílí, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni EU je nezbytný, aby se zabránilo roztržitosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla, zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (DDC 2.0 – nařízení (EU) 2016/1388¹⁹ a RfG 2.0 – nařízení (EU) 2016/631²⁰). V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení bateriových elektrických vozidel a umožnění interoperabilních služeb V2G

¹⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014 ze dne 16. dubna 2014 o hladině akustického tlaku motorových vozidel a náhradních systémů tlumení hluku a o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnice 70/157/EHS (Úř. věst. L 158, 27.5.2014, s. 131, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

¹⁹ Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223, 18.8.2016, s. 10, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

²⁰ Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne 14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

(vozidlo–sít') proto budou muset tato vozidla splňovat určité technické požadavky. Z těchto důvodů by mělo být v nařízení (EU) 2018/858²¹ stanoveno zmocnění Komise.

Nařízení (EU) 2018/858: je obecný rámec, který stanoví celounijní pravidla pro technické požadavky a postupy, jež mají zajistit, aby nové typy motorových vozidel a jejich přípojných vozidel splňovaly požadavky na bezpečnost a ochranu životního prostředí schválené EU. Jeho cílem je zvýšit úroveň kvality a nezávislost schvalování typu vozidla.

– Urychlení zavádění malých cenově dostupných elektrických vozidel

V současné době je na evropském trhu nedostatek malých cenově dostupných elektrických vozidel. Segmenty A a B přišly celkem v porovnání s rokem 2019 o objem prodeje ve výši 1,6 milionu vozidel a v roce 2024 budou velké automobily (segmenty E a F) a SUV představovat 70 % objemu prodeje nových bateriových elektrických vozidel²². To souvisí s obecným trendem zvyšování cen vozidel v celé EU, který postupně znemožňuje řadě domácností střední třídy přístup k individuálnímu vlastnictví vozidla. Předsedkyně Komise proto v září 2025 oznámila iniciativu pro malé cenově dostupné automobily, jejímž cílem je podpořit trh s malými elektrickými vozidly. To bude vyžadovat cílená regulační opatření. Komise bude usilovat o zmrazení nových požadavků na dobu deseti let a navrhne cílené pobídky v oblasti emisních norem CO₂ pro malá elektrická vozidla. Iniciativa může rovněž vést k fiskálním (např. programy dotací) a nefiskálním pobídkám (např. vyhrazená parkovací místa), které budou v příslušných případech slučitelné s pravidly státní podpory. Za tímto účelem je nutné doplnit do právních předpisů týkajících se motorových vozidel definici malého elektrického vozidla, kterou lze použít pro cílená opatření v právních předpisech EU a členských států. To by přineslo zjednodušení pro podniky, posílilo obchodní využitelnost pro ziskovou výrobu malých cenově dostupných elektrických vozidel v Evropě a snížilo cenu pro spotřebitele.

Tento návrh je pouze prvním krokem k plnění programu v oblasti zjednodušování pro evropský automobilový průmysl. Obsahuje pouze omezený počet cílených, ale účinných zjednodušujících opatření. V souvislosti se zjednodušováním vznesly zúčastněné strany další otázky týkající se zjednodušení regulačního rámce pro automobilový průmysl, které nejsou předmětem tohoto souhrnného balíčku, ale budou zvaženy při dalším vývoji a provádění právních předpisů týkajících se motorových vozidel. V rámci konzultací se zúčastněnými stranami uvedlo Evropské sdružení výrobců automobilů (ACEA) přibližně 130 připravovaných právních předpisů, které mají dopad na automobilový průmysl. (23)

²¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

²² „Segmenty“ vozidel se rozumí neformální třídy vozidel podle velikosti běžně používané na evropském trhu. Segment A: miniautomobily (např. velmi malé městské automobily). Segment B: malé automobily / superminiautomobily. Segment C: automobily nižší střední třídy / kompaktní automobily. Segment D: automobily střední třídy. Segment E: automobily vyšší střední třídy. Segment F: luxusní automobily. Tyto kategorie jsou spíše popisnými konvencemi než právně definovanými třídami.

²³ Nařízení REACH; nařízení o klasifikaci, označování a balení látek a směsí; nařízení o perzistentních organických znečišťujících látkách; nařízení o bateriích; směrnice o obnovitelných zdrojích energie; akt o datech; nařízení o fluorovaných skleníkových plynech; směrnice o omezení používání nebezpečných látek; akt o kritických surovinách; nařízení o evropských udržitelných výrobcích; směrnice o rádiových zařízeních; směrnice o zařízeních nízkého napětí; směrnice o elektromagnetické kompatibilitě; směrnice o pyrotechnických výrobcích; nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva; akt o umělé inteligenci;

Tento seznam sestavený sdružením ACEA však obsahuje téměř sedmdesát aktualizací předpisů OSN, z nichž ne všechny jsou v tuto chvíli závazně stanoveny v právních předpisech EU. Evropská komise z těchto aktualizací určila přibližně čtyřicet změn stávajících předpisů OSN nebo nových předpisů OSN, které Komise v EU odloží nebo nepřijme.

Program v oblasti zjednodušování bude dále založen na následujících obecných zásadách:

Sloučení regulačních požadavků do skupin

Pokud normotvůrce nestanovil v právním aktu jiné datum, Komise by mohla při stanovení závazných dnů použitelnosti v sekundárních právních předpisech nové regulační požadavky týkající se konkrétních motorových vozidel seskupit. Bylo by stanoveno jednotné „datum pro splnění požadavků pro automobilový průmysl“, což by podnikům usnadnilo zajištění souladu s předpisy.

Komise dále v rozsahu povoleném právními předpisy zajistí, aby byl pro právní předpisy, které se netýkají automobilového průmyslu, stanoven mechanismus, který zajistí, že požadavky pro automobilový průmysl vstoupí v platnost k „datu pro splnění požadavků pro automobilový průmysl“.

Zohlednění doby na přípravu pro průmysl

V Průmyslovém akčním plánu pro evropský automobilový průmysl se Komise zavázala, že při přípravě legislativních návrhů poskytne průmyslu dostatek času na přípravu, aby bylo možné zohlednit tyto nové regulační požadavky v procesu vývoje výrobků. Jedná se o obecnou zásadu, kterou je Komise připravena dodržovat, nelze ji však změnit na právní požadavek v souhrnném aktu.

Rozsah nových regulačních požadavků

V právních předpisech týkajících se motorových vozidel je vždy stanoven odlišný den použitelnosti pro nové typy vozidel a pro všechna nová vozidla (tj. pro stávající typy vozidel), aby se zohlednila nutnost úprav. V některých případech, jako je nařízení o systému eCall, byly požadavky stanoveny pouze pro nové typy vozidel. Rozhodnutí neregulovat stávající typy vozidel je třeba přijímat případ od případu, s ohledem na náklady na úpravu stávajících typů vozidel, které mohou mít značný dopad na malé automobily s nižšími maržemi, a na přínosy nových regulačních požadavků.

Zjednodušení rámce pro schvalování typu

Vzhledem ke stále se zrychlujícím inovacím v daném průmyslu, zejména trendům v oblasti automatizovaného řízení a aktualizací softwaru, je vhodné posoudit možnosti zjednodušení v rámci EU pro schvalování typu motorových vozidel. Komplikovanost právních předpisů může být pro výrobce z EU omezením z hlediska celosvětové hospodářské soutěže s výrobci z jiných jurisdikcí.

V roce 2026 Komise provede hodnocení nařízení o rámci pro schvalování typu motorových vozidel, tj. nařízení (EU) 2018/858. To pomůže posoudit potenciál snížení nákladů na zkoušky a podávání zpráv v automobilovém průmyslu. Předběžná analýza útvarů Komise identifikovala možnost snížit počet laboratorních zkoušek při schvalování typu větším používáním virtuálních zkušebních metod a využíváním postupů posuzování rizik k

nařízení o dozoru nad trhem; směrnice o tlakových zařízeních; směrnice o tlakových nádobách; směrnice o přepravitelných tlakových zařízeních; směrnice o inteligentních dopravních systémech; kodex sítě pro připojení výroben k elektrizační soustavě; akt o kybernetické odolnosti; nařízení o strojních zařízeních; směrnice o technických prohlídkách.

posouzení toho, jak co nejlépe kombinovat zkoušky *ex ante* s monitorováním v provozu (jak je tomu již v nařízení Euro 7, kde jsou lehčí zkoušky *ex ante* doplněny palubním monitorováním výkonnosti z hlediska emisí).

- **Soulad se stávajícími ustanoveními v dané oblasti politiky**

Návrh je součástí balíčku opatření týkajících se konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu. Jeho cílem je snížit administrativní náklady a náklady na přizpůsobení pro subjekty působící v daném průmyslu, aby se zajistilo řádné fungování jednotného trhu s motorovými vozidly a zároveň se zachovala vysoká úroveň bezpečnosti a ochrany životního prostředí stanovená v regulačním rámci.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tato iniciativa přispívá ke zjednodušení regulačního rámce pro automobilový průmysl, jak bylo oznámeno v Průmyslovém **akčním plánu pro evropský automobilový průmysl**. Je součástí balíčku pro automobilový průmysl, který má spolu s revizí výkonnosti z hlediska emisí CO₂ pro osobní automobily a dodávková vozidla, dekarbonizací firemních vozových parků a investičním balíčkem Battery Booster posílit konkurenceschopnost automobilového průmyslu EU při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi.

V souladu s akčním plánem tato iniciativa zlepšuje soudržnost a provázanost mezi různými regulačními požadavky. Naplňuje cíle programu v oblasti zjednodušování a strategie pro jednotný trh pro automobilový průmysl. Zjednodušující opatření nemají vliv na politické cíle příslušných nařízení. Opatření přispívají k dekarbonizaci automobilového průmyslu tím, že odstraňují regulační překážky pro zavádění elektrických lehkých užitkových vozidel, v souladu s výkonností z hlediska CO₂ pro osobní automobily a dodávková vozidla. Zjednodušující opatření nemají vliv na environmentální vlastnosti vozidel a jsou plně v souladu s cíli v oblasti životního prostředí, jimiž jsou snižování znečištění ovzduší a hluku ve venkovním prostředí způsobeného motorovými vozidly. Zjednodušující opatření nezhoršují bezpečnostní vlastnosti vozidel a jsou plně v souladu s politikami EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Souhrnný balíček pro digitální oblast²⁴ mimoto přináší technické změny právních předpisů v digitální oblasti týkajících se automobilového průmyslu, mimo jiné včetně dne použitelnosti ustanovení o vysoce rizikových systémech umělé inteligence, zbytkového zpracování zvláštních kategorií osobních údajů pro účely výcviku, testování a provozu souvisejících s umělou inteligencí a konsolidace ustanovení právních předpisů EU o ochraně údajů.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Základem tohoto návrhu jsou články 91 a 114 Smlouvy o fungování Evropské unie v souladu s původními právními základy pro přijetí odvětvových rámců, které má tento návrh změnit.

²⁴ Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (EU) 2016/679, (EU) 2018/1724, (EU) 2018/1725, (EU) 2023/2854 a směrnice 2002/58/ES, (EU) 2022/2555 a (EU) 2022/2557, pokud jde o zjednodušení digitálního právního rámce, a kterým se zrušují nařízení (EU) 2018/1807, (EU) 2019/1150, (EU) 2022/868 a směrnice (EU) 2019/1024 (souhrnný balíček pro digitální oblast) (COM(2025) 837 final, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Nařízení, která mají být změněna, jsou právními akty EU. Proto je třeba provést změny těchto nařízení na úrovni EU.

- **Proporcionalita**

Iniciativa nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů zjednodušení a snížení zátěže, aniž by se snížila úroveň ochrany lidského zdraví a životního prostředí.

- **Volba nástroje**

Tento návrh mění nařízení, která byla přijata řádným legislativním postupem, a proto musí být změny těchto nařízení rovněž přijaty nařízením v souladu s řádným legislativním postupem.

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

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Nepoužije se.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

V souvislosti se strategickým dialogem o budoucnosti evropského automobilového průmyslu v lednu 2025 a veřejnou konzultací o budoucnosti evropského automobilového průmyslu²⁵ upozornili vedoucí představitelé průmyslu na potřebu zjednodušení regulačního rámce. Komise se následně dotázala zástupců průmyslu a dalších zúčastněných stran na jejich názory v rámci různých dvoustranných výměn, prostřednictvím písemných podání zúčastněných stran obsahujících návrhy na zjednodušení v oblasti právních předpisů a na setkání s pracovní skupinou pro motorová vozidla²⁶. Z těchto podnětů zúčastněných stran vyplynuly různé návrhy na zjednodušení nebo vyjasnění některých ustanovení právních předpisů týkajících se automobilového průmyslu a odstranění zbytečné administrativní zátěže vyplývající z těchto ustanovení.

Dne 14. října 2025 zahájila Evropská komise cílenou konzultaci se zúčastněnými stranami formou online průzkumu, jehož cílem je získat zpětnou vazbu k předběžnému seznamu změn ve stávajících právních předpisech týkajících se automobilového průmyslu. Tento průzkum byl zaslán více než 130 zúčastněným stranám (68 odpovědí) z automobilového průmyslu, mezi něž patří výrobci vozidel, výrobci automobilových dílů, průmyslová sdružení, nevládní organizace, provozovatelé vozových parků, vnitrostátní schvalovací orgány, orgány dozoru nad trhem a další příslušné vnitrostátní orgány. Zúčastněné strany byly vyzvány, aby vyjádřily svůj názor na předběžný seznam změn, tj. zda očekávají, že opatření budou mít pozitivní, neutrální nebo negativní hospodářský, sociální nebo environmentální dopad a dopad na regulační zátěž. Komise dále obdržela několik stanovisek od zúčastněných stran, která obsahovala další návrhy, údaje a odhady nákladů, jež byly zohledněny při přípravě tohoto návrhu.

Ve všech skupinách zúčastněných stran byla projevena silná podpora navrhovaných opatření.

²⁵ Veřejná konzultace o budoucnosti evropského automobilového průmyslu, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry_cs.

²⁶ Expertní skupina Komise se zástupci členských států a širokým spektrem zúčastněných stran z oblasti automobilového průmyslu a občanské společnosti.

- **Posouzení dopadů**

Vzhledem k nutnosti urychleně předložit návrh na řešení zjištěných problémů s cílem snížit administrativní zátěž pro podniky a orgány nebylo možné vypracovat posouzení dopadů.

V souladu se zásadami zlepšování právní úpravy je však k tomuto návrhu přiložen pracovní dokument útvarů Komise, který obsahuje analýzu dopadů navrhovaných opatření založenou na stávajících údajích a informacích shromážděných během cílených konzultací se zúčastněnými stranami a písemných podnětech obdržенých od zúčastněných stran.

Na základě dostupných informací se očekává, že změny by přinesly průmyslu, včetně malých a středních podniků, občanům a orgánům veřejné správy významné roční úspory nákladů ve výši 706 milionů EUR.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušování**

Tento návrh je součástí závazku Evropské komise snížit regulační zátěž pro občany, podniky a orgány veřejné správy v EU s cílem zvýšit prosperitu a odolnost EU. Cílem návrhu je proto zjednodušit ustanovení právních předpisů týkajících se automobilového průmyslu, snížit zbytečnou zátěž a náklady pro podniky a orgány, a to aniž by byla ohrožena ochrana životního prostředí a bezpečnostní vlastnosti vozidel.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva zakotvená v Listině základních práv Evropské unie²⁷ a zásady v ní uznané. Snížení administrativní zátěže podniků by mělo vést ke společenským přínosům v oblasti tvorby bohatství, zaměstnanosti a inovací. Návrh se zároveň snaží zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a bezpečnosti vozidel.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Tato iniciativa nepřinese Komisi žádné dodatečné náklady.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Komise bude sledovat provádění, uplatňování a dodržování nových ustanovení. Nařízení, která mají být tímto návrhem změněna, navíc podléhají pravidelnému hodnocení jejich efektivity, účinnosti při dosahování jejich cílů, významu, soudržnosti a přidané hodnoty v souladu se zásadami zlepšování právní úpravy. Tento návrh nevyžaduje plán provádění.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Navrhované změny **nařízení (ES) č. 561/2006**: první navrhovanou změnou je umožnit členským státům, aby od požadavku na montáž inteligentních tachografů osvobodily elektrická dodávková vozidla kategorie N2²⁸ – s maximální přípustnou hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 4,25 tuny – provozovaná výhradně ve vnitrostátní dopravě, aby tak byla postavena na stejnou úroveň jako jejich protějšky na fosilní paliva, tj. dodávkovým vozidlům se vznětovým motorem kategorie N1²⁹.

²⁷ Úř. věst. C 326, 26.10.2012, s. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

²⁸ Podle čl. 4 odst. 1 písm. b) bodu ii) nařízení (EU) 2018/858 jsou vozidla kategorie N2: motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun.

²⁹ Podle čl. 4 odst. 1 písm. b) bodu i) nařízení (EU) 2018/858 jsou vozidla kategorie N1: motorová vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny.

Hlavním očekávaným dopadem navrhovaného opatření je snížení nákladů pro společnosti, zejména pro malé a střední podniky, které jsou primárními uživateli/kupujícími těchto dodávkových vozidel a které již nebudou muset montovat inteligentní tachografy pro daný typ elektrického dodávkového vozidla. Vynětí tachografů navíc povede ke snížení administrativní zátěže / nákladů pro společnosti/řidiče, kteří již nebudou muset stahovat údaje z tachografů (2 až 4 hodiny měsíčně). Navíc snížením cen elektrických dodávkových vozidel kategorie N2, a v důsledku toho vytvořením rovných podmínek mezi těmito vozidly a dodávkovými vozidly se vznětovým motorem kategorie N1 se podpoří širší využívání těchto elektrických dodávkových vozidel.

Na obytné automobily nebo soupravy obytných automobilů, jejichž hmotnost přesahuje 7,5 tuny, se rovněž vztahují pravidla týkající se dob řízení a odpočinku a montáže a použití tachografu.

Ve věci C-666/21 předložené Soudnímu dvoru Evropské unie (SDEU)³⁰ dotyčný občan namítal, že nařízení (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 nejsou určena pro nekomerční uživatele a že taková vozidla by neměla být považována za obchodní dopravu. Soudní dvůr však rozhodl, že tato pravidla se mohou vztahovat na nekomerční uživatele s vozidly o hmotnosti vyšší než 7,5 tuny. Soudní dvůr zejména rozhodl, že „pojem „přeprava zboží“ [...] zahrnuje silniční přepravu vozidlem, jehož maximální přípustná hmotnost ve smyslu čl. 4 písm. m) nařízení č. 561/2006, ve znění pozdějších změn, překračuje 7,5 tuny, a to i v případě, že je toto vozidlo upraveno tak, aby sloužilo nejen jako prostor pro dočasné soukromé bydlení, ale i jako prostor pro nakládku zboží k neobchodním účelům, přičemž nosnost tohoto vozidla a kategorie, pro kterou je vozidlo zapsáno ve vnitrostátním registru silničních vozidel, nemají v tomto směru žádný vliv“.

Pro účely vyjasnění právního rámce týkajícího se specifického případu obytných automobilů s maximální přípustnou hmotností převyšující 7,5 tuny používaných pro soukromé účely a zajištění právní jasnosti pro výrobce a zákazníky těchto vozidel spočívá druhá navrhovaná změna v doplnění nového písmene s) do článku 13 nařízení (ES) č. 561/2006, které členským státům umožní vyjmout obytné automobily z pravidel týkajících se dob řízení a odpočinku a tachografu. Plánovaná výjimka z povinnosti používat tachografy v těchto vozidlech navíc přinese řidičům, kteří využívají obytné automobily pro účely cestovního ruchu, nižší náklady a větší jistotu.

Navrhované změny **nařízení (EU) 2019/2144**: navrhovaná změna spočívá v osvobození elektrických dodávkových vozidel kategorie N2 s maximální přípustnou hmotností převyšující 3,5 tuny a nižší než 4,25 tuny od povinnosti být vybavena omezovači rychlosti, čímž se staví na stejnou úroveň jako jejich protějšky na fosilní paliva, dodávková vozidla se vznětovým motorem kategorie N1. .

Hlavním očekávaným dopadem navrhovaného opatření je snížení nákladů pro společnosti, zejména pro malé a střední podniky, které jsou primárními uživateli/kupujícími těchto dodávkových vozidel. Úspory nákladů budou plynout nejen z nevynaložených nákladů souvisejících s montáží omezovače rychlosti, ale také ze zvýšené provozní flexibility plynoucí z možnosti řídit tato vozidla na dálnici mírně vyšší rychlostí. Navíc snížením cen elektrických dodávkových vozidel kategorie N2, a v důsledku toho vytvořením rovných podmínek mezi těmito vozidly a dodávkovými vozidly se vznětovým motorem kategorie N1 se podpoří širší využívání těchto elektrických dodávkových vozidel. V neposlední řadě je důležité zdůraznit,

³⁰ Rozsudek – 2. března 2023 – Åklagarmyndigheten – věc C-666/21, EU:C:2023:149.

že se neočekává, že by tato výjimka měla negativní vliv na environmentální nebo bezpečnostní vlastnosti dotčených vozidel. Navrhované změny **nařízení (ES) 2024/1257**: Teplotní podmínky týkající se „laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách“ uvedené v tabulkách 1 a 2 přílohy V jsou obsaženy ve zkoušce „plynné znečišťující látky a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu)“ v týchž tabulkách. Zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$), je již prokázáno v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $38\text{ }^{\circ}\text{C}$), a proto se pokládá za odůvodněné vypustit zvláštní laboratorní zkoušku při nízkých teplotách (typ 6).

Účinky, které lze očekávat od navrhovaného opatření, se soustředí zejména na zachování záměru spolunormotvůrců dodržovat pravidla uvedená v nařízení Euro 6 v souladu s čl. 14 odst. 7 nařízení (ES) č. 2024/1257, na snížení regulační zátěže, aniž by vznikaly problémy s dodržováním předpisů, a na poskytnutí právní jistoty.

Další navrhované opatření spočívá v tom, že se v případě schvalování typu u motoru Euro 7 (samostatný technický celek) odkazuje na „kategorie vozidel“, a nikoli na „typy vozidel“, tj. „Požadované prokazovací zkoušky pro všechna paliva, pro která je schválení typu uděleno u jednotlivých ~~typů~~ kategorií vozidel, a prohlášení o shodě pro všechna paliva, všechna užitečná zatížení a všechny příslušné kategorie vozidel v tabulkách 3, 4, 7 a 8 přílohy V nařízení (EU) 2024/1257“.

Očekává se, že navrhované opatření povede k podstatnému snížení regulační zátěže, a to jak administrativní, tak zkušební, aniž by byly porušeny environmentální standardy. Zamezuje opakovanému zkoušení motorů v různých typech vozidel, které využívají tutéž technologii, a snižuje náklady spojené s vícenásobnými schvalováními typu a zkušebními postupy. Podporuje stabilitu trhu a může potenciálně vést ke snížení cen vozidel, z čehož budou mít prospěch provozovatelé i spotřebitelé.

Dalším navrhovaným opatřením se upřesňuje, že Komise je oprávněna vypracovat opatření, která zajistí, aby údaje z palubního monitorování (OBM) a palubního monitorování spotřeby paliva (OBFCM) byly harmonizovaným způsobem účinně přijímány, shromažďovány, zpracovávány a uchovávány za účelem monitorování výkonnosti typů vozidel splňujících normu Euro 7 v reálném provozu.

Harmonizovaná datová infrastruktura OBM/OBFCM na úrovni EU by mohla přinést značné úspory nákladů ve srovnání s tím, kdyby si každý členský stát vyvíjel a udržoval vlastní systémy. Úspory plynou z úspor z rozsahu, snížení duplicity a harmonizace procesů zajišťování souladu s předpisy. Výrobci vozidel budou moci namísto interakce s několika vnitrostátními systémy předávat standardizovaná data pouze jednou, což sníží náklady na integraci softwaru a certifikaci.

Vzhledem k tomu, že **nařízení (EU) č. 540/2014**³¹ je již zastaralé, navrhuje se jej s účinkem od 1. července 2027 zrušit. Kromě toho se v souladu s článkem 14 nařízení (EU) č. 540/2014 od 1. července 2027 zrušuje směrnice Rady 70/157/EHS³¹. S cílem předejít případné právní nejistotě tento návrh potvrzuje zrušení se stejným dnem nabytí účinku.

S cílem nahradit odkaz na zrušené nařízení se navrhuje změna přílohy II **nařízení (EU) 2018/858** prostřednictvím odkazu na předpisy Evropské hospodářské komise Organizace

³¹ Směrnice Rady 70/157/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se přípustné hladiny akustického tlaku a výfukového systému motorových vozidel (Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 16, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

spojených národů (EHK OSN) týkající se hluku: předpis č. 51³² o hluku z vozidel kategorií M a N, předpis č. 59³³ o náhradních systémech tlumení hluku a předpis č. 138³⁴ o tichých silničních vozidlech nebo AVAS.

Navrhované změny odkazující na předpisy OSN by vytvořily rovné podmínky pro výrobce automobilů v EU při celosvětovém prodeji jejich vozů, jelikož by zabránily tomu, aby výrobci museli dodržovat dva soubory předpisů týkajících se hluku. Navrhované změny by rovněž odstranily případné mezery a vedly by k jednoduššímu/konzistentnějšímu rámci pro automobilový průmysl, schvalovací orgány i orgány dozoru nad trhem. Společnost a životní prostředí by navíc těžily z rozšířené oblasti působnosti, která omezuje hluk výfuků, regulátorů akustického tlaku a systémů pro zesílení zvuku. Jsou navržena přechodná ustanovení, která mají zajistit hladký přechod daného průmyslu na upravený právní rámec.

Navrhovaná změna **nařízení (EU) 2018/858**: první navrhované opatření, kterým se mění uvedené nařízení, spočívá v tom, že se v příloze I části A bodě 2 nařízení (EU) 2018/858 doplňuje nový bod 2.4, definující podkategorii malých elektrických vozidel.

Navrhovaná změna umožní, aby se právní předpisy EU zaměřily na tuto specifickou podkategorii, s cílem podpořit výrobu a širší využívání malých elektrických vozidel. Například při rozhodování o dnech použitelnosti budoucích předpisů týkajících se motorových vozidel Komise zohlední proporcionálně vyšší dopad na náklady na vývoj, který mohou mít nové požadavky na malá elektrická vozidla ve srovnání s těžšími a dražšími vozidly. Kromě toho se zavádí cílený pobídkový mechanismus [doplnit odkaz na návrh přezkumu týkajícího se emisí CO₂] v souvislosti s normami pro emise CO₂ z vozidel ve formě superkreditu. To umožní výrobcům vozidel využít přínos malých elektrických vozidel k dosažení celkového cíle pro emise CO₂ pro celý vozový park, což bude pro výrobce vozidel silnou pobídkou k tomu, aby vyráběli a uváděli na trh větší množství malých elektrických vozidel. Navíc, jak bylo oznámeno v Průmyslovém akčním plánu pro evropský automobilový průmysl, Komise vydá doporučení Komise s možnostmi pobídkových programů, které se v souladu s pravidly státní podpory v příslušných případech ukázaly jako účinné při podpoře širšího využívání vozidel s nulovými emisemi. Doporučení Komise bude pravděpodobně přínosem pro všechna elektrická vozidla, včetně malých elektrických vozidel, která jsou definována v nové podkategorii.

Očekávané přínosy této změny by měli občané EU vnímat v podobě větších výhod při nákupu nebo během vlastnictví malého elektrického vozidla, což však závisí na provádění těchto politik na vnitrostátní úrovni.

Další navrhovanou změnou nařízení (EU) 2018/858 je doplnění nového odstavce 4 v článku 5.

³² Předpis č. 51 Evropské hospodářské komise Spojených národů (EHK OSN) – Jednotná ustanovení o schvalování motorových vozidel, která mají nejméně čtyři kola, z hlediska jejich emisí hluku (Úř. věst. L 138, 4.6.2018, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj#:~:text=Regulation%20No%2051%20of%20the%20Economic%20Commission%20for,wheels%20with%20regard%20to%20their%20sound%20emissions%20%5B2018%2F798%5D>).

³³ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 59 – Jednotná ustanovení pro schvalování typu náhradních systémů tlumení hluku (Úř. věst. L, 2025/844, 30.4.2025, <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 138 – Jednotná ustanovení pro schvalování tichých silničních vozidel z hlediska jejich snížené slyšitelnosti (Úř. věst. L 9, 13.1.2017, s. 33, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj>).

Na základě tohoto opatření je Komise zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci, jejichž cílem je stanovit technické požadavky pro výhradně elektrická vozidla (PEV) a hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV), pokud jde o jejich komunikaci a hardwarové rozhraní těchto vozidel s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.

Vzhledem k tomu, že se technologie elektrických vozidel rychle rozvíjejí a interakce mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou je stále více regulována právními předpisy, které nejsou specifické pro dané odvětví (DDC 2.0 – nařízení (EU) 2016/1388 a RfG 2.0 – nařízení (EU) 2016/631), stává se nezbytným harmonizovaný přístup k technickým požadavkům souvisejícím s vozidly v této oblasti, aby se zabránilo roztržitosti a zbytečné administrativní zátěži a nákladům.

V budoucnu bude mít jednotný přístup k interoperabilitě zásadní význam pro urychlení rozvoje nově vznikajících služeb, jako jsou například funkce V2G (vozidlo–sít'). Tyto služby mohou podpořit stabilitu sítě, vyrovnat výkyvy při špičkovém zatížení, snížit náklady na energii pro vlastníky elektrických vozidel a umožnit širší využití obnovitelných zdrojů energie.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 a (EU) 2024/1257, pokud jde o zjednodušení technických požadavků a zkušebních postupů pro motorová vozidla, a kterým se zrušuje směrnice Rady 70/157/EHS a nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 540/2014

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na články 91 a 114 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru³⁵,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³⁶,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Zpráva Maria Draghiho z roku 2024 o budoucnosti evropské konkurenceschopnosti³⁷ zdůraznila, že počet a složitost pravidel hrozí omezením manévrovacího prostoru pro podniky v Unii a brání jim zůstat konkurenceschopné. Podrobná analýza nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006³⁸, (EU) 2018/858³⁹, (EU) 2019/2144⁴⁰ a (EU) 2024/1257⁴¹ rovněž poukázala na nadměrnou administrativní

³⁵ Úř. věst. C , , s. . .

³⁶ Úř. věst. C , , s. . .

³⁷ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nařízení Komise (ES) č. 631/2009, (EU) č. 406/2010, (EU) č. 672/2010, (EU) č. 1003/2010, (EU) č. 1005/2010, (EU) č. 1008/2010, (EU) č. 1009/2010, (EU) č. 19/2011, (EU) č. 109/2011, (EU) č. 458/2011, (EU) č. 65/2012, (EU) č. 130/2012, (EU) č. 347/2012, (EU) č. 351/2012, (EU) č. 1230/2012 a (EU) 2015/166 (Úř. věst. L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

zátěž a náklady spojené s požadavky, které jsou v nich stanoveny. Na základě těchto zjištění je vhodné zjednodušit některé povinnosti výrobců a příslušných orgánů stanovené v právních předpisech týkajících se automobilového průmyslu a snížit zbytečnou zátěž a náklady podniků a orgánů, aniž by byla ohrožena ochrana životního prostředí a bezpečnostní vlastnosti vozidel.

- (2) Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl⁴² vyzval k balíčku opatření ke zjednodušení právních předpisů pro automobilový průmysl, které zlepší soudržnost a provázanost mezi různými právními požadavky.
- (3) Vhodným právním základem pro přijetí opatření nezbytných k vytvoření a fungování vnitřního trhu je článek 114 Smlouvy o fungování EU. Kromě článku 114 Smlouvy o fungování EU by toto nařízení mělo mít další zvláštní základ vycházející z článku 91 Smlouvy o fungování EU, který by se vztahoval na změny nařízení (ES) č. 561/2006.
- (4) Toto nařízení se přijímá za účelem vytvoření a fungování vnitřního trhu, přičemž však zjednodušení a zefektivnění technických požadavků pro motorová vozidla, zkušebních postupů a pravidel pro schvalování typu podporuje i širší cíl Unie, kterým je podpora postupné integrace kandidátských zemí do trhu Unie. Podporou sblížování právních předpisů, sladěním s předpisy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) a soudržným prováděním *acquis* Unie toto nařízení přispívá ke snížení technických překážek obchodu, posílení integrovaných evropských hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu a zvýšení odolnosti a konkurenceschopnosti evropského automobilového ekosystému, aniž by byla dotčena autonomie unijního práva nebo rozhodování.
- (5) V zájmu zlepšení pracovních podmínek řidičů, bezpečnosti silničního provozu a spravedlivé hospodářské soutěže nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014⁴³ vyžadují namontování tachografu v nákladních vozidlech s hmotností nad 3,5 tuny. Čl. 3 odst. 2 nařízení (EU) č. 165/2014 však umožňuje členským státům vyjmout z tohoto požadavku vozidla uvedená v čl. 13 odst. 1 a 3 nařízení (ES) č. 561/2006.
- (6) Vzhledem k hmotnosti baterie mohou bateriová elektrická lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny, a proto se na ně vztahují požadavky stanovené v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014, i když mají totéž užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se uvedená nařízení nevztahují. Dodržování požadavků stanovených v nařízeních (ES) č. 561/2006 a (EU) č. 165/2014 představuje pro provozovatele vozidel a řidiče značnou zátěž a zpomaluje růst počtu bateriových elektrických lehkých užitkových vozidel.

⁴¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (Úř. věst. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl (COM(2025) 95 final).

⁴³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- (7) S cílem snížit zbytečné náklady výrobců a provozovatelů vozidel, z nichž mnohé jsou malými a středními podniky, by měl být zrušen požadavek namontovat tachograf v bateriových elektrických lehkých užitkových vozidlech s hmotností nižší než 4,25 tuny.
- (8) Jelikož je na členských státech, aby rozhodly, zda tuto výjimku uplatní, měla by se výjimka vztahovat pouze na elektrická lehká užitková vozidla používaná výhradně ve vnitrostátní dopravě.
- (9) Za účelem snížení zátěže, kterou montáž a použití tachografu představuje pro neprofesionální řidiče, kteří řídí velké obytné automobily pro neobchodní účely, a dopad, který to může mít na poptávku po těchto vozidlech, by vnitrostátní orgány měly mít možnost vyjmout tato vozidla a činnosti z působnosti pravidel týkajících se doby řízení a odpočinku a použití tachografu za předpokladu, že nebudou ohroženy cíle uvedené v článku 1 uvedeného nařízení.
- (10) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 umožňuje schvalování typu motorových vozidel, pokud jde o hladinu akustického tlaku a akustické varovné systémy vozidel, buď prostřednictvím nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014⁴⁴, nebo prostřednictvím předpisů OSN, včetně předpisů EHK OSN č. 138⁴⁵, č. 51⁴⁶ a č. 59⁴⁷. Tento paralelní systém může způsobit roztržičnost trhu. Nařízení (EU) č. 540/2014 se navíc stalo zastaralým kvůli tomu, že v něm oproti výše uvedeným třem předpisům EHK OSN nebyly provedeny aktualizace. V zájmu zajištění soudržného rámce a plného souladu s předpisy OSN by mělo být nařízení (EU) č. 540/2014 zrušeno a příloha II nařízení (EU) 2018/858 by měla být změněna tak, aby umožňovala pouze soulad s příslušnými předpisy OSN.
- (11) Vzhledem k tomu, že se technologie bateriových elektrických vozidel rychle vyvíjí a počet elektrických vozidel na trhu roste, interoperabilita mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou se stává stále kritičtější. Harmonizovaný přístup k interoperabilitě na úrovni Unie je nezbytný, aby se zabránilo roztržičnosti některých technických požadavků, které jsou v současné době vyvíjeny mimo rámec pro schvalování typu vozidla, zejména pokud jde o provádění revidovaných kodexů sítě (kodex sítě pro připojení spotřeby zavedený nařízením Komise (EU) 2016/1388⁴⁸ a kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě zavedený nařízením Komise (EU) 2016/631⁴⁹). V zájmu zajištění harmonizovaného vybavení

⁴⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014 ze dne 16. dubna 2014 o hladině akustického tlaku motorových vozidel a náhradních systémů tlumení hluku a o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnice 70/157/EHS (Úř. věst. L 158, 27.5.2014, s. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

⁴⁵ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 138 – Jednotná ustanovení pro schvalování tichých silničních vozidel z hlediska jejich snížené slyšitelnosti [2017/71] (Úř. věst. L 9, 13.1.2017, s. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

⁴⁶ Předpis č. 51 Evropské hospodářské komise Spojených národů (EHK OSN) – Jednotná ustanovení o schvalování motorových vozidel, která mají nejméně čtyři kola, z hlediska jejich emisí hluku [2018/798] (Úř. věst. L 138, 4.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Předpis Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 59 – Jednotná ustanovení pro schvalování typu náhradních systémů tlumení hluku [2025/844] (Úř. věst. L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

⁴⁸ Nařízení Komise (EU) 2016/1388 ze dne 17. srpna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro připojení spotřeby (Úř. věst. L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: <https://eur- http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

⁴⁹ Nařízení Komise (EU) 2016/631 ze dne 14. dubna 2016, kterým se stanoví kodex sítě pro požadavky na připojení výroben k elektrizační soustavě (Úř. věst. L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

bateriových elektrických vozidel a umožnění interoperabilních služeb vozidlo–sítí proto budou muset vozidla splňovat určité technické požadavky. Pro zajištění interoperability mezi vozidly, dobíjecí infrastrukturou a elektrizační soustavou by proto mělo být v nařízení (EU) 2018/858 obsaženo zmocnění Komise stanovit technické požadavky, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy.

- (12) Přejít k udržitelnější silniční dopravě je podněcován především růstem prodeje prémiových modelů elektrických vozidel. Pro zajištění kontinuity tohoto přechodu je však nutné, aby byla elektrická vozidla cenově dostupnější. Cílená regulační opatření (delší přechodné období pro nové požadavky, cílené pobídky v normách pro emise CO₂ z vozidel), fiskální (např. programy dotací) a nefiskální (např. vyhrazená parkovací místa) výhody mohou v příslušných případech v souladu s pravidly státní podpory přispět k lepší cenové dostupnosti malých elektrických vozidel. Rámec pro schvalování typu však v současné době neobsahuje právní definici malého elektrického vozidla. Proto je vhodné zavést podkategorii ve stávající kategorii vozidel M1.
- (13) Při rozhodování o dnech použitelnosti budoucích požadavků na motorová vozidla, které se týkají této nové podkategorie malých elektrických vozidel, by měl být zohledněn proporcionálně vyšší dopad na náklady na vývoj, který mohou mít nové požadavky na tato vozidla ve srovnání s těžšími a dražšími vozidly.
- (14) Jak bylo oznámeno v Průmyslovém akčním plánu pro evropský automobilový průmysl, Komise vydá doporučení Komise s možnostmi pobídkových programů, které se prokázaly jako účinné při podpoře širšího využívání vozidel s nulovými emisemi a které jsou v souladu s pravidly hospodářské soutěže. Doporučení členským státům pro fiskální (tj. dotace na nákup, osvobození od daně, osvobození od mýtného) a nefiskální (tj. přidělování parkovacích práv na základě velikosti, vyhrazená dobíjecí infrastruktura atd.) opatření by mohla být založena rovněž na nové podkategorii malých elektrických vozidel.
- (15) Čl. 3 odst. 1 směrnice Rady 92/6/EHS⁵⁰ o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií vozidel vyžaduje montáž a použití omezovačů rychlosti u vozidel kategorií N2 a N3. Podle uvedeného článku mohou být taková vozidla používána na silnici pouze tehdy, jsou-li vybavena omezovačem rychlosti. Požadavek na montáž byl začleněn do právních předpisů o schvalování typu motorových vozidel nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144.
- (16) Vzhledem k hmotnosti baterie mohou bateriová elektrická lehká užitková vozidla přesáhnout hmotnost 3,5 tuny a vztahuje se na ně povinnost být vybavena omezovači rychlosti, i když mají totéž užitečné zatížení a použití jako lehká užitková vozidla se spalovacím motorem, na která se nařízení (EU) 2019/2144 nevztahuje. Tento požadavek způsobuje výrobcům vozidel a podnikům, které taková vozidla nakupují, zbytečné náklady, což zpomaluje růst počtu lehkých užitkových vozidel s nulovými emisemi. Je proto vhodné osvobodit vozidla s nulovými emisemi kategorie N2 s

⁵⁰ Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny od povinnosti být vybavena omezovačem rychlosti.

- (17) Výrobci vozidel kategorií M1 a N1 jsou povinni provádět laboratorní zkoušky motorů při nízkých teplotách podle přílohy V nařízení (EU) 2024/1257. Vzhledem k tomu, že teplotní podmínky týkající se laboratorní zkoušky emisí při nízkých teplotách jsou obsaženy ve zkoušce plyných znečišťujících látek a PN při silničních zkouškách (emise v reálném provozu), je skutečnost, zda je vyhověno emisním požadavkům při nízkých teplotách (při -7 °C) již prokázána v rámci povinnosti splnit požadavky týkající se emisí v reálném provozu (od -7 °C do 38 °C). Proto je v zájmu snížení nákladů výrobců souvisejících se zvláštními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2024/1257 vhodné odstranit tento požadavek na zvláštní nízkoteplotní laboratoř, neboť toto odstranění neporuší environmentální standardy zajištěné zkouškou emisí v reálném provozu.
- (18) Příloha V nařízení (EU) 2024/1257 vyžaduje, aby se při zkouškách motorů těžkých vozidel prováděly prokazovací zkoušky pro všechna použitelná paliva v rámci každého typu vozidla. S cílem výrazně snížit administrativní náklady související s těmito zkouškami, aniž by byly porušeny environmentální standardy, je vhodné zavést zkušební požadavky na úrovni kategorií vozidel v tabulkách 1, 2, 3, 4, 7 a 8 uvedené přílohy V.
- (19) Nařízení (EU) 2024/1257 zavádí palubní monitorovací systémy (OBM) a palubní zařízení pro monitorování spotřeby paliva a elektrické energie (OBFCM), jejichž cílem je usnadnit kontroly dodržování požadavků v reálném čase, snahu o harmonizaci, dohled nad životním cyklem, snížení nákladů na zkoušení a zefektivnění donucovacích opatření. Za účelem účinného přijímání, zpracovávání a uchovávání údajů z OBM a OBFCM je třeba ujasnit, že zmocnění Komise k přijímání prováděcích opatření se vztahuje rovněž na přijímání metod a požadavků potřebných pro monitorování shody typů vozidel.
- (20) V zájmu zajištění právní jasnosti po zrušení nařízení (EU) č. 540/2014, které obsahovalo ustanovení o zrušení nařízení Rady 70/157/EHS⁵¹, je nutné v tomto nařízení stanovit zrušení směrnice Rady 70/157/EHS. S cílem poskytnout výrobcům vozidel dostatek času na přizpůsobení jejich výrobních procesů, je vhodné stanovit přechodné období, během něhož by vozidla mohla být nadále schvalována v souladu s nařízením (EU) č. 540/2014,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení (ES) č. 561/2006

Ustanovení čl. 13 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006 se mění takto:

- 1) vkládá se nové písmeno fa), které zní:

⁵¹ Směrnice Rady 70/157/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se přípustné hladiny akustického tlaku a výfukového systému motorových vozidel (Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

„fa) vozidla používanými pro přepravu zboží s pohonem na elektřinu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně hmotnosti přívěsu nebo návěsu přesahuje 3,5 tuny, ale nepřesahuje 4,25 tuny;“

2) doplňuje se nové písmeno s), které zní:

„s) obytnými automobily, definovanými v části A bodě 5.1 přílohy I nařízení (EU) 2018/858, používanými výlučně k neobchodní přepravě.“

Článek 2

Změny nařízení (EU) 2018/858

Nařízení (EU) 2018/858 se mění takto:

1) v článku 5 se doplňuje nový odstavec 4, který zní:

„4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, kterými doplní toto nařízení stanovením technických požadavků, pokud jde o komunikaci a hardwarové rozhraní výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.“;

2) přílohy I a II se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 3

Změna nařízení (EU) 2019/2144

V článku 9 nařízení (EU) 2019/2144 se vkládá nový odstavec 5a, který zní:

„5a. Vozidla kategorie N₂ s pohonem na elektřinu s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 3,5 a 4,25 tuny nemusí být vybavena omezovačem rychlosti podle předpisu OSN č. 89.“

Článek 4

Změny nařízení (EU) 2024/1257

Nařízení (EU) 2024/1257 se mění takto:

1) v čl. 14 odst. 4 se písmeno j) nahrazuje tímto:

„j) metody, požadavky a zkoušky, včetně prahových hodnot pro shodu, pro zajištění výkonnosti zařízení OBFCM, systémů OBD a OBM a snímačů těchto zařízení a systémů a pro předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy mimo vozidlo, a to i za účelem monitorování shody typů vozidel;“

2) příloha V se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Článek 5

Zrušení

1. Nařízení (EU) č. 540/2014 se zrušuje.

2. Směrnice 70/157/EHS se zrušuje s účinkem ode dne 1. července 2027.

Článek 6

Přechodná ustanovení

Prohlášení o shodě pro nová vozidla vyrobená po [Úřad pro publikace: vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost] a schválená před 1. červencem 2028 v souladu s nařízením (EU) č. 540/2014 zůstávají v platnosti pro účely článků 48 a 49 nařízení (EU) 2018/858.

Článek 7

Vstup v platnost a použitelnost

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

2. Použije se ode dne [dvacátého dne po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*]. Články 3 se však použijí ode dne ... [datum provedení v návrhu, kterým se mění směrnice 92/6]

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

Ve Štrasburku dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ A DIGITÁLNÍ VÝKAZ

1.	RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU	3
1.1.	Název návrhu/podnětu	3
1.2.	Příslušné oblasti politik	3
1.3.	Cíle	3
1.3.1.	Obecné cíle	3
1.3.2.	Specifické cíle	3
1.3.3.	Očekávané výsledky a dopady	3
1.3.4.	Ukazatele výkonnosti	3
1.4.	Návrh/podnět se týká:	4
1.5.	Odůvodnění návrhu/podnětu	4
1.5.1.	Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu	4
1.5.2.	Přidaná hodnota ze zapojení EU (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto oddílu se „přidanou hodnotou ze zapojení EU“ rozumí hodnota plynoucí z akce Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.....	4
1.5.3.	Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti.....	4
1.5.4.	Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji.....	5
1.5.5.	Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků.....	5
1.6.	Doba trvání návrhu/podnětu a jeho finančního dopadu	6
1.7.	Předpokládaný způsob plnění rozpočtu	6
2.	SPRÁVNÍ OPATŘENÍ	8
2.1.	Pravidla pro sledování a podávání zpráv	8
2.2.	Systémy řízení a kontroly.....	8
2.2.1.	Odůvodnění navrhovaných způsobů plnění rozpočtu, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie.....	8
2.2.2.	Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění.....	8
2.2.3.	Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr mezi náklady na kontroly a hodnotou souvisejících spravovaných finančních prostředků) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)	8
2.3.	Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí.....	9
3.	ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU	10
3.1.	Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky.....	10
3.2.	Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky	12

3.2.1.	Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky	12
3.2.1.1.	Prostředky ze schváleného rozpočtu	12
3.2.1.2.	Prostředky z vnějších účelově vázaných příjmů	17
3.2.2.	Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků	22
3.2.3.	Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky	24
3.2.3.1.	Prostředky ze schváleného rozpočtu	24
3.2.3.2.	Prostředky z vnějších účelově vázaných příjmů	24
3.2.3.3.	Prostředky celkem	24
3.2.4.	Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů	25
3.2.4.1.	Financované ze schváleného rozpočtu	25
3.2.4.2.	Financované z vnějších účelově vázaných příjmů	26
3.2.4.3.	Potřeby v oblasti lidských zdrojů celkem	26
3.2.5.	Odhadovaný dopad na investice související s digitálními technologiemi	28
3.2.6.	Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem	28
3.2.7.	Příspěvky třetích stran	28
3.3.	Odhadovaný dopad na příjmy	29
4.	DIGITÁLNÍ ROZMĚR	29
4.1.	Požadavky digitálního významu	30
4.2.	Data	30
4.3.	Digitální řešení	31
4.4.	Posouzení interoperability	31
4.5.	Opatření na podporu digitálního provádění	32

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

1.2. Příslušné oblasti politik

1.3. Cíle

1.3.1. Obecné cíle

1.3.2. Specifické cíle

Specifický cíl č.

1.3.3. Očekávané výsledky a dopady

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

1.3.4. Ukazatele výkonnosti

Upřesněte ukazatele pro sledování pokroku a dosažených výsledků.

1.4. Návrh/podnět se týká:

nové akce

nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci⁵²

prodloužení stávající akce

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

1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

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

⁵² Uvedené v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

- 1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení EU (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto oddílu se „přidanou hodnotou ze zapojení EU“ rozumí hodnota plynoucí z akce Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.*

Důvody pro akci na úrovni EU (*ex-ante*)

Očekávaná vytvořená přidaná hodnota na úrovni EU (*ex-post*)

- 1.5.3. *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

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

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

1.6. Doba trvání návrhu/podnětu a jeho finančního dopadu

Časově omezená doba trvání

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

Časově neomezená doba trvání

- Provádění s obdobím rozběhu od RRRR do RRRR,
- poté plné fungování.

1.7. Předpokládaný způsob plnění rozpočtu

Přímé řízení Komisí

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

Sdílené řízení s členskými státy

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

- třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi,
- mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),
- Evropská investiční banka a Evropský investiční fond,
- subjekty uvedené v člancích 70 a 71 finančního nařízení,
- veřejnoprávní subjekty,
- soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém jim byly poskytnuty dostatečné finanční záruky,
- soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství veřejného a soukromého sektoru, kterým byly poskytnuty dostatečné finanční záruky,
- subjekty nebo osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o Evropské unii a určené v příslušném základním právním aktu,
- subjekty usazené v členském státě, které se řídí soukromým právem členského státu nebo právem Unie a které mohou být v souladu s odvětvovými pravidly pověřeny vynakládáním finančních prostředků Unie nebo využíváním rozpočtových záruk Unie, pokud jsou tyto subjekty ovládány veřejnoprávními subjekty nebo soukromoprávními subjekty pověřenými výkonem veřejné služby a byly jim poskytnuty dostatečné finanční záruky ve formě společné a nerozdílné odpovědnosti kontrolních subjektů nebo rovnocenné finanční záruky, jež mohou být pro každou akci omezeny na maximální výši podpory Unie.

Poznámky

--

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

--

2.2. Systémy řízení a kontroly

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

--

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

--

2.2.3. Odhad a odůvodnění nákladové efektivity kontrol (poměr mezi náklady na kontroly a hodnotou souvisejících spravovaných finančních prostředků) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)

--

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

--

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP ⁵³	zemí ESVO ⁵⁴	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů ⁵⁵	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
	[XX.YY.YY.YY]	RP/NRP	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE
	[XX.YY.YY.YY]	RP/NRP	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE
	[XX.YY.YY.YY]	RP/NRP	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE

- Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP	zemí ESVO	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
	[XX.YY.YY.YY]	RP/NRP	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE
	[XX.YY.YY.YY]	RP/NRP	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE
	[XX.YY.YY.YY]	RP/NRP	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE

⁵³ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

⁵⁴ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

⁵⁵ Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

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

3.2.1.1. Prostředky ze schváleného rozpočtu

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce		Číslo					
GŘ: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	CELKEM VFR na období 2021– 2027
			2024	2025	2026	2027	
Operační prostředky							
Rozpočtová položka	Závazky	(1a)					0,000
	Platby	(2a)					0,000
Rozpočtová položka	Závazky	(1b)					0,000
	Platby	(2b)					0,000
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy							
Rozpočtová položka		(3)					0,000
CELKEM prostředky pro GŘ <.....>	Závazky	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GŘ: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	CELKEM VFR na období 2021– 2027
			2024	2025	2026	2027	
Operační prostředky							
Rozpočtová položka	Závazky	(1a)					0,000
	Platby	(2a)					0,000
Rozpočtová položka	Závazky	(1b)					0,000

	Platby	(2b)						0,000
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy								
Rozpočtová položka		(3)						0,000
CELKEM prostředky pro GŘ <.....>	Závazky	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Rok	Rok	Rok	Rok	CELKEM VFR na období 2021–2027	
			2024	2025	2026	2027		
Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
CELKEM prostředky z OKRUHU <....> víceletého finančního rámce	Závazky	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Okruh víceletého finančního rámce	Číslo	
--	-------	--

GŘ: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	CELKEM VFR na období 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Operační prostředky							
Rozpočtová položka	Závazky	(1a)					0,000
	Platby	(2a)					0,000

Rozpočtová položka	Závazky	(1b)						0,000
	Platby	(2b)						0,000
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy								
Rozpočtová položka		(3)						0,000
CELKEM prostředky pro GŘ <.....>	Závazky	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GŘ: <.....>			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM VFR na období 2021– 2027
Operační prostředky							
Rozpočtová položka	Závazky	(1a)					0,000
	Platby	(2a)					0,000
Rozpočtová položka	Závazky	(1b)					0,000
	Platby	(2b)					0,000
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy							
Rozpočtová položka		(3)					0,000
CELKEM prostředky pro GŘ <.....>	Závazky	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM VFR na období 2021– 2027
Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
CELKEM prostředky z OKRUHU <....> víceletého finančního rámce	Závazky	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM VFR na období 2021–2027
• Operační prostředky CELKEM (všechny operační okruhy)	Závazky	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM (všechny operační okruhy)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
CELKEM prostředky z okruhů 1 až 6 víceletého finančního rámce (referenční částka)	Závazky	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Okruh víceletého finančního rámce	7	„Správní výdaje“					
GŘ: <.....>			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM VFR na období 2021–2027
• Lidské zdroje			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Ostatní správní výdaje			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GŘ <.....> CELKEM		Prostředky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GŘ: <.....>		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM VFR na období 2021–2027
• Lidské zdroje		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Ostatní správní výdaje		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GŘ <.....> CELKEM		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Prostředky						

CELKEM prostředky z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce	(Závazky celkem = platby celkem)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM VFR na období 2021– 2027
CELKEM prostředky z OKRUHŮ 1 až 7	Závazky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
víceletého finančního rámce	Platby	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. Prostředky z vnějších účelově vázaných příjmů

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	Číslo					

GŘ: <.....>		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM VFR na období 2021– 2027
Operační prostředky						
Rozpočtová položka	Závazky	(1a)				0,000
	Platby	(2a)				0,000

Rozpočtová položka	Závazky	(1b)						0,000
	Platby	(2b)						0,000
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy								
Rozpočtová položka		(3)						0,000
CELKEM prostředky pro GŘ <.....>	Závazky	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GŘ: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	CELKEM VFR na období 2021–2027	
			2024	2025	2026	2027		
Operační prostředky								
Rozpočtová položka	Závazky	(1a)						0,000
	Platby	(2a)						0,000
Rozpočtová položka	Závazky	(1b)						0,000
	Platby	(2b)						0,000
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy								
Rozpočtová položka		(3)						0,000
CELKEM prostředky pro GŘ <.....>	Závazky	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Rok	Rok	Rok	Rok	CELKEM VFR na období 2021–2027	
			2024	2025	2026	2027		
Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
CELKEM prostředky z OKRUHU <....>	Závazky	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

víceletého finančního rámce	Platby	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Okruh víceletého finančního rámce		Číslo					

GŘ: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	CELKEM VFR na období 2021– 2027
			2024	2025	2026	2027	
Operační prostředky							
Rozpočtová položka	Závazky	(1a)					0,000
	Platby	(2a)					0,000
Rozpočtová položka	Závazky	(1b)					0,000
	Platby	(2b)					0,000
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy							
Rozpočtová položka		(3)					0,000
CELKEM prostředky pro GŘ <.....>	Závazky	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GŘ: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	CELKEM VFR na období 2021– 2027
			2024	2025	2026	2027	
Operační prostředky							
Rozpočtová položka	Závazky	(1a)					0,000
	Platby	(2a)					0,000
Rozpočtová položka	Závazky	(1b)					0,000
	Platby	(2b)					0,000
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy							
Rozpočtová položka		(3)					0,000
CELKEM prostředky pro GŘ <.....>	Závazky	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Rok	Rok	Rok	Rok	CELKEM VFR

				2024	2025	2026	2027	na období 2021–2027
Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	(5)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM			(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
CELKEM prostředky z OKRUHU <....> víceletého finančního rámce	Závazky	=4+6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=5+6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM VFR na období 2021–2027
• Operační prostředky CELKEM (všechny operační okruhy)	Závazky	(4)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	(5)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM (všechny operační okruhy)			(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
CELKEM prostředky z okruhů 1 až 6 víceletého finančního rámce (referenční částka)	Závazky	=4+6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=5+6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

GŘ: <.....>	Rok	Rok	Rok	Rok	CELKEM
-------------	-----	-----	-----	-----	---------------

		2024	2025	2026	2027	VFR na období 2021–2027
• Lidské zdroje		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
•Ostatní správní výdaje		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GŘ <.....> CELKEM	Prostředky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GŘ: <.....>		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM VFR na období 2021–2027
• Lidské zdroje		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
•Ostatní správní výdaje		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GŘ <.....> CELKEM	Prostředky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

CELKEM prostředky z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce	(Závazky celkem = platby celkem)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM VFR na období 2021–2027
CELKEM prostředky z OKRUHŮ 1 až 7	Závazky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
víceletého finančního rámce	Platby	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků (nevyplňovat v případě decentralizovaných agentur)

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

Uveďte cíle a		Rok	Rok	Rok	Rok	Vložit počet let podle trvání finančního	CELKEM

výstupy ↓			2024		2025		2026		2027		dopadu (viz oddíl 1.6)							
	VÝSTUPY																	
	Druh ⁵⁶	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet	Náklady celkem
SPECIFICKÝ CÍL č. 1 ⁵⁷ ...																		
– Výstup																		
– Výstup																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 1																		
SPECIFICKÝ CÍL č. 2 ...																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 2																		
CELKEM																		

⁵⁶ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

⁵⁷ Popsaný v oddíle 1.3.2. „Specifické cíle“.

3.2.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

- Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

3.2.3.1. Prostředky ze schváleného rozpočtu

SCHVÁLENÉ PROSTŘEDKY	Rok	Rok	Rok	Rok	CELKEM 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
OKRUH 7					
Lidské zdroje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostatní správní výdaje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mezisoučet za OKRUH 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mimo OKRUH 7					
Lidské zdroje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostatní výdaje správní povahy	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mezisoučet mimo OKRUH 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
CELKEM	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Prostředky z vnějších účelově vázaných příjmů

VNĚJŠÍ ÚČELOVĚ VÁZANÉ PŘÍJMY	Rok	Rok	Rok	Rok	CELKEM 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
OKRUH 7					
Lidské zdroje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostatní správní výdaje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mezisoučet za OKRUH 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mimo OKRUH 7					
Lidské zdroje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostatní výdaje správní povahy	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mezisoučet mimo OKRUH 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
CELKEM	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Prostředky celkem

CELKEM SCHVÁLENÉ PROSTŘEDKY + VNĚJŠÍ ÚČELOVĚ VÁZANÉ PŘÍJMY	Rok	Rok	Rok	Rok	CELKEM 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
OKRUH 7					
Lidské zdroje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostatní správní výdaje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mezisoučet za OKRUH 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mimo OKRUH 7					
Lidské zdroje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostatní výdaje správní povahy	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Mezisosoučet mimo OKRUH 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
CELKEM	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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

3.2.4. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

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

3.2.4.1. Financované ze schváleného rozpočtu

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky (FTE)

SCHVÁLENÉ PROSTŘEDKY	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)				
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	0	0	0	0
20 01 02 03 (při delegacích EU)	0	0	0	0
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)	0	0	0	0
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)	0	0	0	0
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)	0	0	0	0
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky)				
20 02 01 (SZ, VNO z celkového rámce)	0	0	0	0
20 02 03 (SZ, MZ, VNO a MOD při delegacích EU)	0	0	0	0
Položka administrativní podpory [XX.01.YY.YY]	– v ústředí	0	0	0
	– při delegacích EU	0	0	0
01 01 01 02 (SZ, VNO v nepřímém výzkumu)	0	0	0	0
01 01 01 12 (SZ, VNO v přímém výzkumu)	0	0	0	0
Jiné rozpočtové položky (upřesněte) – okruh 7	0	0	0	0
Jiné rozpočtové položky (upřesněte) – mimo okruh 7	0	0	0	0
CELKEM	0	0	0	0

3.2.4.2. Financované z vnějších účelově vázaných příjmů

VNĚJŠÍ ÚČELOVĚ VÁZANÉ PŘÍJMY	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)				
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	0	0	0	0
20 01 02 03 (při delegacích EU)	0	0	0	0
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)	0	0	0	0
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)	0	0	0	0
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)	0	0	0	0
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky)				
20 02 01 (SZ, VNO z celkového rámce)	0	0	0	0

20 02 03 (SZ, MZ, VNO a MOD při delegacích EU)		0	0	0	0
Položka administrativní podpory [XX.01.YY.YY]	– v ústředí	0	0	0	0
	– při delegacích EU	0	0	0	0
01 01 01 02 (SZ, VNO v nepřímém výzkumu)		0	0	0	0
01 01 01 12 (SZ, VNO v přímém výzkumu)		0	0	0	0
Jiné rozpočtové položky (upřesněte) – okruh 7		0	0	0	0
Jiné rozpočtové položky (upřesněte) – mimo okruh 7		0	0	0	0
CELKEM		0	0	0	0

3.2.4.3. Potřeby v oblasti lidských zdrojů celkem

+ CELKEM SCHVÁLENÉ PROSTŘEDKY VNĚJŠÍ ÚČELOVĚ VÁZANÉ PŘÍJMY		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)					
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)		0	0	0	0
20 01 02 03 (při delegacích EU)		0	0	0	0
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)		0	0	0	0
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)		0	0	0	0
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)		0	0	0	0
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky)					
20 02 01 (SZ, VNO z celkového rámce)		0	0	0	0
20 02 03 (SZ, MZ, VNO a MOD při delegacích EU)		0	0	0	0
Položka administrativní podpory [XX.01.YY.YY]	– v ústředí	0	0	0	0
	– při delegacích EU	0	0	0	0
01 01 01 02 (SZ, VNO v nepřímém výzkumu)		0	0	0	0
01 01 01 12 (SZ, VNO v přímém výzkumu)		0	0	0	0
Jiné rozpočtové položky (upřesněte) – okruh 7		0	0	0	0
Jiné rozpočtové položky (upřesněte) – mimo okruh 7		0	0	0	0
CELKEM		0	0	0	0

Zaměstnanci potřební k provedení návrhu (v ekvivalentech plného pracovního úvazku):

	Současní zaměstnanci, kteří jsou k dispozici v útvarech Komise	Výjimečně požadovaní dodateční zaměstnanci*		
		Má být financováno z okruhu 7 nebo v rámci výzkumu	Má být financováno z položky BA	Má být financováno z poplatků
Pracovní místa podle plánu pracovních míst			Nepoužije se.	
Externí				

zaměstnanci (SZ, VNO, ZAP)				
----------------------------	--	--	--	--

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	
Externí zaměstnanci	

3.2.5. Odhadovaný dopad na investice související s digitálními technologiemi

Povinné: do níže uvedené tabulky by měl být zahrnut nejlepší odhad investic souvisejících s digitálními technologiemi, které návrh/podnět vyžaduje.

Pokud je to pro realizaci návrhu/podnětu nutné, měly by být prostředky z okruhu 7 výjimečně uvedeny v určeném řádku.

Prostředky z okruhů 1–6 by měly být vykázány jako „výdaje politiky v oblasti informačních technologií na operační programy“. Tyto výdaje se týkají provozního rozpočtu, který bude použit na opětovné použití / nákup / vývoj IT platforem/nástrojů přímo souvisejících s prováděním iniciativy a s nimi spojených investic (např. licence, studie, ukládání dat atd.). Informace uvedené v této tabulce by měly být v souladu s údaji uvedenými v oddíle 4 „Digitální rozměr“.

CELKEM prostředky na digitální oblast a IT	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	CELKEM VFR na období 2021– 2027
OKRUH 7					
Výdaje na informační technologie (podnikové)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mezisoučet za OKRUH 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mimo OKRUH 7					
Výdaje politiky v oblasti informačních technologií na operační programy	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mezisoučet mimo OKRUH 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
CELKEM	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem

Návrh/podnět:

- může být v plném rozsahu financován přerozdělením prostředků v rámci příslušného okruhu víceletého finančního rámce (VFR).
- vyžaduje použití nepřiděleného rozpětí v rámci příslušného okruhu VFR a/nebo použití zvláštních nástrojů definovaných v nařízení o VFR.
- vyžaduje revizi VFR.

3.2.7. Příspěvky třetích stran

Návrh/podnět:

- nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.

- počítá se spolufinancováním od třetích stran podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt					
Spolufinancované prostředky CELKEM					

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

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

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

Příjmová rozpočtová položka:	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁵⁸			
		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
Článek					

U účelově vázaných příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

--

Jiné poznámky (např. způsob/vzorec výpočtu dopadu na příjmy nebo jiné údaje).

--

4. DIGITÁLNÍ ROZMĚR

4.1. Požadavky digitálního významu

Odkaz na požadavek	Popis požadavku	Subjekt, na který se požadavek vztahuje nebo jehož se týká	Procesy na vysoké úrovni	Kategorie
Čl. 2 odst. 1	Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 82, které	Evropská komise Vnitrostátní	Výměna dat	Data

⁵⁸ Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 20 % nákladů na výběr.

	<p>pozměňují a doplňují toto nařízení, s cílem stanovit technické požadavky pro výhradně elektrická vozidla (PEV) a hybridní elektrická vozidla s externím nabíjením (OVC-HEV), pokud jde o jejich komunikaci a hardwarové rozhraní těchto vozidel s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení.</p>	<p>orgány Hospodářské subjekty</p>		
Čl. 4 odst. 1	<p>Komise v případě potřeby přijme ve spolupráci s členskými státy opatření, aby zajistila, že jsou údaje z OBM a OBFCM účinně a harmonizovaným způsobem přijímány, zpracovávány a uchovávány.</p>	<p>Evropská komise Vnitrostátní orgány Hospodářské subjekty</p>	Výměna dat	Data
Čl. 4 odst. 2	<p>metody, opatření, požadavky a zkoušky, včetně prahových hodnot pro shodu, pro zajištění výkonnosti zařízení OBFCM, systémů OBD a OBM a snímačů těchto zařízení a systémů, jakož i předávání údajů zaznamenávaných těmito zařízeními a systémy mimo vozidlo</p>	<p>Evropská komise Vnitrostátní orgány Hospodářské subjekty</p>		Data

4.2. Data

Druh dat	Odkaz na požadavek (požadavky)	Standard a/nebo specifikace (v příslušných případech)
Údaje týkající se komunikace výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením	Článek 2	Komise přijme opatření, kterými stanoví technické specifikace.

(OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení		
Údaje z OBM a OBFCM	Článek 4	Komise přijme opatření, kterými stanoví technické specifikace.

Soulad s Evropskou strategií pro data

Vysvětlení, jak jsou požadavky sladěny s Evropskou strategií pro data

Komise přijme opatření, která zajistí soulad s Evropskou strategií pro data

Soulad se zásadou „pouze jednou“

Vysvětlení, jak byla zohledněna zásada „pouze jednou“ a prověřena možnost opakovaného použití stávajících dat

V aktech v přenesené pravomoci bude zohledněna zásada „pouze jednou“.

Vysvětlení, jak jsou nově vytvořená data dohledatelná, přístupná, interoperabilní a opakovaně použitelná a jakým způsobem splňují standardy vysoké kvality

Všechny podrobnosti budou popsány v budoucích aktech v přenesené pravomoci.

Datové toky

Obecný popis datových toků

Druh dat	Odkazy na požadavky	Subjekty, které data poskytují	Subjekty, které data přijímají	Podnět pro výměnu dat	Četnost (v příslušných případech)
Údaje týkající se komunikace výhradně elektrických vozidel (PEV) a hybridních elektrických vozidel s externím nabíjením (OVC-HEV) s dobíjecí infrastrukturou, elektrizační soustavou a	Článek 2	Výrobci vozidel Provozovatelé elektrizační soustavy Jiné hospodářské subjekty	Výrobci vozidel Provozovatelé elektrizační soustavy Jiné hospodářské subjekty	//	//

stacionárními energetickými systémy schopnými podporovat funkce inteligentního a obousměrného nabíjení					
Údaje z OBM a OBFCM	Článek 4	Výrobci vozidel	Evropská komise Členské státy	//	//

4.3. Digitální řešení

Digitální řešení	Odkazy na požadavky	Hlavní požadované funkce	Odpovědný subjekt	Jak je zajištěna přístupnost?	Jak je zohledněna opakovaná použitelnost?	Použití technologií umělé inteligence (v příslušných případech)
Harmonizovaná datová infrastruktura OBM/OBFCM na úrovni EU	Článek 4	Komise přijme opatření, kterými se stanoví funkčnost.	Evropská komise	V opatřeních budou zohledněny požadavky na přístupnost	V opatřeních budou zohledněny požadavky na opakovatelnou použitelnost	//

Digitální řešení č. 1

Digitální a/nebo odvětvová politika (v příslušných případech)	Způsob, jakým je dosaženo souladu
<i>Akt o umělé inteligenci</i>	//
<i>Rámec EU pro kybernetickou bezpečnost</i>	Bude zohledněno v opatřeních.
<i>eIDAS</i>	Bude zohledněno v opatřeních.
<i>Jednotná digitální brána a IMI</i>	Bude zohledněno v opatřeních.

<i>Jiné</i>	//
-------------	----

4.4. Posouzení interoperability

Digitální veřejná služba nebo kategorie digitálních veřejných služeb	Popis	Odkazy na požadavky	Řešení pro Interoperabilní Evropu (NENÍ RELEVANTNÍ)	Jiná řešení interoperability
Zjednodušené monitorování výkonnosti vozidla v reálném provozu podle normy Euro 7	Zjednodušené monitorování výkonnosti vozidla v reálném provozu podle normy Euro 7	Článek 4	//	

Digitální veřejná služba č. 1

Posouzení	Opatření	Případné zbývající překážky (v příslušných případech)
Soulad se stávajícími digitálními a odvětvovými politikami		•
Organizační opatření pro bezproblémové přeshraniční poskytování digitálních veřejných služeb	• Bude stanoveno v opatřeních.	•
Opatření přijatá k zajištění sdíleného porozumění datům	• Bude stanoveno v opatřeních.	•
Používání společně dohodnutých otevřených technických specifikací a norem	• Bude stanoveno v opatřeních.	•

4.5. Opatření na podporu digitálního provádění

Popis opatření	Odkazy na požadavky	Úloha Komise (v příslušných případech)	Zapojené subjekty (v příslušných případech)	Předpokládaný harmonogram (v příslušných případech)
Komise přijme opatření, kterými stanoví společné technické specifikace.	Článek 2 Článek 4	Komise přijme tyto akty.	Členské státy Hospodářské subjekty	//