

V Bruseli 19. decembra 2025
(OR. en)

17050/25

**Medziinštitucionálny spis:
2025/0422 (COD)**

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

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	17. decembra 2025
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2025) 993 final
Predmet:	Návrh NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, (EÚ) 2018/858, (EÚ) 2019/2144 a (EÚ) 2024/1257, pokiaľ ide o zjednodušenie technických požiadaviek a skúšobných postupov pre motorové vozidlá, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 70/157/EHS a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 540/2014

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2025) 993 final.

Príloha: COM(2025) 993 final



V Štrasburgu 16. 12. 2025
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, (EÚ) 2018/858, (EÚ) 2019/2144 a (EÚ) 2024/1257, pokiaľ ide o zjednodušenie technických požiadaviek a skúšobných postupov pre motorové vozidlá, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 70/157/EHS a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 540/2014

{SWD(2025) 1056 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Hodnotový reťazec automobilového priemyslu je pilierom hospodárstva EÚ, ktorý predstavuje 589,3 miliardy EUR a 3,7 % celkovej pridanej hodnoty európskeho HDP a priamo zamestnáva 10,6 milióna Európanov¹.

V čoraz nepredvídateľnejšom obchodnom prostredí je zachovanie silného a konkurencieschopného automobilového priemyslu nevyhnutné na zabezpečenie strategickej autonómie EÚ a udržanie jej globálneho hospodárskeho postavenia.

V analýze, ktoré priniesli správy na vysokej úrovni Enrica Lettu a Maria Draghiho², sa medzi hlavné priority zaradilo zníženie regulačného zaťaženia a zjednodušenie právnych predpisov EÚ. Hoci existujúci regulačný rámec prináša predvídateľnosť a pomáha dosahovať naše spoločné ciele v oblasti verejnej politiky, nemal by pre odvetvie znamenať neprímeranú záťaž a náklady. Zástupcovia automobilového priemyslu EÚ nedávno zdôraznili, že európski výrobcovia vozidiel musia do roku 2030 začať dodržiavať veľký počet právnych predpisov³, čo si v niektorých prípadoch vyžiada až 25 % nákladov na výskum a vývoj⁴.

Predsedníčka von der Leyenová vo svojich politických usmerneniach pre Európsku komisiu na roky 2024 – 2029⁵ predstavila víziu zameranú na udržateľnú prosperitu a posilnenie konkurencieschopnosti v celej Európe, pričom zdôraznila potrebu urýchliť a uľahčiť podnikanie. To sa ďalej rozpracovalo prijatím Kompasu konkurencieschopnosti v januári 2025⁶, po čom nasledovala Dohoda o čistom priemysle vo februári 2025⁷ a oznámenie „Jednoduchšia a rýchlejšia Európa“ o vykonávaní a zjednodušení⁸. Zjednodušený regulačný rámec so zníženým administratívnym zaťažením bol uvedený ako jeden zo základných pilierov tohto nového plánu konkurencieschopnosti.

¹ Údaje sa zakladajú na štatistikách FIGARO Eurostatu: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data?etrans=sk#figaro>

² Draghiho správa o konkurencieschopnosti EÚ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=sk&etrans=sk.

³ Návrh ACEA na zjednodušený regulačný rámec <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ Strategický dokument ACEA – Regulačný rámec EÚ pre dekarbonizáciu cestnej dopravy <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ Politické usmernenia 2024 – 2029 https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_sk.

⁶ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Kompas konkurencieschopnosti pre EÚ, COM(2025) 30 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>.

⁷ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Dohoda o čistom priemysle: spoločný plán konkurencieschopnosti a dekarbonizácie, COM(2025) 85 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>.

⁸ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Jednoduchšia a rýchlejšia Európa: oznámenie o vykonávaní a zjednodušení, COM(2025) 47 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex%3A52025DC0047>.

V súlade s týmto programom v oblasti zjednodušenia sa v Odvetvovom akčnom pláne pre európsky automobilový priemysel⁹, prijatom v marci 2025, uvádzalo, že Komisia po konzultácii so zainteresovanými stranami vypracuje balík zameraný na regulačné zjednodušenie pre automobilový priemysel, a to zlepšením súdržnosti a konzistentnosti medzi rôznymi regulačnými požiadavkami. Takisto sa v ňom uviedol zámer Komisie, aby sa odvetviu pri predkladaní nových legislatívnych návrhov poskytol dostatočný čas na realizáciu s cieľom zohľadniť tieto nové regulačné požiadavky na motorové vozidlá v procese vývoja výrobkov. Tento program zjednodušenia je osobitne dôležitý vzhľadom na rastúcu zložitosť vývoja a architektúry vozidiel vrátane softvéru, modelov umelej inteligencie a zvyšujúcej sa autonómie.

V nadväznosti na uvedené záväzky sa v rámci súhrnného balíka opatrení pre automobilový priemysel zjednoduší a zefektívnia niektoré ustanovenia a postupy týchto aktov s cieľom dosiahnuť tieto špecifické ciele:

- Odstránenie regulačných prekážok brániacich zavádzaniu elektrických ľahkých úžitkových vozidiel

Elektrické ľahké úžitkové vozidlá sú ťažšie v dôsledku hmotnosti batérie. Hoci majú rovnaké užitočné zaťaženie a prípady použitia ako ľahké úžitkové vozidlá so spaľovacím motorom s maximálnou prípustnou hmotnosťou nižšou ako 3,5 tony, patria do rozsahu pôsobnosti pravidiel o čase jazdy a pravidiel o odpočinku, podľa ktorých sa vyžaduje inštalácia a používanie tachografu pre úžitkové vozidlá s maximálnou prípustnou hmotnosťou vyššou ako 3,5 tony, ako aj požiadavky na vybavenie obmedzovačmi rýchlosti. Z dôvodu týchto požiadaviek sú takéto ľahké elektrické vozidlá s hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony pre zákazníkov, z ktorých mnohí sú MSP a mikropodniky, menej atraktívne z dôvodu nákladov spojených s inštaláciou a používaním tachografu¹⁰ a obmedzovača rýchlosti. Takáto dodatočná záťaž brzdí zavádzanie elektrických ľahkých úžitkových vozidiel v porovnaní s podobnými ľahkými úžitkovými vozidlami so spaľovacím motorom, čo môže mať za následok aj zvýšené ťažkosti výrobcov vozidiel pri dosahovaní cieľov v oblasti emisií CO₂ pre ľahké úžitkové vozidlá.

Tento problém bol uznaný a zohľadnený aj v nedávnej revízii smernice EÚ o vodičských preukazoch¹¹, podľa ktorej bude vodičský preukaz skupiny B platný dva roky po jeho prvom vydaní pre vozidlá s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony, ale nepresahujúcou 4,25 tony.

Nariadenie (ES) č. 561/2006¹²: Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá týkajúce sa času jazdy, prestávok a doby odpočinku vodičov vozidiel vykonávajúcich nákladnú cestnú dopravu, ako aj vodičov vykonávajúcich osobnú cestnú dopravu s cieľom zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi cestnej dopravy, zlepšiť pracovné podmienky vodičov a prispieť k bezpečnosti cestnej premávky. Hlavným zariadením, ktoré sa

⁹ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Odvetvový akčný plán pre európsky automobilový priemysel, COM(2025) 95 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

¹⁰ Tachograf je zariadenie, ktoré zaznamenáva čas jazdy, prestávky a doby odpočinku, ako aj čas inej práce a dostupnosť vodičov vykonávajúcich cestnú prepravu tovaru alebo cestujúcich.

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/2205 z 22. októbra 2025 o vodičských preukazoch, ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1724 a smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2561 a zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 383/2012 (Ú. v. EÚ L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

¹² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1 – 14 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/slk>).

používa na kontrolu času jazdy a doby odpočinku, je tachograf. Inštalácia, konštrukcia a používanie tachografu sa upravujú v nariadení (EÚ) č. 165/2014¹³.

Nariadenie (EÚ) 2019/2144¹⁴: známe aj ako nariadenie o všeobecnej bezpečnosti, ktorým sa stanovujú požiadavky EÚ na bezpečnosť vozidiel na účely typového schvaľovania vozidiel vrátane požiadaviek, ktorými sa riešia konkrétne obavy zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ako sú chodci a cyklisti. Zahŕňa aj požiadavku, aby boli vozidlá N2¹⁵ vybavené obmedzovačmi rýchlosti.

- Zníženie nákladov na úpravu v súvislosti s emisnými skúškami podľa nariadenia Euro 7

V nariadení (EÚ) 2024/1257¹⁶ (Euro 7) sa v článku 14 ods. 7 stanovuje, že metódy merania výfukových emisií znečisťujúcich látok odrážajú metódy stanovené v nariadení (EÚ) 2017/1151¹⁷ (t. j. Euro 6). Zatiaľ čo však v nariadení Euro 6 boli pre laboratórnu skúšku pri nízkej teplote stanovené osobitné – podstatne vyššie – emisné limity, nariadenie Euro 7 neobsahuje osobitné emisné limity pre tento špecifický skúšobný postup. Požiadavka na dodržiavanie všeobecných emisných limitov v rámci takejto laboratórnej skúšky pri nízkej teplote je v rozpore so zámerom článku 14 ods. 7 a zvýšila by sa ňou regulačná záťaž pre výrobcov vozidiel, ako aj pre národné orgány typového schválenia bez akéhokoľvek prínosu pre environmentálne vlastnosti.

Okrem toho sa v prílohe V k nariadeniu Euro 7 vyžadujú pre typové schválenie motorov ťažkých úžitkových vozidiel skúšky pre každý typ vozidla. Touto požiadavkou sa zavedie zbytočná administratívna a regulačná záťaž tým, že sa znásobí počet skúšok bez toho, aby dosiahla ďalšie environmentálne prínosy. To nie je zosúladené so zámerom spoluzákonodarcov sprísniť emisné limity pre ťažké úžitkové vozidlá a zároveň zachovať zavedené skúšobné metódy nariadenia Euro 6.

¹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1–33 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/slk>).

¹⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1–40 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/slk>).

¹⁵ Podľa vymedzenia v článku 4 ods. 1 písm. b) bode ii) nariadenia (EÚ) 2018/858: motorové vozidlá s najväčšou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony, ale nepresahujúcou 12 ton.

¹⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257 z 24. apríla 2024 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 (Ú. v. EÚ L, 2024/1257, 8.5.2024 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/slk>).

¹⁷ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1–643 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/slk>).

Napokon sa v nariadení Euro 7 neuvádza nič konkrétne, pokiaľ ide o metódy spracovania údajov získaných z palubných monitorovacích systémov (ďalej len „OBM“) a palubných zariadení na monitorovanie spotreby paliva a elektrickej energie (ďalej len „OBFCM“) prítomných vo vozidlách podľa normy Euro 7, čo by mohlo viesť k neharmonizovaným a neefektívnym prístupom, ktorými by sa zvýšili náklady výrobcov vozidiel a orgánov.

Nariadenie (EÚ) 2024/1257: toto nariadenie, známe aj ako Euro 7, sa vzťahuje na typové schvaľovanie vozidiel, motorov a súvisiacich systémov a komponentov z hľadiska ich emisií a životnosti batérií. Zavádzajú sa ním aj opatrenia týkajúce sa palubného monitorovania emisií, výkonu batérie a emisných parametrov počas celej životnosti vozidla.

- Zlepšenie súdržnosti a zabránenie roztrieštenosti trhu (hluk; interoperabilita vozidla s nabíjacou infraštruktúrou a elektrizačnou sústavou)

V nariadení (EÚ) č. 540/2014¹⁸ sa stanovujú povinné limitné hodnoty hluku pre rôzne kategórie vozidiel a vývoj systémov zvukovej signalizácie vozidla (ďalej len „systém AVAS“) pre elektrické vozidlá. Nariadením EÚ o typovom schvaľovaní motorových vozidiel sa zároveň uznáva súlad s predpismi OSN o hluku a systéme AVAS ako alternatíva. Keďže nariadenie (EÚ) č. 540/2014 neobsahuje mechanizmus aktualizácie požiadaviek v súlade s vývojom v rámci OSN, vznikol paralelný súbor pravidiel na získanie typového schválenia motorového vozidla s potenciálnymi medzerami a nezrovnalosťami pre automobilový priemysel, národné schvaľovacie úrady a orgány dohľadu nad trhom.

Nariadenie (EÚ) č. 540/2014: Cieľom nariadenia (EÚ) č. 540/2014 je obmedziť hlavné zdroje hluku vydávaného motorovými vozidlami. V nariadení sa stanovujú limitné hodnoty hluku pre rôzne kategórie vozidiel, pravidlá označovania a informovania spotrebiteľov a vývoj systémov zvukovej signalizácie vozidla (AVAS) pre elektrické vozidlá.

Keďže sa technológia batériových elektrických vozidiel vyvíja rýchlym tempom a elektrické vozidlá čím ďalej prenikajú na trh, interoperabilita medzi vozidlami, nabíjacou infraštruktúrou a elektrizačnou sústavou je čoraz dôležitejšia. Harmonizovaný prístup k interoperabilite – na úrovni EÚ – je nevyhnutný na to, aby sa predišlo roztrieštenosti určitých technických požiadaviek, ktoré sa v súčasnosti vypracúvajú mimo rámca typového schvaľovania vozidiel, najmä pokiaľ ide o vykonávanie revidovaných sieťových predpisov [DDC 2.0 – nariadenie (EÚ) 2016/1388¹⁹ a RfG 2.0 – nariadenie (EÚ) 2016/631²⁰]. Na zabezpečenie harmonizovaných spôsobilostí batériových elektrických vozidiel a umožnenie interoperabilných služieb energetického prepojenia medzi vozidlami a elektrizačnou sústavou (V2G) budú preto tieto vozidlá musieť spĺňať určité technické požiadavky. Z týchto dôvodov by sa v nariadení (EÚ) 2018/858 malo stanoviť splnomocnenie Komisie²¹.

¹⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 540/2014 zo 16. apríla 2014 o hladine zvuku motorových vozidiel a o náhradných systémoch tlmenia hluku a zmene smernice 2007/46/ES a o zrušení smernice 70/157/EHS (Ú. v. EÚ L 158, 27.5.2014, s. 131 – 195 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj/slk>).

¹⁹ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1388 zo 17. augusta 2016, ktorým sa stanovuje sieťový predpis pre pripojenie odberateľov do elektrizačnej sústavy (Ú. v. EÚ L 223, 18.8.2016, s. 10 – 54 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/slk>).

²⁰ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/631 zo 14. apríla 2016, ktorým sa stanovuje sieťový predpis pre požiadavky na pripojenie výrobcov elektriny do elektrizačnej sústavy (Ú. v. EÚ L 112, 27.4.2016, s. 1 – 68 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

²¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

Nariadenie (EÚ) 2018/858: predstavuje všeobecný rámec, ktorým sa stanovujú celounijné pravidlá týkajúce sa technických požiadaviek a postupov na zabezpečenie toho, aby nové typy motorových vozidiel a ich prípojné vozidlá spĺňali požiadavky schválené EÚ v oblasti bezpečnosti a ochrany životného prostredia. Jeho cieľom je zvýšiť úroveň kvality a nezávislosť typového schvaľovania vozidiel.

– Urýchlenie zavádzania cenovo dostupných malých elektrických vozidiel

V súčasnosti je na európskom trhu nedostatok cenovo dostupných malých elektrických vozidiel. Segmenty A a B v porovnaní s rokom 2019 spolu stratili 1,6 milióna objemu predaja a v roku 2024 70 % predaja nových batériových elektrických vozidiel predstavovali veľké automobily (segmenty E a F) a športovo-úžitkové vozidlá²². To súvisí so všeobecným trendom zvyšovania cien vozidiel v celej EÚ, v dôsledku čoho sa individuálne vlastníctvo vozidla postupne stáva pre mnohé domácnosti strednej triedy nedostupným. Predsedníčka Komisie preto v septembri 2025 oznámila iniciatívu pre malé, cenovo dostupné vozidlá, ktorej cieľom je stimulovať trh s malými elektrickými vozidlami. To si bude vyžadovať ciele regulácie opatrenia. Komisia sa bude usilovať o zmrazenie nových požiadaviek na desať rokov a navrhne ciele stimuly v normách týkajúcich sa emisií CO₂ pre malé elektrické vozidlá. Iniciatíva môže viesť aj k fiškálnym (ako sú subvenčné schémy) a nefiškálnym stimulom (ako je vyhradené parkovacie miesto), ktoré sú v prípade potreby zlučiteľné s pravidlami štátnej pomoci. Na tento účel je potrebné doplniť do právnych predpisov o motorových vozidlách vymedzenie malého elektrického vozidla, ktoré sa môže použiť na ciele opatrenia v právnych predpisoch EÚ a v členských štátoch. To by podnikom prinieslo zjednodušenie, posilnili by sa podnikateľské dôvody na ziskovú výrobu cenovo dostupných malých elektrických vozidiel v Európe a znížila by sa cena pre spotrebiteľov.

Predkladaný návrh je len prvým krokom k naplneniu programu zjednodušenia pre európsky automobilový priemysel. Obsahuje len obmedzený počet cieleň, ale účinných zjednodušujúcich opatrení. V súvislosti so zjednodušením vzniesli zainteresované strany ďalšie otázky týkajúce sa zjednodušenia regulačného rámca pre automobilový priemysel, ktoré nie sú predmetom tohto súhrnného balíka opatrení, ale budú sa posudzovať pri ďalšom vývoji a vykonávaní právnych predpisov v oblasti motorových vozidiel. Európske združenie výrobcov automobilov (ACEA) v rámci konzultácií so zainteresovanými stranami uviedlo približne 130 pripravovaných právnych predpisov, ktoré majú vplyv na automobilový priemysel (²³).

²² „Segmenty“ vozidiel sa vzťahujú na neformálne veľkostné triedy, ktoré sa bežne používajú na európskom trhu. Segment A: miniautomobily (napr. veľmi malé mestské vozidlá). Segment B: malé automobily. Segment C: automobily nižšej strednej triedy. Segment D: automobily strednej triedy. Segment E: automobily vyššej strednej triedy. Segment F: luxusné automobily. Tieto kategórie sú skôr opisnými konvenciami než právne vymedzenými triedami.

²³ Nariadenie REACH; nariadenie o klasifikácii, označovaní a balení látok a zmesí; nariadenia o perzistentných organických látkach; nariadenie o batériách; smernica o energii z obnoviteľných zdrojov; akt o údajoch; nariadenie o fluórovaných skleníkových plynch; smernica o obmedzení nebezpečných látok; akt o kritických surovinách; európske nariadenie o udržateľných výrobkoch; smernica o rádiových zariadeniach; smernica o nízkom napätí; smernica o elektromagnetickej kompatibilite; smernica o pyrotechnických výrobkoch; nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá; akt o umelej inteligencii; nariadenie o dohlade nad trhom; smernica o tlakových zariadeniach; smernica o tlakových nádobách; smernica o prepravovateľných tlakových zariadeniach; smernica o inteligentných dopravných systémoch; sieťový predpis pre pripojenie do elektrizačnej sústavy; akt o kybernetickej odolnosti; nariadenie o strojových zariadeniach; smernica o kontrole technického stavu motorových vozidiel.

Tento zoznam združenia ACEA však obsahuje takmer 70 aktualizácií predpisov OSN, ktoré v súčasnosti nie sú všetky povinné v právnych predpisoch EÚ. Z nich Európska komisia určila približne 40 zmien existujúcich alebo nových predpisov OSN, ktoré Komisia odloží alebo neprijme v EÚ.

Program zjednodušenia bude okrem toho založený na týchto všeobecných zásadách:

Zoskupovanie regulačných požiadaviek do skupín

Komisia by mohla zoskupiť nové regulačné požiadavky špecifické pre motorové vozidlá pri stanovovaní dátumov povinného uplatňovania v sekundárnych právnych predpisoch – pokiaľ zákonodarca v právnom akte nestanovil iný dátum. Stanovil by sa jedinečný „dátum súladu pre automobilový priemysel“, čím by sa podnikom uľahčilo dodržiavanie právnych predpisov.

Okrem toho Komisia v rámci právnych možností zabezpečí, aby sa pre právne predpisy, ktoré sa netýkajú špecificky automobilového priemyslu, stanovil mechanizmus, ktorým sa zabezpečí, že požiadavky pre automobilový priemysel nadobudnú účinnosť „dátumom dosiahnutia súladu pre automobilový priemysel“.

Rešpektovanie času na realizáciu pre odvetvie

V Odvetvovom akčnom pláne pre európsky automobilový priemysel sa Komisia zaviazala, že pri predkladaní legislatívnych návrhov poskytne dostatočný čas na realizáciu, aby odvetvie zohľadnilo takéto nové regulačné požiadavky v procese vývoja výrobkov. Ide o všeobecnú zásadu, ktorú je Komisia pripravená dodržiavať, ale nemôže sa z nej stať právna požiadavka v súhrnnom akte.

Rozsah pôsobnosti nových regulačných požiadaviek

V právnych predpisoch týkajúcich sa motorových vozidiel sa vždy uvádza iný dátum uplatňovania pre nové typy vozidiel a pre všetky nové vozidlá (t. j. pre existujúce typy vozidiel), aby sa zohľadnila potreba prepracovania. V niektorých prípadoch, ako napríklad v nariadení o systéme eCall, sa stanovili požiadavky len pre nové typy vozidiel. Rozhodnutie neregulovať existujúce typy vozidiel treba prijať podľa jednotlivých prípadov, pričom je potrebné zvážiť náklady na prepracovanie existujúcich typov vozidiel, ktoré môžu mať vysoký vplyv na malé vozidlá s nižšími maržami, a prínosy nových regulačných požiadaviek.

Zjednodušenie rámca typového schvaľovania

Vzhľadom na rastúcu rýchlosť inovácií v odvetví, najmä pokiaľ ide o trendy v oblasti automatizovanej jazdy a aktualizácií softvéru, je vhodné posúdiť potenciál zjednodušenia rámca EÚ pre typové schvaľovanie motorových vozidiel. Zložitost' regulačného rámca môže byť pre výrobcov z EÚ prekážkou v globálnej hospodárskej súťaži s výrobcami z iných jurisdikcií.

V roku 2026 vykoná Komisia hodnotenie rámcového nariadenia o typovom schvaľovaní motorových vozidiel, nariadenia (EÚ) 2018/858. Pomôže to posúdiť potenciál zníženia nákladov na skúšanie a podávanie správ pre automobilový priemysel. Predbežnou analýzou útvarov Komisie sa zistil potenciál znížiť počet laboratórnych skúšok počas typového schvaľovania väčším využívaním virtuálneho skúšania a uplatňovaním postupov posudzovania rizík s cieľom posúdiť, ako možno najlepšie kombinovať skúšky *ex ante* s monitorovaním počas používania (ako sa to už uplatňuje v nariadení Euro 7, kde sa ľahšie skúšky *ex ante* dopĺňajú palubným monitorovaním emisií).

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

Návrh je súčasťou balíka opatrení týkajúcich sa konkurencieschopnosti európskeho automobilového priemyslu. Jeho cieľom, aby sa priemyselnému odvetviu znížili administratívne náklady a náklady na prispôbenie a zabezpečilo tým dobré fungovanie

jednotného trhu s motorovými vozidlami a zároveň sa zachovala vysoká úroveň bezpečnosti a environmentálnych vlastností stanovená v regulačnom rámci.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Táto iniciatíva prispieva k zjednodušeniu regulačného rámca pre automobilový priemysel, ako sa uvádza v Odvetvovom **akčnom pláne pre európsky automobilový priemysel**. Je súčasťou balíka opatrení v oblasti automobilového priemyslu, ktorým sa spolu s revíziou výkonnosti osobných a dodávkových vozidiel v oblasti emisií CO₂, dekarbonizáciou podnikových vozových parkov a balíkom na podporu výroby batérií zvyšuje konkurencieschopnosť automobilového priemyslu EÚ pri prechode na mobilitu s nulovými emisiami.

V súlade s akčným plánom sa touto iniciatívou zlepšuje súdržnosť a konzistentnosť medzi rôznymi regulačnými požiadavkami. Plnia sa ňou ciele programu zjednodušenia a stratégie jednotného trhu pre automobilový priemysel. Zjednodušujúce opatrenia nemajú vplyv na politické ciele príslušných nariadení. Opatrenia prispievajú k dekarbonizácii automobilového priemyslu tým, že sa nimi odstraňujú regulačné prekážky pre zavádzanie elektrických ľahkých úžitkových vozidiel v súlade s výkonnosťou osobných a dodávkových vozidiel v oblasti emisií CO₂. Zjednodušujúce opatrenia nemajú vplyv na environmentálne vlastnosti vozidiel a sú plne v súlade s environmentálnymi cieľmi znižovania znečistenia ovzdušia a okolitého hluku z motorových vozidiel. Zjednodušujúcimi opatreniami sa neznižuje bezpečnosť vozidiel a sú plne v súlade s politikami EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

Okrem toho sa v súhrnnom nariadení o digitálnych službách²⁴ uvádzajú technické zmeny právnych predpisov v oblasti digitálnych služieb týkajúcich sa automobilového priemyslu, okrem iného vrátane začiatku uplatňovania ustanovení o vysokorizikovej umelej inteligencii, zvyškového spracúvania osobných údajov osobitnej kategórie na účely tréningu, testovania a prevádzky umelej inteligencie a konsolidácie ustanovení právnych predpisov EÚ o údajoch.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Návrh vychádza z článkov 91 a 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie v súlade s pôvodnými právnymi základmi pre prijatie odvetvových rámcov, ktoré sa majú týmto návrhom zmeniť.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Nariadenia, ktoré sa majú zmeniť, sú právnymi aktmi EÚ. Preto je potrebné vykonať zmeny týchto nariadení na úrovni EÚ.

- **Proporcionalita**

Iniciatíva neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie cieľov zjednodušenia a zníženia záťaže bez toho, aby sa znížila ochrana ľudského zdravia a životného prostredia.

- **Výber nástroja**

Týmto návrhom sa menia nariadenia prijaté riadnym legislatívnym postupom, a preto je potrebné prijať zmeny uvedených nariadení nariadením v súlade s riadnym legislatívnym postupom.

²⁴ Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) 2016/679, (EÚ) 2018/1724, (EÚ) 2018/1725, (EÚ) 2023/2854 a smernice 2002/58/ES, (EÚ) 2022/2555 a (EÚ) 2022/2557, pokiaľ ide o zjednodušenie legislatívneho rámca v digitálnej oblasti, a ktorým sa zrušujú nariadenia (EÚ) 2018/1807, (EÚ) 2019/1150, (EÚ) 2022/868 a smernica (EÚ) 2019/1024 (súhrnný balík opatrení v digitálnej oblasti) (COM(2025) 837 final <https://digital-strategy.ec.europa.eu/sk/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

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

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Neuplatňuje sa.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

V rámci strategického dialógu o budúcnosti európskeho automobilového priemyslu v januári 2025 a verejnej konzultácie o budúcnosti európskeho automobilového priemyslu²⁵ upozornili vedúci predstavitelia odvetvia na potrebu zjednodušenia regulačného rámca. Komisia následne zisťovala názory odvetvia a ostatných zainteresovaných strán v rámci rôznych dvojstranných výmen, prostredníctvom písomných podaní zainteresovaných strán obsahujúcich návrhy na regulačné zjednodušenie a na stretnutí s pracovnou skupinou pre motorové vozidlá²⁶. Z týchto podnetov zainteresovaných strán vyplynuli rôzne návrhy na zjednodušenie alebo objasnenie niektorých ustanovení právnych predpisov v oblasti automobilového priemyslu a odstránenie zbytočného administratívneho zaťaženia vyplývajúceho z týchto ustanovení.

Dňa 14. októbra 2025 začala Európska komisia cieľenú konzultáciu so zainteresovanými stranami vo forme online prieskumu s cieľom získať spätnú väzbu k predbežnému zoznamu zmien existujúcich predpisov v automobilovom priemysle. Tento prieskum bol zaslaný viac ako 130 zainteresovaným stranám (68 odpovedí) z automobilového priemyslu, medzi ktorými boli výrobcovia vozidiel, výrobcovia automobilových komponentov, priemyselné združenia, mimovládne organizácie, prevádzkovatelia vozových parkov, národné schvaľovacie úrady, orgány dohľadu nad trhom a iné príslušné národné orgány. Zainteresované strany boli vyzvané, aby vyjadrili svoj názor na predbežný zoznam zmien, t. j. či očakávajú, že opatrenia budú mať pozitívny, neutrálny alebo negatívny hospodársky, sociálny alebo environmentálny vplyv a vplyv na regulačné zaťaženie. Okrem toho dostala Komisia od zainteresovaných strán niekoľko pozičných dokumentov, v ktorých poskytli dodatočné návrhy, údaje a odhady nákladov, ktoré boli zohľadnené pri príprave tohto návrhu.

Vo všetkých skupinách zainteresovaných strán sa prejavila silná podpora navrhovaných opatrení.

- **Posúdenie vplyvu**

Vzhľadom na potrebu urýchlene predložiť návrh na riešenie zistených problémov s cieľom znížiť administratívne zaťaženie pre podniky a orgány nebolo možné vypracovať posúdenie vplyvu.

V súlade so zásadami lepšej právnej regulácie je však k tomuto návrhu priložený pracovný dokument útvarov Komisie, ktorý obsahuje analýzu vplyvov navrhovaných opatrení založenú na existujúcich údajoch a informáciách získaných počas cieľených konzultácií so zainteresovanými stranami a písomných podnetoch získaných od zainteresovaných strán.

Na základe dostupných informácií sa predpokladá, že by zmeny priniesli významné ročné úspory nákladov vo výške 706 miliónov EUR pre odvetvie vrátane MSP, občanov a orgány verejnej správy.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Tento návrh je súčasťou záväzku Európskej komisie znížiť regulačné zaťaženie ľudí, podnikov a orgánov verejnej správy v EÚ s cieľom zvýšiť prosperitu a odolnosť EÚ. Cieľom návrhu je preto zjednodušiť ustanovenia právnych predpisov v oblasti automobilového

²⁵ Verejná konzultácia o budúcnosti európskeho automobilového priemyslu https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Buducnost-europskeho-automobiloveho-priemyslu_sk.

²⁶ Expertná skupina Komisie so zástupcami členských štátov a širokým spektrom zainteresovaných strán z automobilového priemyslu a občianskej spoločnosti.

priemyslu a znížiť zbytočnú záťaž a náklady pre podniky a orgány bez toho, aby sa narušila ochrana životného prostredia a bezpečnosť vozidiel.

- **Základné práva**

Návrh rešpektuje základné práva zakotvené v Charte základných práv Európskej únie²⁷ a dodržiava zásady v nej uznané. Zníženie administratívneho zaťaženia podnikov by malo viesť k spoločenským prínosom v oblasti tvorby bohatstva, zamestnanosti a inovácií. Cieľom návrhu je zároveň zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a bezpečnosti vozidiel.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Táto iniciatíva nebude pre Komisiu znamenať žiadne dodatočné náklady.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Komisia bude monitorovať vykonávanie a uplatňovanie nových ustanovení a ich dodržiavanie. Nariadenia, ktoré sa majú týmto návrhom zmeniť, okrem toho podliehajú pravidelnému hodnoteniu ich účinnosti, efektívnosti pri dosahovaní ich cieľov, relevantnosti, súdržnosti a pridanej hodnoty v súlade so zásadami lepšej právnej regulácie. Tento návrh si nevyžaduje plán vykonávania.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Navrhované zmeny **nariadenia (ES) č. 561/2006**: prvou navrhovanou zmenou je umožniť členským štátom, aby oslobodili elektrické dodávkové vozidlá kategórie N2²⁸ s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony, ale nepresahujúcou 4,25 tony, ktoré sa používajú výlučne vo vnútroštátnej doprave, od povinnosti inštalovať inteligentné tachografy, aby sa zrovnoprávnili so svojimi ekvivalentmi na fosílné palivá, naftovými dodávkovými vozidlami kategórie N1²⁹.

Hlavným očakávaným vplyvom navrhovaného opatrenia je zníženie nákladov pre spoločnosti, najmä MSP, ktoré sú primárnymi používateľmi/kupujúcimi takýchto dodávkových vozidiel, ktoré už nebudú musieť inštalovať inteligentné tachografy pre daný typ elektrického dodávkového vozidla. Odstránenie tachografu okrem toho znamená aj zníženie administratívneho zaťaženia/nákladov pre spoločnosti/vodičov, ktorí už nebudú musieť sťahovať údaje z tachografov (2 až 4 hodiny mesačne). Okrem toho vyrovnanie podmienok medzi naftovými dodávkovými vozidlami kategórie N1 a elektrickými dodávkovými vozidlami kategórie N2 prostredníctvom znížených cien za elektrické dodávkové vozidlá kategórie N2 pomôže stimulovať zavádzanie takýchto elektrických dodávkových vozidiel.

Na obytné automobily alebo súpravy obytných automobilov, ktoré presahujú 7,5 tony, sa takisto vzťahujú pravidlá o čase jazdy, dobe odpočinku a inštalácii a používaní tachografu.

Vo veci C-666/21 pred Súdny dvorom Európskej únie (ďalej len „SDEÚ“)³⁰ občan vyjadril názor, že nariadenia (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 nie sú určené pre nekomerčných používateľov a že takéto vozidlá by sa nemali považovať za komerčnú dopravu. Súdny dvor však rozhodol, že takéto pravidlá sa môžu vzťahovať na nekomerčných používateľov

²⁷ Ú. v. EÚ C 326, 26.10.2012, s. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj

²⁸ Podľa článku 4 ods. 1 písm. b) bodu ii) nariadenia (EÚ) 2018/858 sú vozidlá kategórie N2: motorové vozidlá s najväčšou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony, ale nepresahujúcou 12 ton.

²⁹ Podľa článku 4 ods. 1 písm. b) bodu i) nariadenia (EÚ) 2018/858 sú vozidlá kategórie N1: motorové vozidlá s najväčšou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony.

³⁰ Rozsudok z 2. marca 2023 – Åklagarmyndigheten – vec C-666/21, EU:C:2023:149.

s vozidlami s hmotnosťou vyššou ako 7,5 tony. Súdny dvor najmä rozhodol, že „*pojem ,cestná doprava tovaru‘ [...] zahŕňa cestnú dopravu vykonávanú vozidlom, ktorého maximálna prípustná hmotnosť v zmysle článku 4 písm. m) nariadenia č. 561/2006 v znení zmien presahuje 7,5 tony, a to aj v prípade, že je upravené tak, aby slúžilo nielen ako dočasný obytný priestor, ale aj na prepravu tovaru na účely nesúvisiace s podnikaním, pričom nosnosť tohto vozidla a kategória, do ktorej je zapísané vo vnútroštátnej evidencii motorových vozidiel, nemajú v tejto súvislosti žiadny význam*“.

S cieľom objasniť právny rámec týkajúci sa osobitného prípadu obytných automobilov s maximálnou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 7,5 tony, ktoré sa používajú na súkromné účely, a poskytnúť právnu zrozumiteľnosť výrobcom takýchto vozidiel a ich zákazníkom, spočíva druhá navrhovaná zmena v doplnení nového písmena s) do článku 13 nariadenia (ES) č. 561/2006, ktoré umožní členským štátom vyňať obytné automobily z pravidiel o čase jazdy, dobe odpočinku a tachografe. Plánované oslobodenie týchto vozidiel od povinnosti používať tachografy navyše prinesie vodičom, ktorí využívajú obytné automobily na turizmus, nižšie náklady a väčšiu istotu.

Navrhované zmeny **nariadenia (EÚ) 2019/2144**: navrhovaná zmena spočíva v oslobodení elektrických dodávkových vozidiel kategórie N2 s maximálnou prípustnou hmotnosťou vyššou ako 3,5 tony a nižšou ako 4,25 tony od povinnosti vybaviť ich obmedzovačmi rýchlosti, čím sa zrovnoprávnia s ich ekvivalentmi na fosílnu palivá, naftovými dodávkovými vozidlami kategórie N1. .

Hlavným očakávaným vplyvom navrhovaného opatrenia je zníženie nákladov pre spoločnosti, najmä MSP, ktoré sú primárnymi používateľmi/kupujúcimi takýchto dodávkových vozidiel. Úspora nákladov bude vyplývať nielen z nevzniknutých nákladov súvisiacich s inštaláciou obmedzovača rýchlosti, ale aj z väčšej prevádzkovej flexibility vyplývajúcej z možnosti jazdiť na týchto vozidlách po diaľnici mierne vyššou rýchlosťou. Okrem toho vyrovnanie podmienok medzi naftovými dodávkovými vozidlami kategórie N1 a elektrickými dodávkovými vozidlami kategórie N2 prostredníctvom znížených cien za elektrické dodávkové vozidlá kategórie N2 pomôže stimulovať zavádzanie takýchto elektrických dodávkových vozidiel. Napokon je dôležité zdôrazniť, že sa neočakáva, že táto výnimka bude mať negatívny vplyv na environmentálne alebo bezpečnostné vlastnosti dotknutých vozidiel. Navrhované zmeny **nariadenia (EÚ) 2024/1257**: Teplotné podmienky „laboratórnej skúšky pri nízkej teplote z hľadiska emisií“ uvedené v tabuľkách 1 a 2 prílohy V sú zahrnuté do skúšky „plynné znečisťujúce látky a počet častíc pri cestnej skúške (RDE)“ v tých istých tabuľkách. Na preukázanie splnenia emisných požiadaviek pri nízkych teplotách (pri -7°C) sa vzťahuje povinnosť splniť požiadavky na emisie pri skutočnej jazde (ďalej „RDE“) (od -7°C do 38°C), a preto sa považuje za opodstatnené zrušiť osobitnú laboratórnu skúšku pri nízkej teplote (typ 6).

Účinky, ktoré možno očakávať od navrhovaného opatrenia, sa sústreďujú predovšetkým na zachovanie zámeru spoluzákonodarcov dodržiavať pravidlá nariadenia Euro 6 v súlade s článkom 14 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2024/1257, zníženie regulačného zaťaženia bez vytvárania problémov s dodržiavaním predpisov a zabezpečenie právnej istoty.

Ďalšie navrhované opatrenie spočíva v tom, že pri typovom schvaľovaní motora (samostatnej technickej jednotky) podľa normy Euro 7 sa namiesto pojmu „typy vozidiel“ používa pojem „kategórie vozidiel“, t. j. „vyžadujú sa preukazovacie skúšky pre všetky palivá, ktorým je udelené typové schválenie podľa typu kategórie vozidla, a vyhlásenie o súlade pre všetky palivá, všetky užitočné zaťaženia a všetky uplatniteľné kategórie vozidiel v tabuľkách 3, 4, 7 a 8 prílohy V k nariadeniu (EÚ) 2024/1257“.

Predpokladá sa, že navrhované opatrenie povedie k podstatnému zníženiu regulačného zaťaženia, a to administratívneho, ako aj skúšobného, bez toho, aby boli ohrozené environmentálne normy. Predíde sa ním opakovanému skúšaniam motorov v rôznych typoch vozidiel, v ktorých sa používa identická technológia, a znižujú sa ním náklady spojené s viacnásobným typovým schvaľovaním a skúšaním. Podporuje sa ním stabilita trhu a môže potenciálne viesť k nižším cenám vozidiel, z čoho budú mať prospech prevádzkovatelia a spotrebiteľia.

Ďalším navrhovaným opatrením sa objasní, že Komisia je splnomocnená vypracovať opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa údaje z palubného monitorovacieho systému (OBM) a z palubného zariadenia na monitorovanie spotreby paliva a elektrickej energie (OBFCM) prijímali, zhromažďovali, spracovávali a uchovávali účinne a harmonizovaným spôsobom na monitorovanie skutočného výkonu typov vozidiel podľa normy Euro 7.

Harmonizovaná dátová infraštruktúra OBM/OBFCM na úrovni EÚ by mohla priniesť značné úspory nákladov v porovnaní so situáciou, keď si každý členský štát vyvíja a udržiava svoje vlastné systémy. Úspory vyplývajú z úspor z rozsahu, zníženia duplicity a harmonizácie procesov dodržiavania predpisov. Namiesto interakcie s viacerými vnútroštátnymi systémami budú môcť výrobcovia vozidiel prenášať štandardizované údaje len raz, čím sa znížia náklady na integráciu softvéru a certifikáciu.

Keďže **nariadenie (EÚ) č. 540/2014** sa stalo zastaraným, navrhuje sa, aby sa toto nariadenie zrušilo s účinnosťou od 1. júla 2027. Okrem toho sa v súlade s článkom 14 nariadenia (EÚ) č. 540/2014 od 1. júla 2027 zrušuje smernica Rady 70/157/EHS³¹. Aby sa predišlo akejkoľvek prípadnej právnej neistote, potvrdzuje sa v tomto návrhu zrušenie s rovnakým dátumom nadobudnutia účinnosti.

S cieľom nahradiť odkaz na zrušené nariadenie sa navrhuje zmena prílohy II k **nariadeniu (EÚ) 2018/858** odkazom na predpisy Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) týkajúce sa hluku: predpis č. 51³² o hluku vozidiel kategórií M a N; predpis č. 59³³ o náhradných systémoch tlmenia hluku a predpis č. 138³⁴ o tichých cestných vozidlách alebo AVAS.

Navrhovanými zmenami zavádzajúcimi odkazy na predpisy OSN by sa vytvorili rovnaké podmienky pre výrobcov automobilov v EÚ pri predaji áut na globálnej úrovni, pretože by zabránili tomu, aby museli dodržiavať dva súbory predpisov o hluku. Navrhovanými zmenami by sa takisto odstránili všetky potenciálne medzery a viedli by k jednoduchšiemu/konzistentnejšiemu rámcu pre automobilový priemysel, schvaľovacie úrady, ako aj orgány dohľadu nad trhom. Okrem toho by spoločnosť a životné prostredie mali prospech z rozšíreného rozsahu pôsobnosti, ktorým sa obmedzuje hluk z detonácií vo výfuku,

³¹ Smernica Rady 70/157/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o prípustnej hladine hluku a o výfukových systémoch motorových vozidiel (Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 16 – 20 <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj/slk>).

³² Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 51 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania motorových vozidiel s najmenej štyrmi kolesami z hľadiska ich emisií zvuku (Ú. v. EÚ L 138, 4.6.2018, s. 1 – 69 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/slk#:~:text=Regulation%20No%2051%20of%20the%20Economic%20Commission%20for,wheels%20with%20regard%20to%20their%20sound%20emissions%20%5B2018%2F798%5D>).

³³ Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK/OSN) č. 59 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania náhradných systémov tlmenia hluku (Ú. v. EÚ L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 138 – Jednotné ustanovenia pre typové schvaľovanie tichých cestných vozidiel z hľadiska ich zníženej počtelnosti (Ú. v. EÚ L 9, 13.1.2017, s. 33 – 63, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj/slk>).

regulátorov zvuku a systémov na zosilnenie zvuku. Navrhujú sa prechodné ustanovenia na zabezpečenie bezproblémového prechodu odvetvia na upravený právny rámec.

Navrhovaná zmena **nariadenia (EÚ) 2018/858**: prvé navrhované opatrenie, ktorým sa mení toto nariadenie, spočíva v tom, že sa do časti A bodu 2 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858 vkladá nový bod 2.4, v ktorom sa vymedzuje podkategória pre malé elektrické vozidlo.

Navrhovanou zmenou sa právnym predpisom EÚ umožní zamerať regulačné opatrenia na túto špecifickú podkategóriu s cieľom stimulovať výrobu a zavádzanie malých elektrických vozidiel. Napríklad pri rozhodovaní o dátumoch uplatňovania budúcich predpisov o motorových vozidlách zohľadní Komisia proporcionálne vyšší vplyv nových požiadaviek na náklady na vývoj malých elektrických vozidiel v porovnaní s ťažšími a drahšími vozidlami. Okrem toho sa zavádza cieľový stimulačný mechanizmus [doplniť odkaz na návrh na preskúmanie emisií CO₂] v súvislosti s normami vzťahujúcimi sa na emisie CO₂ vozidiel vo forme superkreditu. To umožní výrobcovi vozidiel využívať prínos malých elektrických vozidiel pri dosahovaní celkového cieľa v oblasti emisií CO₂ pre celý vozový park, čo bude pre výrobcov vozidiel silným stimulom na výrobu a uvedenie väčšieho množstva malých elektrických vozidiel na trh. Ako sa uvádza v Odvetvovom akčnom pláne pre európsky automobilový priemysel, Komisia okrem toho vydá odporúčanie Komisie s možnosťami pre systémy stimulov, ktoré sa v súlade s pravidlami štátnej pomoci prípadne ukázali ako účinné pri podpore zavádzania vozidiel s nulovými emisiami. Odporúčanie Komisie bude pravdepodobne prínosom pre všetky elektrické vozidlá vrátane malých elektrických vozidiel vymedzených v novej podkategórii.

Očakávané prínosy tejto zmeny by mali občania EÚ vnímať ako väčšie výhody pri kúpe alebo vlastníctve malého elektrického vozidla, čo však závisí od vykonávania týchto politík na vnútroštátnej úrovni.

Ďalšou navrhovanou zmenou nariadenia (EÚ) 2018/858 je vloženie nového odseku 4 do článku 5.

Týmto opatrením je Komisia splnomocnená prijímať delegované akty zamerané na stanovenie technických požiadaviek na vozidlá na výlučne elektrický pohon (PEV) a hybridné elektrické vozidlá s externým nabíjaním (OVC-HEV), pokiaľ ide o komunikačné a hardvérové rozhranie týchto vozidiel s nabíjacou infraštruktúrou, elektrizačnou sústavou a stacionárnymi energetickými systémami schopnými podporovať funkcie inteligentného a obojsmerného nabíjania.

Zatiaľ čo technológia elektrických vozidiel rýchlo napreduje a interakcia medzi vozidlami, nabíjacou infraštruktúrou a elektrizačnou sústavou je čoraz viac regulovaná právnymi predpismi, ktoré nie sú špecifické pre dané odvetvie [DDC 2.0 – nariadenie (EÚ) 2016/1388 a RfG 2.0 – nariadenie (EÚ) 2016/631], harmonizovaný prístup k technickým požiadavkám týkajúcim sa vozidiel v tejto oblasti sa stáva kľúčovým, pokiaľ ide o predídanie roztrieštenosti a zbytočnému administratívne zaťaženiu a nákladom.

V budúcnosti bude jednotný prístup k interoperabilite nevyhnutný na urýchlenie rozvoja vznikajúcich služieb, ako sú napríklad spôsobilosti energetického prepojenia medzi vozidlami a elektrizačnou sústavou (V2G). Týmto službami možno podporiť stabilitu elektrizačnej sústavy, zmierniť špičkové zaťaženie, znížiť náklady na energiu pre majiteľov elektrických vozidiel a umožniť širšie zavádzanie energie z obnoviteľných zdrojov.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, (EÚ) 2018/858, (EÚ) 2019/2144 a (EÚ) 2024/1257, pokiaľ ide o zjednodušenie technických požiadaviek a skúšobných postupov pre motorové vozidlá, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 70/157/EHS a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 540/2014

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej články 91 a 114,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru³⁵,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov³⁶,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V Draghiho správe o európskej konkurencieschopnosti z roku 2024³⁷ sa poukazuje na riziko, že počet pravidiel a ich zložitosť obmedzia manévrovací priestor pre podniky z Únie a zabránia im v tom, aby si udržali konkurencieschopnosť. Podrobná analýza nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006³⁸, (EÚ) 2018/858³⁹, (EÚ) 2019/2144⁴⁰ a (EÚ) 2024/1257⁴¹ poukázala aj na nadmernú administratívnu záťaž

³⁵ Ú. v. EÚ C , , s. .

³⁶ Ú. v. EÚ C , , s. .

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

³⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 a nariadenia Komisie (ES) č. 631/2009, (EÚ) č. 406/2010, (EÚ) č. 672/2010, (EÚ) č. 1003/2010, (EÚ) č. 1005/2010, (EÚ) č. 1008/2010, (EÚ) č. 1009/2010, (EÚ) č. 19/2011, (EÚ) č. 109/2011, (EÚ) č. 458/2011, (EÚ) č. 65/2012, (EÚ) č. 130/2012, (EÚ) č. 347/2012, (EÚ) č. 351/2012, (EÚ) č. 1230/2012 a (EÚ) 2015/166 (Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257 z 24. apríla 2024 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek

a náklady spojené s požiadavkami, ktoré sú v nich stanovené. Na základe týchto zistení je vhodné zjednodušiť niektoré povinnosti výrobcov a príslušných orgánov stanovené v právnych predpisoch týkajúcich sa automobilového priemyslu a znížiť zbytočnú záťaž a náklady pre podniky a orgány bez toho, aby sa narušila ochrana životného prostredia a bezpečnosť vozidiel.

- (2) V Odvetvovom akčnom pláne pre automobilový priemysel EÚ⁴² sa vyzýva na prijatie balíka na zjednodušenie právnych predpisov pre automobilový priemysel zlepšením súdržnosti a konzistentnosti medzi rôznymi regulačnými požiadavkami.
- (3) Článok 114 ZFEÚ je vhodným právnym základom na prijatie opatrení potrebných na vytvorenie a fungovanie vnútorného trhu. Okrem článku 114 ZFEÚ by sa toto nariadenie malo opierať o dodatočný osobitný základ založený na článku 91 ZFEÚ, a to s cieľom zahrnúť zmeny nariadenia (ES) č. 561/2006.
- (4) Hoci sa toto nariadenie prijíma na účely vytvorenia a fungovania vnútorného trhu, zjednodušením a zefektívnením technických požiadaviek na motorové vozidlá, skúšobných postupov a pravidiel typového schvaľovania sa takisto podporuje širší cieľ Únie, ktorým je pomáhať postupne začleňovať kandidátske krajiny v rámci trhu Únie. Podporovaním zblížovania v oblasti regulácie, zosúladovania s predpismi Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) a súdržného vykonávania *acquis* Únie toto nariadenie prispieva k znižovaniu technických prekážok obchodu, posilňovaniu integrovaných európskych hodnotových reťazcov v automobilovom priemysle a zvyšovaniu odolnosti a konkurencieschopnosti európskeho automobilového ekosystému bez toho, aby bola dotknutá autonómia práva alebo rozhodovania Únie.
- (5) S cieľom zlepšiť pracovné podmienky vodičov, bezpečnosť cestnej premávky a spravodlivú hospodársku súťaž sa v nariadeniach Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014⁴³ vyžaduje inštalácia tachografu v nákladných vozidlách s hmotnosťou nad 3,5 tony. V článku 3 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 sa však členským štátom umožňuje vyňať z uplatňovania tejto požiadavky vozidlá uvedené v článku 13 ods. 1 a 3 nariadenia (ES) č. 561/2006.
- (6) Vzhľadom na hmotnosť batérie by hmotnosť batériových elektrických ľahkých úžitkových vozidiel mohla prekročiť 3,5 tony, a preto sa na ne vzťahujú požiadavky stanovené v nariadeniach (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014, hoci majú rovnaké užitočné zaťaženie a prípad použitia ako ľahké úžitkové vozidlá so spaľovacím motorom, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti uvedených nariadení. Dodržiavanie požiadaviek stanovených v nariadeniach (ES) č. 561/2006 a (EÚ) č. 165/2014 predstavuje pre prevádzkovateľov vozidiel a vodičov vynaloženie značného úsilia a spomaľuje zvyšovanie počtu batériových elektrických ľahkých úžitkových vozidiel.

určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 (Ú. v. EÚ L, 2024/1257, 8.5.2024), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>.

⁴² Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Odvetvový akčný plán pre európsky automobilový priemysel [COM(2025) 95 final].

⁴³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- (7) S cieľom znížiť zbytočné náklady pre výrobcov a prevádzkovateľov vozidiel, z ktorých mnohí sú malými a strednými podnikmi, mala by sa zrušiť požiadavka na inštaláciu tachografu pre batériové elektrické ľahké úžitkové vozidlá s hmotnosťou nižšou ako 4,25 tony.
- (8) Keďže je na členských štátoch, aby rozhodli, či túto výnimku využijú, mala by sa táto výnimka vzťahovať len na elektrické ľahké úžitkové vozidlá používané výlučne vo vnútroštátnej doprave.
- (9) S cieľom znížiť záťaž, ktoré inštalácia a používanie tachografu kladie na neprofesionálnych vodičov, ktorí vedú veľké obytné automobily na nekomerčné účely, a vplyv, ktorý to môže mať na dopyt po takýchto vozidlách, by vnútroštátne orgány mali mať možnosť vyňať takéto vozidlá a prevádzku z pravidiel o časoch jazdy a odpočinku a používania tachografu za predpokladu, že nie sú ohrozené ciele uvedené v článku 1 uvedeného nariadenia.
- (10) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 sa povoľuje typové schvaľovanie motorových vozidiel z hľadiska hladiny zvuku a systémov zvukovej signalizácie vozidla, buď prostredníctvom nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 540/2014⁴⁴, alebo prostredníctvom predpisov OSN vrátane predpisov EHK OSN č. 138⁴⁵, 51⁴⁶ a 59⁴⁷. Hrozí, že tento paralelný systém spôsobí fragmentáciu trhu. Okrem toho je už nariadenie (EÚ) č. 540/2014 zastarané z dôvodu nedostatku aktualizácií v porovnaní s tromi uvedenými predpismi EHK OSN. S cieľom zabezpečiť súdržný rámec a plné zosúladenie s predpismi OSN by sa nariadenie (EÚ) č. 540/2014 malo zrušiť a príloha II k nariadeniu (EÚ) 2018/858 by sa mala zmeniť tak, aby umožňovala len súlad s uplatniteľnými predpismi OSN.
- (11) Keďže technológia batériových elektrických vozidiel sa vyvíja rýchlym tempom a počet elektrických vozidiel na trhu sa zvyšuje, interoperabilita medzi vozidlami, nabíjacou infraštruktúrou a elektrizačnou sústavou je čoraz dôležitejšia. Harmonizovaný prístup k interoperabilite na úrovni Únie je nevyhnutný na to, aby sa predišlo fragmentácii určitých technických požiadaviek, ktoré sa vyvíjajú mimo rámca typového schvaľovania vozidiel, najmä pokiaľ ide o vykonávanie revidovaných sieťových predpisov [sieťový predpis o pripojení odberateľov do elektrizačnej sústavy stanovený nariadením Komisie (EÚ) 2016/1388⁴⁸ a sieťový predpis o požiadavkách na pripojenie výrobcov elektriny do elektrizačnej sústavy stanovený nariadením Komisie (EÚ) 2016/631⁴⁹]. Na

⁴⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 540/2014 zo 16. apríla 2014 o hladine zvuku motorových vozidiel a o náhradných systémoch tlmenia hluku a zmene smernice 2007/46/ES a o zrušení smernice 70/157/EHS (Ú. v. EÚ L 158, 27.5.2014, s. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>)

⁴⁵ Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 138 – Jednotné ustanovenia pre typové schvaľovanie tichých cestných vozidiel z hľadiska ich zníženej počteľnosti [2017/71] (Ú. v. EÚ 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 Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 51 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania motorových vozidiel s najmenej štyrmi kolesami z hľadiska ich emisií zvuku [2018/798] (Ú. v. EÚ L 138, 4.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 59 – Jednotné ustanovenia na účely typového schvaľovania náhradných systémov tlmenia hluku [2025/844] (Ú. v. EÚ L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

⁴⁸ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1388 zo 17. augusta 2016, ktorým sa stanovuje sieťový predpis pre pripojenie odberateľov do elektrizačnej sústavy (Ú. v. EÚ L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: [https://eur-
http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj](https://eur-
http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj)).

⁴⁹ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/631 zo 14. apríla 2016, ktorým sa stanovuje sieťový predpis pre požiadavky na pripojenie výrobcov elektriny do elektrizačnej sústavy (Ú. v. EÚ L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

zabezpečenie harmonizovaných spôsobilostí batériových elektrických vozidiel a umožnenie interoperabilných služieb energetického prepojenia medzi vozidlami a elektrizačnou sústavou budú preto vozidlá musieť spĺňať určité technické požiadavky. S cieľom zabezpečiť interoperabilitu medzi vozidlami, nabíjacou infraštruktúrou a elektrizačnou sústavou by sa preto Komisia mala v nariadení (EÚ) 2018/858 splnomocniť, aby stanovila technické požiadavky, pokiaľ ide o komunikačné a hardvérové rozhranie vozidiel na výlučne elektrický pohon (PEV) a hybridných elektrických vozidiel s externým nabíjaním (OVC-HEV) s nabíjacou infraštruktúrou, elektrizačnou sústavou a stacionárnymi energetickými systémami.

- (12) Na prechod na udržateľnejšiu cestnú dopravu mal predovšetkým vplyv nárast predaja prémiových modelov elektrických vozidiel. S cieľom zabezpečiť kontinuitu tohto prechodu je však potrebné zvýšiť cenovú dostupnosť elektrických vozidiel. Cielené regulačné opatrenia (dlhšie prechodné obdobie pre nové požiadavky, ciele stimuly v normách vzťahujúcich sa na emisie CO₂ vozidiel), fiškálne (napríklad subvenčné schémy) a nefiškálne (napríklad vyhradené parkovacie miesta) výhody v súlade s pravidlami štátnej pomoci môžu v prípade potreby prispieť k lepšej cenovej dostupnosti malých elektrických vozidiel. Právne vymedzenie pojmu malého elektrického vozidla sa však v rámci typového schvaľovania v súčasnosti neuvádza. Preto je vhodné zaviesť podkategóriu v rámci existujúcej kategórie vozidiel M1.
- (13) Pri prijímaní rozhodnutí o dátumoch uplatňovania budúcich požiadaviek na motorové vozidlá, ktoré majú vplyv na túto novú podkategóriu malých elektrických vozidiel, by sa mal zohľadniť potenciálne pomerne vyšší vplyv nových požiadaviek na tieto vozidlá v súvislosti s nákladmi na vývoj v porovnaní s ťažšími a drahšími vozidlami.
- (14) Ako bolo oznámené v Odvetvovom akčnom pláne pre európsky automobilový priemysel, Komisia má vydať svoje odporúčanie, v ktorom uvedie aké sú možnosti v prípade systémov stimulov, ktoré sa ukázali ako účinné pri podpore zavádzania vozidiel s nulovými emisiami a sú v súlade s pravidlami hospodárskej súťaže. Odporúčania pre členské štáty týkajúce sa fiškálnych (t. j. dotácie na nákup, oslobodenie od dane, oslobodenie od mýta) a nefiškálnych (t. j. pridelovanie parkovacích práv na základe veľkosti, vyhradená nabíjacia infraštruktúra atď.) opatrení by mohli vychádzať aj z novej podkategórie malých elektrických vozidiel.
- (15) V článku 3 ods. 1 smernice Rady 92/6/EHS⁵⁰ o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie vozidiel sa vyžaduje montáž a používanie zariadení obmedzujúcich rýchlosť vo vozidlách kategórie N2 a N3. Podľa uvedeného článku sa takéto vozidlá môžu používať na cestách len vtedy, ak sú vybavené zariadeniami obmedzujúcimi rýchlosť. Požiadavka na montáž bola začlenená do právnych predpisov o typovom schvaľovaní motorových vozidiel nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144.
- (16) Vzhľadom na hmotnosť batérie by hmotnosť batériových elektrických ľahkých úžitkových vozidiel mohla prekročiť 3,5 tony, a preto sa na ne vzťahuje požiadavka, aby boli vybavené obmedzovačmi rýchlosti, hoci majú rovnaké užitočné zaťaženie a prípad použitia ako ľahké úžitkové vozidlá so spaľovacím motorom, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/2144. Táto požiadavka spôsobuje výrobcom vozidiel a podnikom kupujúcim takéto vozidlá zbytočné náklady, čo bráni

⁵⁰ Smernica Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v Spoločenstve (Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

zvyšovaniu počtu ľahkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami. Preto je vhodné oslobodiť vozidlá s nulovými emisiami kategórie N2 s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou od 3,5 do 4,25 tony od požiadavky, aby boli vybavené obmedzovačmi rýchlosti.

- (17) Výrobcovia vozidiel kategórie M1 a N1 sú povinní vykonávať laboratórne skúšky motorov pri nízkych teplotách podľa prílohy V k nariadeniu (EÚ) 2024/1257. Keďže teplotné podmienky laboratórnej skúšky pri nízkych teplotách z hľadiska emisií sú zahrnuté do skúšky emisií pri skutočnej jazde vzťahujúcej sa na plynné znečisťujúce látky a počet častíc pri cestnej skúške, preukázanie súladu s emisnými požiadavkami pri nízkych teplotách (pri $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$) sa dosiahne splnením požiadaviek na emisie pri skutočnej jazde (od $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $38\text{ }^{\circ}\text{C}$). S cieľom znížiť náklady výrobcov súvisiace s osobitnými požiadavkami stanovenými v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2024/1257 je preto vhodné vypustiť uvedenú osobitnú požiadavku na nízke laboratórne teploty, keďže takýmto vypustením sa neohrozí splnenie environmentálnych noriem, ktoré sú zahrnuté do skúšky emisií pri skutočnej jazde.
- (18) V prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2024/1257 sa vyžaduje, aby sa na účely skúšania motorov ťažkých úžitkových vozidiel vykonávali preukazovacie skúšky pre všetky príslušné palivá v rámci každého typu vozidla. S cieľom výrazne znížiť administratívne náklady súvisiace s týmito skúškami bez toho, aby bolo ohrozené splnenie environmentálnych noriem, je vhodné zaviesť požiadavky na skúšky na úrovni kategórie vozidiel uvedených v tabuľkách 1, 2, 3, 4, 7 a 8 uvedenej prílohy V.
- (19) Nariadením (EÚ) 2024/1257 sa zavádzajú palubné monitorovacie systémy (OBM) a palubné zariadenia na monitorovanie spotreby paliva a elektrickej energie (OBFCM), ktorých cieľom je uľahčiť kontroly súladu v reálnom čase, harmonizáciu úsilia, dohľad nad životným cyklom, zníženie výdavkov na skúšky a zefektívnenie opatrení na presadzovanie. S cieľom účinne prijímať, spracúvať a uchovávať údaje OBM a OBFCM treba objasniť, že splnomocnenie Komisie prijímať vykonávacie opatrenia sa vzťahuje aj na prijímanie metód a požiadaviek potrebných na monitorovanie súladu typov vozidiel.
- (20) S cieľom zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť v nadväznosti na zrušenie nariadenia (EÚ) č. 540/2014⁵¹, ktoré obsahovalo ustanovenie, ktorým sa zrušuje smernica Rady 70/157/EHS, treba v tomto nariadení stanoviť zrušenie smernice Rady 70/157/EHS. Aby sa výrobcom vozidiel poskytol dostatočný čas na prispôbenie ich výrobných procesov je vhodné stanoviť prechodné obdobie, počas ktorého by vozidlá mohli byť stále typovo schválené v súlade s nariadením (EÚ) č. 540/2014,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Zmeny nariadenia (ES) č. 561/2006

Článok 13 ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006 sa mení takto:

1. Vkladá sa toto písmeno fa):

⁵¹ Smernica Rady 70/157/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o prípustnej hladine hluku a o výfukových systémoch motorových vozidiel (Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

„fa) vozidlami používanými na prepravu tovaru a poháňané elektrickou energiou, ktorých maximálna prípustná hmotnosť vrátane hmotnosti prívesu alebo návesu presahuje 3,5 tony, ale nepresahuje 4,25 tony;“;

2. Dopĺňa sa toto písmeno s):

„s) obytnými automobilmi podľa vymedzenia v časti A bode 5.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858 používanými výlučne na nekomerčnú prepravu.“.

Článok 2

Zmeny nariadenia (EÚ) 2018/858

Nariadenie (EÚ) 2018/858 sa mení takto:

1. V článku 5 sa vkladá tento odsek 4:

„4. Komisia je v súlade s článkom 82 splnomocnená prijímať delegované akty, ktorými sa dopĺňa toto nariadenie stanovením technických požiadaviek, pokiaľ ide o komunikačné a hardvérové rozhranie vozidiel na výlučne elektrický pohon (PEV) a hybridných elektrických vozidiel s externým nabíjaním (OVC-HEV) s nabíjacou infraštruktúrou, elektrizačnou sústavou a stacionárnymi energetickými systémami schopnými podporovať funkcie inteligentného a obojsmerného nabíjania.“

2. Prílohy I a II sa menia v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

Článok 3

Zmena nariadenia (EÚ) 2019/2144

V článku 9 nariadenia (EÚ) 2019/2144 sa vkladá tento odsek 5a:

„5a. Vozidlá kategórie N₂ poháňané elektrickou energiou s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou od 3,5 do 4,25 tony nepodliehajú požiadavke, aby boli vybavené obmedzovačmi rýchlosti v súlade s predpisom OSN č. 89.“.

Článok 4

Zmeny nariadenia (EÚ) 2024/1257

Nariadenie (EÚ) 2024/1257 sa mení takto:

1. V článku 14 ods. 4 sa písmeno j) nahrádza takto:

„j) metódy, požiadavky a skúšky vrátane prahových hodnôt zhody na zabezpečenie výkonu zariadení OBFCM, systémov OBD a OBM a snímačov takýchto zariadení a systémov na prenos údajov zaznamenaných týmito zariadeniami a systémami mimo vozidla, a to aj na účely monitorovania súladu typov vozidiel;“;

2. Príloha V sa mení v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.

Článok 5

Zrušenia

1. Nariadenie (EÚ) č. 540/2014 sa zrušuje.

2. Smernica 70/157/EHS sa zrušuje s účinnosťou od 1. júla 2027.

Článok 6

Prechodné ustanovenie

Osvedčenia o zhode pre nové vozidlá vyrobené po [Úrad pre publikácie: vložiť dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] a typovo schválené pred 1. júlom 2028 v súlade s nariadením (EÚ) č. 540/2014 sú naďalej platné na účely článkov 48 a 49 nariadenia (EÚ) 2018/858.

Článok 7

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

2. Uplatňuje sa od [20. dňa nasledujúceho po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*]. Článok 3 sa však uplatňuje od ... [dátum transpozície uvedený v návrhu, ktorým sa mení smernica 92/6].

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

V Štrasburgu

*Za Európsky parlament
predsedníčka*

*Za Radu
predsedníčka*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ A DIGITÁLNY VÝKAZ

1.	RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY	3
1.1.	Názov návrhu/iniciatívy	3
1.2.	Príslušné oblasti politiky	3
1.3.	Ciele	3
1.3.1.	Všeobecné ciele	3
1.3.2.	Špecifické ciele	3
1.3.3.	Očakávané výsledky a vplyv	3
1.3.4.	Ukazovatele výkonnosti	3
1.4.	Návrh/iniciatíva sa týka:	4
1.5.	Dôvody návrhu/iniciatívy	4
1.5.1.	Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvej fázy vykonávania iniciatívy	4
1.5.2.	Prínos zapojenia Európskej únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Európskej únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Európskej únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.	4
1.5.3.	Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti	4
1.5.4.	Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergie s inými vhodnými nástrojmi	5
1.5.5.	Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia	5
1.6.	Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy	6
1.7.	Plánované metódy plnenia rozpočtu	6
2.	OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA	8
2.1.	Zásady monitorovania a predkladania správ	8
2.2.	Systémy riadenia a kontroly	8
2.2.1.	Opodstatnenie navrhovaných metód plnenia rozpočtu, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly	8
2.2.2.	Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie	8
2.2.3.	Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby (pri platbe a uzavretí)	8
2.3.	Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam	9
3.	ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY	10
3.1.	Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov	10
3.2.	Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky	12

3.2.1.	Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky	12
3.2.1.1.	Rozpočtové prostriedky zo schváleného rozpočtu	12
3.2.1.2.	Rozpočtové prostriedky z vonkajších pripísaných príjmov	17
3.2.2.	Odhadované výstupy financované z operačných rozpočtových prostriedkov	22
3.2.3.	Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky	24
3.2.3.1.	Rozpočtové prostriedky zo schváleného rozpočtu	24
3.2.3.2.	Rozpočtové prostriedky z vonkajších pripísaných príjmov	24
3.2.3.3.	Celkové rozpočtové prostriedky	24
3.2.4.	Odhadovaná potreba ľudských zdrojov	25
3.2.4.1.	Financovaná zo schváleného rozpočtu	25
3.2.4.2.	Financovaná z vonkajších pripísaných príjmov	26
3.2.4.3.	Celková potreba ľudských zdrojov	26
3.2.5.	Prehľad odhadovaného vplyvu na investície súvisiace s digitálnymi technológiami	28
3.2.6.	Súlad s platným viacročným finančným rámcom	28
3.2.7.	Príspevky od tretích strán	28
3.3.	Odhadovaný vplyv na príjmy	29
4.	DIGITÁLNE ROZMERY	29
4.1.	Požiadavky digitálneho významu	30
4.2.	Údaje	30
4.3.	Digitálne riešenia	31
4.4.	Posúdenie interoperability	31
4.5.	Opatrenia na podporu digitálneho vykonávania	32

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

1.2. Príslušné oblasti politiky

1.3. Ciele

1.3.1. Všeobecné ciele

1.3.2. Špecifické ciele

Špecifický cieľ č.

1.3.3. Očakávané výsledky a vplyv

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

1.3.4. Ukazovatele výkonnosti

Uved'te ukazovatele na monitorovanie pokroku a dosiahnutých výsledkov.

1.4. Návrh/iniciatíva sa týka:

- novej akcie
- novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu⁵²
- predĺženia trvania existujúcej akcie
- zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie alebo presmerovania jednej alebo viacerých akcií na ďalšiu/novú akciu

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

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

⁵²

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

- 1.5.2. *Prínos zapojenia Európskej únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Európskej únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Európskej únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.*

Dôvody na akciu na úrovni Európskej únie (*ex ante*)

Očakávaný prínos vytvorený Európskou úniou (*ex-post*)

- 1.5.3. *Poznanky získané z podobných skúseností v minulosti*

--

- 1.5.4. *Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi*

--

- 1.5.5. *Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia*

--

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

obmedzené trvanie

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

neobmedzené trvanie

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od RRRR do RRRR
- a potom bude vykonávanie pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánované metódy plnenia rozpočtu

Priame riadenie na úrovni Komisie

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

Zdieľané riadenie s členskými štátmi

Nepriame riadenie, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

- tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili,
- medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'zte),
- Európska investičná banka (EIB) a Európsky investičný fond,
- subjekty uvedené v článkoch 70 a 71 nariadenia o rozpočtových pravidlách,
- verejnoprávne subjekty,
- súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ sú im poskytnuté primerané finančné záruky,
- súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktorým sú poskytnuté primerané finančné záruky,
- subjekty alebo osoby poverené vykonávaním osobitných akcií v oblasti spoločnej zahraničnej a bezpečnostnej politiky podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte,
- subjekty usadené v členskom štáte, spravované súkromným právom členského štátu alebo právom Únie, ktoré môžu byť v súlade s pravidlami platnými v jednotlivých odvetviach poverené implementáciou finančných prostriedkov Únie alebo rozpočtových záruk, pokiaľ sú takéto subjekty kontrolované verejnoprávnymi subjektmi alebo súkromnoprávnymi subjektmi poverenými vykonávaním verejnej služby a sú im poskytnuté primerané finančné záruky v podobe spoločnej a nerozdielnej zodpovednosti zo strany kontrolných subjektov alebo rovnocenné finančné záruky, ktoré môžu byť v prípade každej akcie obmedzené na maximálnu sumu podpory Únie.

Poznámky

--

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

--

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Opodstatnenie navrhovaných metód plnenia rozpočtu, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly

--

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

--

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

--

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

--

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

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

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo	DRP/NRP ⁵³	krajín EZVO ⁵⁴	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov ⁵⁵	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
	[XX.YY.YY.YY]	DRP/NRP	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE
	[XX.YY.YY.YY]	DRP/NRP	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE
	[XX.YY.YY.YY]	DRP/NRP	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE

- Požadované nové rozpočtové riadky

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

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo	DRP/NRP	krajín EZVO	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
	[XX.YY.YY.YY]	DRP/NRP	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE
	[XX.YY.YY.YY]	DRP/NRP	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE
	[XX.YY.YY.YY]	DRP/NRP	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE

⁵³ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky / NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

⁵⁴ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

⁵⁵ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky

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

3.2.1.1. Rozpočtové prostriedky zo schváleného rozpočtu

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca		Číslo					
GR: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	VFR 2021 – 2027
			2024	2025	2026	2027	SPOLU
Operačné rozpočtové prostriedky							
Rozpočtový riadok	Závazky	(1a)					0,000
	Platby	(2a)					0,000
Rozpočtový riadok	Závazky	(1b)					0,000
	Platby	(2b)					0,000
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov							
Rozpočtový riadok		(3)					0,000
Rozpočtové prostriedky pre GR <.....> SPOLU	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
GR: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	VFR 2021 – 2027
			2024	2025	2026	2027	SPOLU
Operačné rozpočtové prostriedky							
Rozpočtový riadok	Závazky	(1a)					0,000
	Platby	(2a)					0,000
Rozpočtový riadok	Závazky	(1b)					0,000

	Platby	(2b)						0,000
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov								
Rozpočtový riadok		(3)						0,000
Rozpočtové prostriedky pre GR <.....> SPOLU	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	VFR 2021 – 2027 SPOLU	
			2024	2025	2026	2027		
Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	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
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rozpočtové prostriedky OKRUHU <....> viacročného finančného rámca SPOLU	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 viacročného finančného rámca	Číslo	
---	-------	--

GR: <.....>		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	VFR 2021 – 2027 SPOLU
Operačné rozpočtové prostriedky						
Rozpočtový riadok	Závazky (1a)					0,000
	Platby (2a)					0,000
Rozpočtový riadok	Závazky (1b)					0,000
	Platby (2b)					0,000

Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov							
Rozpočtový riadok		(3)					0,000
Rozpočtové prostriedky pre GR <.....> SPOLU	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

GR: <.....>			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	VFR 2021 – 2027 SPOLU
Operačné rozpočtové prostriedky							
Rozpočtový riadok	Závazky	(1a)					0,000
	Platby	(2a)					0,000
Rozpočtový riadok	Závazky	(1b)					0,000
	Platby	(2b)					0,000

Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov							
Rozpočtový riadok		(3)					0,000
Rozpočtové prostriedky pre GR <.....> SPOLU	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	VFR 2021 – 2027 SPOLU
Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závazky	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rozpočtové prostriedky OKRUHU <....>	Závazky	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

viacročného finančného rámca SPOLU		Platby	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	VFR 2021 – 2027 SPOLU
• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU (všetky operačné 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
• Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU (všetky operačné okruhy)		(6)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 6 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)	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 viacročného finančného rámca		7	„Administratívne výdavky“					
GR: <.....>				Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	VFR 2021 – 2027 SPOLU
• Ľudské zdroje				0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Ostatné administratívne výdavky				0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR <.....> SPOLU		Rozpočtové prostriedky		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GR: <.....>				Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	VFR 2021 – 2027 SPOLU
• Ľudské zdroje				0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Ostatné administratívne výdavky				0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR <.....> SPOLU		Rozpočtové prostriedky		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závazky spolu = Platby spolu)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	--------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	VFR 2021 – 2027 SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7	Závazky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
viacročného finančného rámca SPOLU	Platby	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. Rozpočtové prostriedky z vonkajších pripísaných príjmov

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	Číslo	
---	-------	--

GR: <.....>		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	VFR 2021 – 2027 SPOLU
Operačné rozpočtové prostriedky						
Rozpočtový riadok	Závazky	(1a)				0,000
	Platby	(2a)				0,000
Rozpočtový riadok	Závazky	(1b)				0,000
	Platby	(2b)				0,000
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov						
Rozpočtový riadok		(3)				0,000
Rozpočtové prostriedky pre GR <.....> SPOLU	Závazky	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
GR: <.....>		Rok	Rok	Rok	Rok	VFR 2021 – 2027

			2024	2025	2026	2027	SPOLU
Operačné rozpočtové prostriedky							
Rozpočtový riadok	Závazky	(1a)					0,000
	Platby	(2a)					0,000
Rozpočtový riadok	Závazky	(1b)					0,000
	Platby	(2b)					0,000
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov							
Rozpočtový riadok		(3)					0,000
Rozpočtové prostriedky pre GR <.....> SPOLU	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	VFR 2021 – 2027 SPOLU
			2024	2025	2026	2027	
Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závazky	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Platby	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rozpočtové prostriedky OKRUHU <....> viacročného finančného rámca SPOLU	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 viacročného finančného rámca	Číslo

GR: <.....>	Rok	Rok	Rok	Rok	VFR 2021 – 2027

			2024	2025	2026	2027	SPOLU
Operačné rozpočtové prostriedky							
Rozpočtový riadok	Závazky	(1a)					0,000
	Platby	(2a)					0,000
Rozpočtový riadok	Závazky	(1b)					0,000
	Platby	(2b)					0,000
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov							
Rozpočtový riadok		(3)					0,000
Rozpočtové prostriedky pre GR <.....> SPOLU	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

GR: <.....>			Rok	Rok	Rok	Rok	VFR 2021 – 2027 SPOLU
			2024	2025	2026	2027	
Operačné rozpočtové prostriedky							
Rozpočtový riadok	Závazky	(1a)					0,000
	Platby	(2a)					0,000
Rozpočtový riadok	Závazky	(1b)					0,000
	Platby	(2b)					0,000
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov							
Rozpočtový riadok		(3)					0,000
Rozpočtové prostriedky pre GR <.....> SPOLU	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	VFR 2021 – 2027 SPOLU
			2024	2025	2026	2027	
Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závazky	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

	Platby	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU			(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rozpočtové prostriedky OKRUHU <....> viacročného finančného rámca SPOLU	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
				Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	VFR 2021 – 2027 SPOLU
• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU (všetky operačné okruhy)	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
• Administratívne rozpočtové prostriedky financované z finančného krytia na vykonávanie osobitných programov SPOLU (všetky operačné okruhy)			(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 6 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)	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 viacročného finančného rámca	7	„Administratívne výdavky“
---	----------	---------------------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

GR: <.....>	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	VFR 2021 – 2027 SPOLU
• Ľudské zdroje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Ostatné administratívne výdavky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR <.....> SPOLU	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GR: <.....>		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	VFR 2021 – 2027 SPOLU
• Ľudské zdroje		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Ostatné administratívne výdavky		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR <.....> SPOLU	Rozpočtové prostriedky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závazky spolu = Platby spolu)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	--------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	VFR 2021 – 2027 SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7	Závazky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
viacročného finančného rámca SPOLU	Platby	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. *Odhadované výstupy financované z operačných rozpočtových prostriedkov (v prípade decentralizovaných agentúr nevyplňať)*

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

Uved'te ciele a výstupy			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)	SPOLU
			VÝSTUPY					

↓	Druh ⁵⁶	Priemerné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet spolu	Náklady spolu
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 1 ⁵⁷ ...																		
	- Výstup																	
	- Výstup																	
	- Výstup																	
Špecifický cieľ č. 1 medzisúččet																		
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2...																		
	- Výstup																	
Špecifický cieľ č. 2 medzisúččet																		
SPOLU																		

⁵⁶ Výstupy sú produkty, ktoré sa majú dodať, a služby, ktoré sa majú poskytnúť (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

⁵⁷ Ako je uvedené v bode 1.3.2. „Špecifické ciele...“

3.2.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto administratívnych rozpočtových prostriedkov:

3.2.3.1. Rozpočtové prostriedky zo schváleného rozpočtu

SCHVÁLENÉ ROZPOČTOVÉ PROSTRIEDKY	Rok	Rok	Rok	Rok	SPOLU 2021 – 2027
	2024	2025	2026	2027	
OKRUH 7					
Ľudské zdroje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostatné administratívne výdavky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Medzisúčet OKRUHU 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mimo OKRUHU 7					
Ľudské zdroje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostatné administratívne výdavky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Medzisúčet mimo OKRUHU 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SPOLU	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Rozpočtové prostriedky z vonkajších pripísaných príjmov

VONKAJŠIE PRIPÍSANÉ PRÍJMY	Rok	Rok	Rok	Rok	SPOLU 2021 – 2027
	2024	2025	2026	2027	
OKRUH 7					
Ľudské zdroje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostatné administratívne výdavky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Medzisúčet OKRUHU 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mimo OKRUHU 7					
Ľudské zdroje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostatné administratívne výdavky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Medzisúčet mimo OKRUHU 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SPOLU	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Celkové rozpočtové prostriedky

SPOLU SCHVÁLENÉ ROZPOČTOVÉ PROSTRIEDKY + VONKAJŠIE PRIPÍSANÉ PRÍJMY	Rok	Rok	Rok	Rok	SPOLU 2021 – 2027
	2024	2025	2026	2027	
OKRUH 7					
Ľudské zdroje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostatné administratívne výdavky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Medzisúčet OKRUHU 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mimo OKRUHU 7					
Ľudské zdroje	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Ostatné administratívne výdavky	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Medzisúčet mimo OKRUHU 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SPOLU	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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

3.2.4. Odhadovaná potreba ľudských zdrojov

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

3.2.4.1. Financovaná zo schváleného rozpočtu

odhady sa vyjadrujú v ekvivalente plného pracovného času

SCHVÁLENÉ ROZPOČTOVÉ PROSTRIEDKY		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)					
20 01 02 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)		0	0	0	0
20 01 02 03 (delegácie EÚ)		0	0	0	0
01 01 01 01 (nepriamy výskum)		0	0	0	0
01 01 01 11 (priamy výskum)		0	0	0	0
Iné rozpočtové riadky (uveďte)		0	0	0	0
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)					
20 02 01 (ZZ, VNE z celkového finančného krytia)		0	0	0	0
20 02 03 (ZZ, MZ, VNE a PED v delegáciách EÚ)		0	0	0	0
Riadok administratívnej podpory [XX.01.YY.YY]	– ústredie	0	0	0	0
	– delegácie EÚ	0	0	0	0
01 01 01 02 (ZZ, VNE – nepriamy výskum)		0	0	0	0
01 01 01 12 (ZZ, VNE – priamy výskum)		0	0	0	0
Iné rozpočtové riadky (uveďte) – Okruh 7		0	0	0	0
Iné rozpočtové riadky (uveďte) – Mimo okruhu 7		0	0	0	0
SPOLU		0	0	0	0

3.2.4.2. Financovaná z vonkajších pripísaných príjmov

VONKAJŠIE PRIPÍSANÉ PRÍJMY		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)					
20 01 02 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)		0	0	0	0
20 01 02 03 (delegácie EÚ)		0	0	0	0
01 01 01 01 (nepriamy výskum)		0	0	0	0
01 01 01 11 (priamy výskum)		0	0	0	0
Iné rozpočtové riadky (uveďte)		0	0	0	0

• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)					
20 02 01 (ZZ, VNE z celkového finančného krytia)		0	0	0	0
20 02 03 (ZZ, MZ, VNE a PED v delegáciách EÚ)		0	0	0	0
Riadok administratívnej podpory [XX.01.YY.YY]	– ústredie	0	0	0	0
	– delegácie EÚ	0	0	0	0
01 01 01 02 (ZZ, VNE – nepriamy výskum)		0	0	0	0
01 01 01 12 (ZZ, VNE – priamy výskum)		0	0	0	0
Iné rozpočtové riadky (uved'te) – Okruh 7		0	0	0	0
Iné rozpočtové riadky (uved'te) – Mimo okruhu 7		0	0	0	0
SPOLU		0	0	0	0

3.2.4.3. Celková potreba ľudských zdrojov

SCHVÁLENÉ ROZPOČTOVÉ PROSTRIEDKY + VONKAJŠIE PRIPÍSANÉ PRÍJMY SPOLU	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)				
20 01 02 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)	0	0	0	0
20 01 02 03 (delegácie EÚ)	0	0	0	0
01 01 01 01 (nepriamy výskum)	0	0	0	0
01 01 01 11 (priamy výskum)	0	0	0	0
Iné rozpočtové riadky (uved'te)	0	0	0	0
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)				
20 02 01 (ZZ, VNE z celkového finančného krytia)	0	0	0	0
20 02 03 (ZZ, MZ, VNE a PED v delegáciách EÚ)	0	0	0	0
Riadok administratívnej podpory [XX.01.YY.YY]	– ústredie	0	0	0
	– delegácie EÚ	0	0	0
01 01 01 02 (ZZ, VNE – nepriamy výskum)	0	0	0	0
01 01 01 12 (ZZ, VNE – priamy výskum)	0	0	0	0
Iné rozpočtové riadky (uved'te) – Okruh 7	0	0	0	0
Iné rozpočtové riadky (uved'te) – Mimo okruhu 7	0	0	0	0
SPOLU	0	0	0	0

Zamestnanci potrební na vykonávanie návrhu (v ekvivalentoch plného pracovného času):

	Potreby pokryté súčasnými zamestnancami, ktorí sú k dispozícii v útvaroch Komisie	Výnimoční dodatoční zamestnanci*		
		Financovaní z okruhu 7 alebo Výskum	Financovaní z riadka BA	Financovaní z poplatkov

Pracovné miesta uvedené v pláne pracovných miest			Neuplatňuje sa.	
Externí zamestnanci (ZZ, VNE, DAZ)				

Opis úloh, ktoré majú vykonávať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	
Externí zamestnanci	

3.2.5. Prehľad odhadovaného vplyvu na investície súvisiace s digitálnymi technológiami

Povinné: v nasledujúcej tabuľke by mal byť uvedený najlepší odhad investícií súvisiacich s digitálnymi technológiami, ktoré sú súčasťou návrhu/iniciatívy.

Vo výnimočných prípadoch, ak je to potrebné na účely vykonávania návrhu/iniciatívy, by sa v určenom riadku mali uviesť rozpočtové prostriedky okruhu 7.

Rozpočtové prostriedky okruhov 1 – 6 by sa mali uvádzať ako „Výdavky na operačné programy v oblasti politiky IT“. Tieto výdavky sa týkajú operačného rozpočtu, ktorý sa má použiť na opätovné použitie/nákup/vývoj IT platforiem/nástrojov priamo spojených s vykonávaním iniciatívy a investíciami, ktoré s nimi súvisia (napr. licencie, štúdie, uchovávanie údajov atď.). Informácie uvedené v tejto tabuľke by mali byť v súlade s podrobnými údajmi uvedenými v oddiele 4 „Digitálne rozmery“.

Digitálne a IT rozpočtové prostriedky SPOLU	Rok	Rok	Rok	Rok	VFR 2021 – 2027 SPOLU
	2024	2025	2026	2027	
OKRUH 7					
IT výdavky (organizácie)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Medzisúččet OKRUHU 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mimo OKRUHU 7					
Výdavky na operačné programy v oblasti politiky IT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Medzisúčtet mimo OKRUHU 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SPOLU	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

Návrh/iniciatíva:

- môže byť v plnej miere financovaná prerozdelením v rámci príslušného okruhu viacročného finančného rámca (VFR).
- si vyžaduje použitie nepridelenej rezervy v rámci príslušného okruhu VFR a/alebo použitie osobitných nástrojov vymedzených v nariadení o VFR.
- si vyžaduje revíziu VFR.

3.2.7. Príspevky od tretích strán

Návrh/iniciatíva:

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

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

	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt					
Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU					

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

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

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový riadok príjmov:	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v bežnom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ⁵⁸			
		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
Článok					

V prípade pripísaných príjmov uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

--

Ďalšie poznámky (napr. spôsob/vzorec použitý na výpočet vplyvu na príjmy alebo akékoľvek ďalšie informácie).

--

4. DIGITÁLNE ROZMERY

4.1. Požiadavky digitálneho významu

Odkaz na požiadavku	Opis požiadavky	Subjekt, na ktorý má	Procesy na	Kategórie
---------------------	-----------------	----------------------	------------	-----------

⁵⁸ Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 20 % na náklady na výber.

		požiadavka vplyv alebo ktorého sa týka	vysokej úrovni	
Článok 2 ods. 1	Komisia je v súlade s článkom 82 splnomocnená prijímať delegované akty, ktorými sa mení a dopĺňa toto nariadenie s cieľom stanoviť technické požiadavky na vozidlá na výlučne elektrický pohon (PEV) a hybridné elektrické vozidlá s externým nabíjaním (OVC-HEV), pokiaľ ide o komunikačné a hardvérové rozhranie týchto vozidiel s nabíjacou infraštruktúrou, elektrizačnou sústavou a stacionárnymi energetickými systémami schopnými podporovať funkcie inteligentného a obojsmerného nabíjania.	Európska komisia Národné orgány Hospodárske subjekty	Výmena údajov	Údaje
Článok 4 ods. 1	Komisia v prípade potreby v spolupráci s členskými štátmi prijme opatrenia na zabezpečenie účinného prijímania, spracúvania a uchovávanía údajov OBM a OBFCM harmonizovaným spôsobom.	Európska komisia Národné orgány Hospodárske subjekty	Výmena údajov	Údaje
Článok 4 ods. 2	metódy, opatrenia, požiadavky a skúšky vrátane prahových hodnôt súladu na zabezpečenie výkonu zariadení OBFCM, systémov OBD a OBM a snímačov takýchto zariadení a systémov, ako aj prenosu údajov	Európska komisia Národné orgány Hospodárske subjekty		Údaje

	zaznamenaných týmito zariadeniami a systémami mimo vozidla			
--	--	--	--	--

4.2. Údaje

Typ údajov	Odkazy na požiadavky	Štandard a/alebo špecifikácia (ak sa uplatňuje)
Údaje týkajúce sa komunikácie vozidiel na výlučne elektrický pohon (PEV) a hybridných elektrických vozidiel s externým nabíjaním (OVC-HEV) s nabíjacou infraštruktúrou, elektrizačnou sústavou a stacionárnymi energetickými systémami schopnými podporovať funkcie inteligentného a obojsmerného nabíjania	Článok 2	Komisia prijme opatrenia na stanovenie technických špecifikácií.
Údaje OBM a OBFCM	Článok 4	Komisia prijme opatrenia na stanovenie technických špecifikácií.

Zosúladenie s Európskou dátovou stratégiou

Vysvetlenie toho, ako sú požiadavky zosúladené s Európskou dátovou stratégiou

Komisia prijme opatrenia na zosúladenie s Európskou dátovou stratégiou

Zosúladenie so zásadou „jedenkrát a dost“

Vysvetlenie toho, ako sa zohľadnila zásada „jedenkrát a dost“ a ako sa skúmala možnosť opätovného použitia existujúcich údajov

V delegovaných aktoch sa zohľadní zásada „jedenkrát a dost“.

Vysvetlenie toho, ako sú novovytvorené údaje vyhľadateľné, prístupné, interoperabilné a opätovne použiteľné a ako splňajú štandard vysokej kvality

Všetky podrobnosti budú opísané v budúcich delegovaných aktoch.

Toky údajov

Opis tokov údajov na vysokej úrovni

Typ údajov	Odkazy na požiadavky	Subjekty, ktoré poskytujú údaje	Subjekty, ktoré prijímajú údaje	Dôvod výmeny údajov	Periodicita (ak sa uplatňuje)
Údaje týkajúce	Článok 2	Výrobcovia	Výrobcovia	//	//

sa komunikácie vozidiel na výlučne elektrický pohon (PEV) a hybridných elektrických vozidiel s externým nabíjaním (OVC-HEV) s nabíjacou infraštruktúrou, elektrizačnou sústavou a stacionárnymi energetickými systémami schopnými podporovať funkcie inteligentného a obojsmerného nabíjania		vozidiel Prevádzkovatelia elektrizačných sústav Iné hospodárske subjekty	vozidiel Prevádzkovatelia elektrizačných sústav Iné hospodárske subjekty		
Údaje OBM a OBFCM	Článok 4	Výrobcovia vozidiel	Európska komisia Členské štáty	//	//

4.3. Digitálne riešenia

Digitálne riešenie	Odkazy na požiadavky	Hlavné požadované funkcie	Zodpovedný orgán	Ako sa zabezpečuje prístupnosť?	Ako sa zohľadňuje opätovná použiteľnosť?	Používanie technológií umelej inteligencie (ak sa uplatňuje)
Harmonizovaná dátová infraštruktúra OBM/OBFCM na úrovni EÚ	Článok 4	Komisia prijme opatrenia na stanovenie funkcií.	Európska komisia	V opatreniach sa zohľadnia požiadavky na prístupnosť.	V opatreniach sa zohľadnia požiadavky na opätovnú použiteľnosť.	//

Digitálne riešenie č. 1

Digitálna a/alebo odvetvová politika (v náležitých prípadoch)	Spôsob, akým sa dosahuje súlad
--	---------------------------------------

<i>Akt o umelej inteligencii</i>	//
<i>Rámec kybernetickej bezpečnosti EÚ</i>	Zohľadní sa v opatreniach.
<i>eIDAS</i>	Zohľadní sa v opatreniach.
<i>Jednotná digitálna brána a IMI</i>	Zohľadní sa v opatreniach.
<i>Iné</i>	//

4.4. Posúdenie interoperability

Digitálna verejná služba alebo kategória digitálnych verejných služieb	Opis	Odkazy na požiadavky	Riešenie (-a) pre interoperabilnú Európu (NEVZŤAHUJE SA)	Iné riešenia týkajúce sa interoperability
Zjednodušené monitorovanie skutočného výkonu vozidla podľa normy Euro 7	Zjednodušené monitorovanie skutočného výkonu vozidla podľa normy Euro 7	Článok 4	//	

Digitálna verejná služba č. 1

Posúdenie	Opatrenia	Potenciálne pretrvávajúce prekážky (ak je to relevantné)
Zosúladenie s existujúcimi digitálnymi a odvetvovými politikami		•
Organizačné opatrenia na bezproblémové cezhraničné poskytovanie digitálnych verejných služieb	• Stanoví sa v opatreniach.	•
Opatrenia prijaté na zabezpečenie	• Stanoví sa v opatreniach.	•

spoločného chápania údajov		
Používanie spoločne dohodnutých otvorených technických špecifikácií a noriem	<ul style="list-style-type: none"> • Stanoví sa v opatreniach. 	<ul style="list-style-type: none"> •

4.5. Opatrenia na podporu digitálneho vykonávania

Opis opatrenia	Odkazy na požiadavky	Úloha Komisie (ak sa uplatňujú)	Subjekty, ktoré sa majú zapojiť (ak sa uplatňujú)	Očakávaný harmonogram (ak sa uplatňujú)
Komisia prijme opatrenia na stanovenie spoločných technických špecifikácií	Článok 2 Článok 4	Komisia prijme takéto akty	Členské štáty Hospodárske subjekty	//