EURÓPSKA
KOMISIA

V Štrasburgu 16. 12. 2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o emisné normy CO_2 pre nové ľahké úžitkové vozidlá a označovanie vozidiel, a ktorým sa zrušuje smernica 1999/94/ES

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

EÚ uznáva zmenu klímy ako existenčnú hrozbu úzko spojenú s globálnou bezpečnosťou, mierom a udržateľným rozvojom. Riešenie zmeny klímy je príležitosťou na zvýšenie konkurencieschopnosti a zároveň nezávislosti EÚ. EÚ sa zaviazala, že do roku 2030 zníži čisté emisie skleníkových plynov (GHG) v celom hospodárstve aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990 a do roku 2050 dosiahne klimatickú neutralitu. Komisia tiež navrhla zmenu európskeho právneho predpisu v oblasti klímy, v ktorom je zakotvený cieľ 90 % zníženia do roku 2040[1]. Rada aj Európsky parlament stanovili svoje pozície k tomuto spisu, ktorý je v súčasnosti v procese spolurozhodovania.

Politiky zamerané na dekarbonizáciu sú mocnou hnacou silou rastu, ak sú dobre integrované s priemyselnou politikou, politikou hospodárskej súťaže, hospodárskou politikou a obchodnou politikou, ako sa vysvetľuje v Kompase konkurencieschopnosti[2] a v Dohode o čistom priemysle[3].

Na dosiahnutie klimatickej neutrality je nevyhnutné znížiť emisie CO_2 z cestnej dopravy. V roku 2023 predstavovali približne 30 % celkových čistých emisií CO_2 v EÚ (a 24 % emisií skleníkových plynov) a stále sú vyššie ako v roku 1990.

Nariadenie, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 pre nové osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá (dodávkové vozidlá)[4], je základným prvkom súboru opatrení EÚ zameraných na dekarbonizáciu cestnej dopravy. Usmerňuje sa ním postupný prechod na vozidlá s nulovými emisiami a zabezpečuje dlhodobú istotu a predvídateľnosť pre investorov v celom hodnotovom reťazci a zároveň sa ním poskytuje dostatočný čas na spravodlivý prechod.

Automobilový priemysel EÚ zodpovedá za 1 bilión EUR HDP a tretinu súkromných investícií do výskumu a vývoja v EÚ. Poskytuje priame a nepriame pracovné miesta vo výrobe trom miliónom Európanov. Tento priemysel v súčasnosti prechádza globálnou a štrukturálnou transformáciou súvisiacou s prechodom na čistú energiu a digitálnou transformáciou a čelí vážnym výzvam v oblasti konkurencieschopnosti.

V januári 2025 Komisia nadviazala strategický dialóg s týmto odvetvím s cieľom riešiť tieto výzvy a navrhnúť konkrétne stratégie a riešenia na zabezpečenie pevnej budúcnosti tohto kľúčového odvetvia v Európe. Tento dialóg poskytol údaje pre Odvetvový akčný plán pre európsky automobilový priemysel[5], v ktorom sa stanovujú konkrétne opatrenia na pomoc pri zabezpečení globálnej konkurencieschopnosti automobilového priemyslu EÚ a zachovanie silnej európskej výrobnej základne prostredníctvom opatrení v piatich kľúčových oblastiach:

---

1 Komisia, návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2021/1119, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality, COM(2025) 524 final, 2.7.2025.

2 Oznámenie Európskej komisie: Kompas konkurencieschopnosti pre EÚ, COM(2025) 30 final, 29.1.2025;

3 Oznámenie Európskej komisie: Dohoda o čistom priemysle: spoločný plán konkurencieschopnosti a dekarbonizácie, COM(2025) 85 final, 26.2.2025.

4 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011, Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13.

5 Oznámenie Európskej komisie: Odvetvový akčný plán pre európsky automobilový priemysel, COM(2025) 95 final, 5.3.2025.

1. inovácie a digitalizácia; 2. čistá mobilita; 3. konkurencieschopnosť a odolnosť dodávateľského reťazca; 4. zručnosti a sociálny rozmer a 5. rovnaké podmienky a podnikateľské prostredie.

Na dosiahnutie cieľov akčného plánu sa v ňom zavádza približne 50 hlavných opatrení. Patrí medzi ne revízia nariadenia, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 pre osobné vozidlá a dodávkové vozidlá a preskúmanie smernice o označovaní automobilov[6]s cieľom zlepšiť informovanosť spotrebiteľov a uľahčiť udržateľný výber v súlade s cieľmi EÚ v oblasti klímy a životného prostredia.

Keďže cieľové hodnoty emisií CO_2 stanovené v nariadení sa časom sprísňujú, ich dodržiavanie si vyžaduje čoraz väčšie využívanie vozidiel s nulovými emisiami, pretože ostatné existujúce nástroje na znižovanie emisií CO_2 majú len obmedzený vplyv a samy osebe nepostačujú na dosiahnutie súčasných a budúcich cieľov v oblasti emisií CO_2. Hoci je nevyhnutné, aby ciele naďalej motivovali k prechodu na mobilitu s nulovými emisiami a vytvárali istotu a predvídateľnosť pre investície, nedostatočná flexibilita v cykle súladu s predpismi spolu s výraznými zmenami v globálnej hospodárskej a regulačnej situácii môžu pre výrobcov vozidiel predstavovať riziko nesúladu.

Je potrebné posilniť technologickú neutralitu, pretože pri súčasnom legislatívnom rámci hrozí riziko obmedzenia pokračujúcich inovácií a vývoja iných technológií ako pohonov s nulovými emisiami, ktoré môžu byť užitočné pre špecifické prípady použitia a/alebo prechodnú fázu. Vzhľadom na prekážky pri zavádzaní dodávkových vozidiel s nulovými emisiami, ktoré spôsobujú nedostatočný dopyt v krátkodobom horizonte, čelia výrobcovia ľahkých úžitkových vozidiel osobitným výzvam. Na zvýšenie konkurencieschopnosti a udržateľnosti európskeho automobilového priemyslu je vhodné stimulovať vývoj malých elektrických vozidiel vyrábaných v EÚ poskytnutím osobitných stimulov.

Je tiež potrebné zabezpečiť, aby spotrebitelia dostávali jasné a harmonizované informácie o environmentálnych vlastnostiach nových osobných vozidiel, ako aj automobilov, ktoré na trhu s ojazdenými vozidlami predávajú maloobchodníci. To by sa malo vzťahovať na označovanie všetkých typov vozidiel vrátane vozidiel s nulovými emisiami, čo by uľahčilo informované rozhodnutia o kúpe a podporilo prechod na mobilitu s nulovými emisiami.

V tejto súvislosti je cieľom návrhu zabezpečiť flexibilnejší a technologicky neutrálnejší prístup, v ktorom by sa zohľadňoval technologický a trhový vývoj, pričom by sa zachovalo smerovanie ku klimatickej neutralite a predvídateľnosť pre výrobcov a investorov pri spravodlivom prechode na mobilitu s nulovými emisiami. Stanovujú sa v ňom opatrenia:

1. zavedenie väčšej flexibility pre výrobcov pri plnení ich cieľov v oblasti CO_2;
2. zvýšenie technologickej neutrality emisných noriem CO_2;
3. zachovanie príspevku noriem CO_2 k cieľom v oblasti klímy stanoveným v európskom právnom predpise v oblasti klímy;
4. zachovanie istoty a predvídateľnosti pre výrobcov a investorov v hodnotovom reťazci mobility s nulovými emisiami;
5. lepšie slúžiť potenciálnym kupujúcim vozidiel s nulovými emisiami tým, že im poskytne primerané informácie, čím podporí dodržiavanie súladu s normami CO_2 zo strany výrobcov.

[6] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES z 13. decembra 1999 o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO_2 pri predaji nových osobných automobilov (Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16).

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

Návrh je v súlade s cieľmi európskeho právneho predpisu v oblasti klímy, ako si to vyžaduje článok 6 ods. 4 daného nariadenia. Návrh je v súlade s ostatnými politikami EÚ v oblasti klímy, energetiky a dopravy vrátane:

– nariadenia (EÚ) 2023/1804, ktorým sa zabezpečuje primeraná infraštruktúra pre alternatívne palivá v celej EÚ, podporovaná nástrojom na budovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá (AFIF) pre projekty v oblasti nabíjania. Cieľom Akčného plánu EÚ pre elektrizačné sústavy a pripravovaných právnych predpisov o modernizácii elektrizačných sústav je účinne integrovať elektromobilitu, zatiaľ čo Akčný plán pre cenovo dostupnú energiu má za cieľ znížiť náklady na nabíjanie, návrhu na dekarbonizáciu podnikových vozových parkov sa zvýši dopyt po vozidlách s nulovými emisiami,

– nariadenia o kritických surovinách, ktoré podporuje udržateľný hodnotový reťazec batérií, so schválenými strategickými projektmi na zabezpečenie dodávok materiálov. Aktom o emisne neutrálnom priemysle sa zvyšuje udržateľnosť a odolnosť, ako aj výrobná kapacita EÚ v oblasti emisne neutrálnych technológií, ako sú batérie. Rozvoj dodávateľského reťazca batérií v EÚ bude ďalej podporovaný prostredníctvom balíka na podporu výroby batérií. Cieľom pripravovaných právnych predpisov, ako je akt na urýchlenie rozvoja priemyslu, bude zachovať európsku výrobu kľúčových komponentov vozidiel pre elektrické vozidlá predávané v EÚ tým, že verejná podpora v prospech automobilového priemyslu bude podmienená kritériami odolnosti a udržateľnosti. Takéto kritériá sú silným nástrojom na podporu európskeho automobilového priemyslu. Očakáva sa, že na základe aktu na urýchlenie rozvoja priemyslu sa vypracuje aj označenie uhlíkovej náročnosti priemyselných výrobkov, počnúc oceľou, ako aj parametre pre označenie „vyrobené v EÚ“. V prípade potreby bude relevantné spoliehať sa na tento vývoj, aby sa zabezpečila konzistentnosť metodík. Rovnako to platí aj pre označenie „vyrobené v EÚ“ v prípade malých elektrických vozidiel,

– ETS2, ktorý posilňuje prechod na vozidlá s nulovými emisiami prostredníctvom stanovenia cien uhlíka,

– nariadenia o spoločnom úsilí (ESR), ktoré zostáva ústredným prvkom stratégie EÚ na znižovanie emisií, pričom cieľ do roku 2030 pre odvetvia mimo ETS je stanovený na 40 % zníženie v porovnaní s rokom 2005 a členské štáty naďalej upravujú svoje národné rozpočty a flexibilitu, keďže Únia sleduje pokrok pri dosahovaní svojich klimatických cieľov.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Európa si stanovila ambiciózny rámec, že sa do roku 2050 stane klimaticky neutrálnym hospodárstvom. Cieľom Dohody o čistom priemysle je zabezpečiť, aby EÚ bola konkurencieschopným a atraktívnym miestom pre výrobu vrátane energeticky náročných odvetví, a podporovať čisté technológie a nové obehové obchodné modely, aby sa splnili dohodnuté ciele dekarbonizácie. Ich vykonaním sa posilní aj energetická nezávislosť EÚ od dovážaných fosílnych palív.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom tohto návrhu je článok 192 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). V súlade s článkom 191 a článkom 192 ods. 1 ZFEÚ musí Európska únia prispievať k dosahovaniu aj týchto cieľov: udržiavanie, ochrana a zlepšovanie kvality životného prostredia, podpora opatrení na medzinárodnej úrovni na riešenie regionálnych alebo celosvetových problémov životného prostredia, a to predovšetkým na boj proti zmene klímy. Na základe článku 192 ZFEÚ už Únia prijala politiky na riešenie emisií CO_2 z osobných a ľahkých úžitkových vozidiel prostredníctvom nariadenia (EÚ) 2019/631, ktoré je v súčasnosti účinné od 1. januára 2020, a na poskytovanie informácií spotrebiteľom o spotrebe paliva a emisiách CO_2 nových osobných vozidiel ponúkaných na predaj alebo lízing prostredníctvom smernice 1999/94/ES.

• Subsidiarita

Zmena klímy je cezhraničným problémom, v rámci ktorého sa koordinovanými opatreniami EÚ môžu účinne dopĺňať a posilňovať opatrenia na celoštátnej, regionálnej a miestnej úrovni. Opatrenia EÚ sú odôvodnené na základe subsidiarity v súlade s článkom 191 Lisabonskej zmluvy.

Keďže emisné normy CO_2 pre vozidlá a požiadavky na označovanie vozidiel sú stanovené na úrovni EÚ, ciele tejto iniciatívy sa dajú dosiahnuť len na úrovni Únie.

• Proporcionalita

Tento návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie cieľov Únie týkajúcich sa nákladovo efektívneho znižovania emisií skleníkových plynov pri súčasnom zabezpečení spravodlivosti a environmentálnej integrity.

• Výber nástroja

Návrh sa týka zmeny nariadenia (EÚ) 2019/631, a preto nariadenie predstavuje jediný vhodný právny nástroj.

Pokiaľ ide o označovanie vozidiel, návrhom sa ruší a nahrádza smernica 1999/94/ES. Vzhľadom na zistenia hodnotenia, ako aj na hlavné zmeny, ktoré sa vyžadujú v existujúcich pravidlách, a na cieľ zlepšiť fungovanie vnútorného trhu predstavuje nariadenie vhodný právny nástroj na nahradenie smernice, pretože poskytuje jasné, podrobné a priamo uplatniteľné ustanovenia. Okrem toho zabezpečuje, aby sa právne požiadavky vykonávali súčasne a harmonizovaným spôsobom v celej Únii.

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

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

Zainteresované strany sa všeobecne zhodujú na tom, že je potrebné pokračovať v úsilí EÚ o dekarbonizáciu a že elektrifikácia bude mať zásadný význam pre prechod a budúcu konkurencieschopnosť automobilového priemyslu EÚ. Niektoré zainteresované strany však tvrdia, že súčasný regulačný rámec EÚ je príliš nepružný, čo môže výrobcom vozidiel spôsobiť pri tomto prechode problémy. Preto je vhodné dané riziká zmierniť.

Pri hodnotení smernice o označovaní automobilov sa zistilo, že hoci sa v nej aspoň do určitej miery dosiahli pôvodné ciele informovať spotrebiteľov o emisiách CO_2 nových vozidiel, výber spotrebiteľov a jej potenciálny vplyv obmedzuje niekoľko faktorov. Jej význam sa bude

ďalej obmedzovať, keďže sa zvyšuje počet vozidiel s nulovými emisiami, pre ktoré sú doteraz poskytované informácie veľmi obmedzené a nedostatočné, a keďže potenciálni kupujúci vozidiel sa pri získavaní informácií pred kúpou čoraz viac spoliehajú na digitálne platformy.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Komisia určila na konzultáciu niekoľko kľúčových skupín zainteresovaných strán vrátane členských štátov (národných a regionálnych orgánov), výrobcov vozidiel, dodávateľov komponentov a materiálov, dodávateľov palív a energie, nákupcov vozidiel (súkromné osoby, podniky, spoločnosti spravujúce vozový park), mimovládnych organizácií v oblasti životného prostredia, dopravy a ochrany spotrebiteľa a sociálnych partnerov.

S cieľom získať spätnú väzbu od týchto skupín Komisia zverejnila výzvu na predloženie dôkazov a verejnú online konzultáciu v termíne od 7. júla do 10. októbra 2025. Uskutočnila tiež stretnutia s priemyselnými združeniami zastupujúcimi výrobcov vozidiel a komponentov a dodávateľov energie, bilaterálne stretnutia s orgánmi členských štátov, sociálnymi partnermi a mimovládnymi organizáciami a vyzvala zainteresované strany, aby predložili stanoviská.

Na výzvu na predloženie dôkazov k revízii nariadenia, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 pre osobné vozidlá a dodávkové vozidlá, prišlo 963 odpovedí, zatiaľ čo na samostatnú výzvu na predloženie dôkazov k revízii smernice o označovaní automobilov[7] prišlo 39 odpovedí. Verejná on-line konzultácia, ktorá sa uskutočnila na webovom sídle EU Survey[8], sa týkala revízie nariadenia o normách CO_2 pre osobné vozidlá a dodávkové vozidlá a revízie smernice o označovaní automobilov. V rámci konzultácie prišlo 1 115 odpovedí, z toho 859 (77 %) od občanov EÚ, 120 (11 %) od spoločností alebo podnikov, z toho 57 (5 %) od MSP, 76 (7 %) odpovedí od podnikateľských združení, 14 (1 %) od mimovládnych organizácií a zvyšok od akademických inštitúcií, spotrebiteľských organizácií a odborových zväzov.

Zainteresované strany vo svojich odpovediach na verejnú konzultáciu vyjadrili širokú škálu názorov na cieľové úrovne CO_2. Niektoré členské štáty, miestne orgány, environmentálne mimovládne organizácie, akademici a sektor energetiky označili stabilitu politiky za nevyhnutnú. Naopak, väčšina ostatných respondentov z priemyselného odvetvia spolu so spätnou väzbou od mobilizovanej občianskej kampane považovala ciele na rok 2035 za nedosiahnuteľné z dôvodu pomalšieho zavádzania vozidiel s nulovými emisiami, než sa predpokladalo. Zástupcovia priemyslu sa vo všeobecnosti zasadzovali za to, aby sa udržateľným obnoviteľným palivám a hybridným elektrickým vozidlám s externým nabíjaním (OVC-HEV) poskytla úloha v rámci nariadenia o normách CO_2 s cieľom zvýšiť flexibilitu a posilniť technologickú neutralitu, zatiaľ čo mimovládne organizácie a verejné orgány väčšinou vyjadrovali opačný názor. Zainteresované strany z odvetvia sa tiež usilovali o väčšiu flexibilitu pri používaní pokút a navrhovali, aby slúžili skôr ako podporný mechanizmus než ako trestné opatrenie. Občania a mimovládne organizácie sa vo všeobecnosti zasadzovali za využitie príjmov na podporu pracovníkov, rozvoj nabíjacej infraštruktúry a opatrenia na strane dopytu.

Jasná väčšina zainteresovaných strán podporila harmonizáciu a zjednodušenie označovania vozidiel, ako aj doplnenie špecifických informácií o vozidlách s nulovými emisiami na označení, ale nie ďalšie dodatočné informácie, ktoré nie sú ľahko dostupné, ako napríklad

[7] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revision-of-the-EU-rules-on-car-labelling_sk.

[8] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_sk

celkové náklady na vlastníctvo. Väčšina zainteresovaných strán považuje za dôležité rozšíriť označenie aj na nové dodávkové vozidlá. Spotrebiteľské organizácie vyzvali na rozšírenie pôsobnosti označenia aj na ojazdené vozidlá.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Kvantitatívne posúdenie hospodárskych, sociálnych a environmentálnych vplyvov posudzovaných možností politiky vychádzalo z niekoľkých scenárov vypracovaných na základe modelu PRIMES. Táto analýza bola doplnená použitím ďalších modelovacích nástrojov, ako je GEM-E3 a E3ME, ako aj modelu JRC DIONE.

Zdrojom údajov z monitorovania emisií skleníkových plynov a iných vlastností vozového parku nových ľahkých vozidiel sú ročné údaje z monitorovania, ktoré vykazujú členské štáty a zhromažďuje Európska environmentálna agentúra (ďalej len „EEA“) podľa nariadenia (EÚ) 2019/631.

Ďalšie informácie sa získali prostredníctvom zákaziek na poskytnutie služby zadaných externým dodávateľom.

- **Posúdenie vplyvu**

Komisia vykonala posúdenie vplyvu a poskytla podrobnú analýzu. V posúdení vplyvu Komisia posúdila súlad iniciatívy s cieľmi európskeho právneho predpisu v oblasti klímy, ako sa vyžaduje v článku 6 ods. 4 daného nariadenia.

Skúmali sa rôzne možnosti politiky rozdelené na tri hlavné kategórie: i) cieľové hodnoty emisií CO_2 pre osobné vozidlá a dodávkové vozidlá a rôzne flexibilné opatrenia na uľahčenie ich dodržiavania (udržateľné obnoviteľné palivá, OVC-HEV, viacročný súlad s predpismi, superkredity pre malé elektrické vozidlá); ii) finančná podpora s využitím pokút; iii) označovanie vozidiel.

Určila sa uprednostňovaná kombinácia možností týkajúcich sa cieľov a flexibility, ktorá zabezpečuje väčšiu flexibilitu a technologickú neutralitu a zároveň zachováva silný signál pre investície do mobility s nulovými emisiami v dlhodobom horizonte. Pokiaľ ide o označovanie vozidiel, uprednostňuje sa možnosť, ktorá sa vzťahuje na čo najširšiu škálu ojazdených vozidiel.

Uprednostňovaná možnosť týkajúca sa cieľov a flexibility v oblasti CO_2 prináša v období rokov 2030 – 2034 výhody pre výrobcov. Pri zachovaní cieľových hodnôt 100 % zníženia emisií do roku 2035 sa tiež zvyšuje technologická neutralita tým, že sa uznáva úloha OVC-HEV a úloha udržateľných obnoviteľných palív po roku 2035. To bude stimulovať pokračujúce investície do iných technológií ako pohonov s nulovými emisiami, ktoré môžu byť užitočné pre špecifické prípady použitia a/alebo pre prechodnú fázu, a ich vývoj, prípadne aj podporu konkurencieschopnosti niektorých európskych výrobcov na iných trhoch. Ako sa uvádza v posúdení, vplyvy uprednostňovanej možnosti na energetiku a klímu sú obmedzené, najmä vďaka zabudovaným ochranným opatreniam. Vzhľadom na to je táto iniciatíva v súlade s cieľom klimatickej neutrality EÚ do roku 2050, cieľom v oblasti klímy do roku 2030 a s pokrokom v oblasti adaptácie.

Uprednostňovaná možnosť týkajúca sa cieľov CO_2 a flexibility prináša určité dodatočné celkové systémové náklady (kapitálové, palivové a iné prevádzkové náklady), ale nevykazuje významné zmeny v porovnaní so základným scenárom.

Očakáva sa, že regulačná flexibilita, ktorú táto iniciatíva poskytuje, zvýši krátkodobú konkurencieschopnosť. Uprednostňovaná možnosť obsahuje prvky, ktorých cieľom je dosiahnuť potrebnú rovnováhu medzi regulačnou flexibilitou a väčšou technologickou neutralitou na jednej strane a zachovaním predvídateľnosti a stability dlhodobého smerovania k vozidlám s nulovými emisiami na strane druhej.

.

Uprednostňovaná možnosť označovania vozidiel poskytne potenciálnym kupujúcim vozidiel s nulovými emisiami primeranejšie informácie a zabezpečí sa ňou, že harmonizácia návrhu označenia na úrovni EÚ povedie k zjednodušeniu a bude sa vzťahovať na všetky ojazdené vozidlá rovnakým spôsobom. Harmonizáciou sa odstráni potreba vypracovať návrh národného označenia, čo vnútroštátnym orgánom prinesie úsporu nákladov.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

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

V porovnaní s aktuálnym nariadením sa od návrhu neočakáva, že právny predpis prinesie zvýšenie administratívnych nákladov. Návrh okrem toho nezvyšuje zložitosť právneho rámca.

- **Základné práva**

Tento návrh rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie. Prispieva predovšetkým k cieľu dosahovaniu vysokej miery ochrany životného prostredia v súlade so zásadou udržateľného rozvoja stanovenou v článku 37 Charty základných práv Európskej únie[9].

4. VPLYV NA ROZPOČET

Legislatívny finančný výkaz, v ktorom sa uvádza vplyv na rozpočtové, ľudské a administratívne zdroje, bol pripojený k návrhu, ktorý viedol k prijatiu nariadenia (EÚ) 2019/631 a jeho najnovšej revízii nariadením (EÚ) 2023/851.

5. ĎALŠIE PRVKY

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

Týmto návrhom sa nemení podstata pravidiel, posúdenie vykonávania zostáva rovnaké ako v prípade návrhu, ktorý viedol k prijatiu nariadenia (EÚ) 2019/631 zmeneného nariadením (EÚ) 2023/851.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Článok 1 obsahuje tieto navrhované zmeny:

– Článkom 1 ods. 1 sa mení článok 1 s cieľom znížiť cieľové hodnoty emisií CO_2 celého vozového parku EÚ do roku 2030 v prípade dodávkových vozidiel z 50 % na 40 % oproti východiskovej hodnote v roku 2021 a cieľové hodnoty emisií CO_2 celého vozového parku EÚ do roku 2035 v prípade osobných vozidiel a dodávkových vozidiel zo 100 % na 90 %. Do predmetu nariadenia sa dopĺňa aj označovanie vozidiel.

[9] Ú. v. EÚ C 326, 26.10.2012, s. 391.

– V článku 1 ods. 2 sa mení článok 2 ods. 1 písm. b) s cieľom objasniť, že všetky vozidlá s nulovými emisiami kategórie N (vrátane vozidiel kategórie N1 a N2), ktorých hmotnosť bez hmotnosti batérie je nižšia ako 2 840 kg, sa skutočne započítavajú pri posudzovaní súladu s cieľmi emisií CO_2 stanovenými v tomto nariadení. Rozširuje sa ním tiež rozsah pôsobnosti na označovanie vozidiel.

– Článkom 1 ods. 3 sa mení článok 3 s cieľom objasniť vymedzenie pojmu „skúšobná hmotnosť“ a zaviesť vymedzenie pojmov relevantné pre ustanovenia týkajúce sa označovania vozidiel.

– Článkom 1 ods. 4 sa mení článok 4 s cieľom zaviesť viacročný súlad s predpismi. Článkom 1 ods. 7 sa mení článok 6 a článkom 1 ods. 9 sa mení článok 8 s cieľom zaviesť následné zmeny.

– Článkom 1 ods. 5 sa mení článok 5 s cieľom stanoviť superkredity pre malé elektrické vozidlá vyrobené v EÚ.

– V článku 1 ods. 6 sa zavádzajú nové ustanovenia o úlohe určitých udržateľných obnoviteľných palív.

– V článku 1 ods. 6 sa zavádzajú nové ustanovenia o úlohe nízkouhlíkovej ocele vyrobenej v EÚ.

– V článku 1 ods. 10 a 14 sa stanovujú nové články 15a, 15b a nová príloha IIIa, v ktorých sa stanovujú pravidlá označovania vozidiel.

2025/0420 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o emisné normy CO_2 pre nové ľahké úžitkové vozidlá a označovanie vozidiel, a ktorým sa zrušuje smernica 1999/94/ES

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[10],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[11],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) Prijatím nariadenia (EÚ) 2021/1119 (právny predpis v oblasti klímy) Únia do právnych predpisov zakotvila záväzný cieľ klimatickej neutrality v celom hospodárstve do roku 2050, teda do uvedeného dátumu znížiť emisie na úroveň nulovej bilancie emisií a cieľ dosiahnuť potom záporné emisie, stanovila záväzný strednodobý Únie v oblasti klímy do roku 2030 a ustanovenia týkajúce sa určenia strednodobého cieľa v oblasti klímy pre celú Úniu do roku 2040.

(2) Na dosiahnutie cieľa klimatickej neutrality je okrem iného nevyhnutné zabezpečiť a podporiť konkurencieschopnosť a odolnosť európskeho priemyslu, zabezpečiť spôsoby prechodu založené na najlepších dostupných nákladovo efektívnych, bezpečných a škálovateľných technológiách, viac sa zamerať na spravodlivý prechod, zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž s medzinárodnými partnermi a dekarbonizovať energetický systém pomocou všetkých bezuhlíkových a nízkouhlíkových energetických riešení.

(3) Prostredníctvom Dohody o čistom priemysle a Odvetvového akčného plánu pre európsky automobilový priemysel Únia vytvorila podmienky na úspešný prechod so zameraním na dekarbonizáciu aj obnovu priemyslu vrátane podporných mechanizmov pre európsky priemysel, európskych požiadaviek na obsah batériových článkov a komponentov v elektrických vozidlách predávaných v Únii, lepšieho prístupu k verejnému a súkromnému financovaniu, rovnakých podmienok na globálnej úrovni a jasných podmienok na zavádzanie a rozširovanie čistých technológií s cieľom posilniť konkurencieschopnosť priemyslu a inovácie v Únii.

[10] Ú. v. EÚ C …, …, s. …. .
[11] Ú. v. EÚ C …, …, s. …. .

(4) Automobilový priemysel je kľúčovým pilierom hospodárstva Únie a nachádza sa v kritickom bode, pretože čelí tvrdej globálnej konkurencii a hlbokým štrukturálnym zmenám v oblasti dekarbonizácie a digitalizácie. Cesta k mobilite s nulovými emisiami si vyžaduje integrovaný prístup spájajúci znižovanie emisií CO_2, konkurencieschopnosť priemyslu, sociálnu spravodlivosť a vedúce postavenie v oblasti technológií. S cieľom zabezpečiť, aby táto transformácia posilnila konkurencieschopnosť automobilového ekosystému Únie a zároveň dodržala jej environmentálne a sociálne ambície, prijala Komisia 5. marca 2025 Odvetvový akčný plán pre európsky automobilový priemysel.

(5) Ľahké úžitkové vozidlá sa kupujú a používajú na pracovné účely. V niektorých špecifických prípadoch použitia môžu existovať krátkodobé prekážky nasadenia vozidiel s nulovými emisiami v danom segmente. Je preto vhodné upraviť cieľové hodnoty emisií CO_2 pre tieto vozidlá na rok 2030, aby sa podporila schopnosť výrobcov naďalej investovať, najmä do prechodu na vozidlá s nulovými emisiami.

(6) Podporou vývoja a výroby malých elektrických vozidiel vyrábaných v EÚ sa zabezpečí cenová dostupnosť a prístup k čistej mobilite pre spotrebiteľov a zvýši sa konkurencieschopnosť a udržateľnosť európskeho automobilového priemyslu. Preto je vhodné stimulovať vývoj malých elektrických vozidiel vyrábaných v EÚ poskytnutím stimulov vo forme kreditov na CO_2 pre výrobcov, ktorí takéto vozidlá uvedú na trh Únie.

(7) Hoci je nevyhnutné, aby cieľové hodnoty emisií CO_2 naďalej stimulovali prechod na mobilitu s nulovými emisiami a vytvárali istotu a predvídateľnosť pre takéto investície, nedostatočná regulačná flexibilita môže výrobcom vozidiel spôsobiť ťažkosti, ak obmedzí ich možnosti dodržiavania súladu s predpismi. Preto je vhodné podporiť technologicky neutrálny prístup stanovením regulačnej flexibility pre technológie bez nulových emisií.

(8) S cieľom zabezpečiť dodatočnú flexibilitu by výrobcovia mali v období rokov 2030 až 2032 zabezpečiť, aby priemerné špecifické emisie CO_2 ich vozidiel neprekročili cieľovú hodnotu emisií vypočítanú ako priemer ich ročných cieľových hodnôt špecifických emisií za toto obdobie. Dodržiavanie cieľových hodnôt by sa malo posúdiť na konci obdobia pre každého jednotlivého výrobcu. Poplatky za nadmerné emisie by sa mali vypočítať zodpovedajúcim spôsobom.

(9) Cieľová hodnota zníženia emisií celého vozového parku sa od roku 2035 znižuje zo 100 % na 90 % za predpokladu, že zvyšné emisie sa kompenzujú použitím kreditov za nízkouhlíkovú oceľ alebo kreditov za udržateľné obnoviteľné palivá.

(10) Využívanie kreditov za nízkouhlíkovú oceľ a kreditov za udržateľné obnoviteľné palivá by sa malo obmedziť, aby sa zachovali investície do hodnotového reťazca s nulovými emisiami. Tým, že od roku 2035 umožňujú kompenzovať emisie až do výšky 10 % cieľovej hodnoty celého vozového parku EÚ na rok 2021, tieto kredity v kombinácii s cieľovou hodnotou 90 % zníženia emisií podporujú celkový cieľ klimatickej neutrality.

(11) V roku 2035 a potom každých päť rokov by Komisia mala posúdiť účinnosť nariadenia, aby sa zachoval súlad so záväzným cieľom dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050 stanoveným v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 (ďalej len „právny predpis v oblasti klímy“).

(12) Je vhodné umožniť v normách CO_2 uznávanie úspor emisií z udržateľných obnoviteľných palív, aby sa výrobcom poskytla ďalšia flexibilita a podporili investície

do rozvoja hodnotového reťazca udržateľných obnoviteľných palív. Tieto palivá budú aj naďalej zohrávať úlohu pri dekarbonizácii dopravy. V záujme podpory inovatívnych technológií zahŕňa súčasný rámec smernice (EÚ) 2018/2001 záväzné ciele pre pokročilé biopalivá v doprave. Jeho vykonávanie však pokračuje len pomaly. Na koniec roka 2026 sa plánuje preskúmanie smernice (EÚ) 2018/2001, v ktorom sa posúdi dosiahnutý pokrok a potreba aktualizácie budúceho rámca pre biohospodárstvo.

(13) Podpora nízkouhlíkovej ocele je nevyhnutná na dosiahnutie cieľov Únie v oblasti klímy a zároveň na posilnenie jej priemyselnej konkurencieschopnosti a strategickej autonómie. Keďže automobilový priemysel je kľúčovým používateľom ocele, je vhodné stimulovať používanie nízkouhlíkovej ocele pri výrobe vozidiel s cieľom vytvoriť vedúci trh. Preto by výrobcovia mali mať možnosť po roku 2035 kompenzovať emisie CO_2 svojich nových vozidiel, ktoré ešte neboli kompenzované používaním udržateľných obnoviteľných palív, pomocou kreditov za nízkouhlíkovú oceľ vyrobenú v EÚ.

(14) S cieľom poskytnúť výrobcom ľahkých úžitkových vozidiel väčšiu istotu by sa mala do vzorca zaviesť technická úprava, ktorou sa upravia cieľové hodnoty špecifických emisií výrobcu v závislosti od priemernej testovacej hmotnosti vozového parku EÚ.

(15) V hodnotení smernice o označovaní automobilov sa dospelo k záveru, že v členských štátoch chýba harmonizácia označovania, že potenciálni kupujúci vozidiel, dodávkových vozidiel a ojazdených vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami nie sú podľa súčasných pravidiel dostatočne informovaní a že spotrebitelia sa čoraz viac spoliehajú na digitálne nástroje, zatiaľ čo súčasné pravidlá sa zameriavajú na fyzické predajné miesta s papierovou príručkou a plagátom. Smernicu 1999/94/ES je preto potrebné revidovať a aktualizovať.

(16) Mal by byť k dispozícii štítok vozidla, ktoré by poskytovalo informácie relevantné pre vozidlá s nulovými emisiami, aby sa potenciálni kupujúci vozidiel mohli pri kúpe rozhodovať na základe informácií. Okrem toho by mal byť štítok vozidla k dispozícii nielen pre nové osobné vozidlá, ale aj pre potenciálnych kupujúcich dodávkových vozidiel a ojazdených vozidiel, aby sa zabezpečilo, že potenciálni kupujúci týchto vozidiel budú tiež primerane informovaní.

(17) Označenie pre jednotlivé vozidlá by malo obsahovať najdôležitejšie informácie z osvedčenia o zhode. Malo by tiež spotrebiteľom poskytnúť možnosť prístupu k ďalším informáciám. V budúcnosti, s vývojom technických požiadaviek, monitorovania a podávania správ a dostupných údajov, by sa mohli zákazníkom poskytovať ďalšie informácie napríklad o výkonnosti plug-in hybridných elektrických vozidiel v závislosti od správania používateľa, pokiaľ ide o podiel jazdy v elektrickom režime.

(18) Keďže kupujúci vozidiel sa čoraz viac spoliehajú na digitálne nástroje a aby mohli spotrebitelia porovnávať rôzne modely vozidiel, a to aj od rôznych výrobcov, informácie o všetkých modeloch vozidiel, pri ktorých sa nové vozidlá uvádzajú na trh Únie, by sa mali sprístupniť v databáze výrobkov.

(19) Požiadavky na označovanie vozidiel by sa mali vzťahovať na výrobcov a predajcov vozidiel alebo akékoľvek iné fyzické alebo právnické osoby, ktoré sprístupňujú vozidlá na trhu v rámci obchodnej činnosti, čím sa vylúčia súkromné osoby príležitostne predávajúce ojazdené vozidlá.

(20) Požiadavky na označovanie vozidiel by sa do nariadenia (EÚ) 2019/631 mali začleniť s cieľom zabezpečiť jeho konzistentné a harmonizované uplatňovanie v celej Únii.

(21) S cieľom stanoviť metodiky na určenie kritérií, na základe ktorých sa automobil považuje za „vyrobený v EÚ“ a oceľ za nízkouhlíkovú a zmeniť prílohu týkajúcu sa označovania vozidiel, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, aby sa zohľadnil technologický a legislatívny vývoj, ako aj vývoj týkajúci sa informovania spotrebiteľov. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(22) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o stanovenie podrobných pravidiel a postupov monitorovania a oznamovania všetkých údajov potrebných na výpočet kreditov za nízkouhlíkovú oceľ a prevádzkových podrobností databázy výrobkov na označovanie vozidiel výrobcami. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011.

(23) Keďže ciele tohto nariadenia, ktorými je poskytnúť výrobcom vozidiel dodatočnú flexibilitu pri dosahovaní súladu a zároveň zachovať úroveň ambícií v oblasti cieľových hodnôt zníženia emisií CO_2, ako aj harmonizovať a aktualizovať požiadavky na označovanie vozidiel, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov rozsahu a účinkov opatrenia ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity, ako sa stanovuje v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

(24) Nariadenie (EÚ) 2019/631 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1
Zmeny nariadenia (EÚ) 2019/631

Nariadenie (EÚ) 2019/631 sa mení takto:

1. Článok 1 sa mení takto:

a) V odseku 5 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje 40 % zníženie cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s časťou B bodom 6.1.2 prílohy I.“;

b) Odsek 5a sa nahrádza takto:

„Od 1. januára 2035 sa na celý vozový park EÚ uplatňujú tieto cieľové hodnoty:

a) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových osobných vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje 90 % zníženie cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s časťou A bodom 6.1.3 prílohy I;

b) v prípade priemerných emisií z vozového parku nových ľahkých úžitkových vozidiel cieľová hodnota pre celý vozový park EÚ predstavuje 90 % zníženie cieľovej hodnoty v roku 2021 určenej v súlade s časťou B bodom 6.1.3 prílohy I.“;

c) Dopĺňa sa tento odsek 7:

„7. Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá označovania vozidiel s cieľom zabezpečiť, aby sa potenciálnym kupujúcim sprístupnili príslušné informácie týkajúce sa osobných automobilov a ľahkých úžitkových vozidiel ponúkaných na predaj alebo lízing v Únii.“

2. Článok 2 sa mení takto:

a) V odseku 1 písmene b) sa text po bodkočiarke nahrádza takto:

„vozidlá kategórie N s nulovými emisiami sa na účely tohto nariadenia a bez toho, a by bolo dotknuté nariadenie (EÚ) 2018/858 a nariadenie (ES) č. 715/2007, považujú od 1. januára 2025 za ľahké úžitkové vozidlá, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, ak referenčná hmotnosť po odrátaní hmotnosti zásobníka energie nepresahuje 2 840 kg.“;

b) Dopĺňa sa tento odsek 5:

„5. Články 15a a 15b tohto nariadenia sa uplatňujú na všetky vozidlá kategórií M1 a N1, ako sa vymedzuje v článku 4 nariadenia (EÚ) 2018/858, ponúkané na predaj alebo lízing v Únii, ktoré sú typovo schválené v súlade s celosvetovo harmonizovaným skúšobným postupom pre ľahké vozidlá stanoveným v nariadení Komisie (EÚ) 2017/1151.“

3. Článok 3 sa mení takto:

a) Písmeno l) sa nahrádza takto:

„l) „skúšobná hmotnosť“ alebo „TM“ je skúšobná hmotnosť osobného vozidla alebo ľahkého úžitkového vozidla uvedená v osvedčení o zhode a vymedzená v bode 3.2.25 predpisu OSN č. 154;“;

b) Dopĺňajú sa tieto písmená n) až r):

„n) „vozidlo s nulovými emisiami“ je osobné vozidlo alebo ľahké úžitkové vozidlo s výfukovými emisiami 0 g CO_2/km určenými v súlade s uplatniteľným postupom typového schválenia EÚ;

o) „štítok vozidla“ je grafický diagram v tlačenej alebo elektronickej podobe, ktorý spĺňa požiadavky stanovené v tomto nariadení;

p) „predajné miesto“ je miesto, kde sa vozidlá vystavujú alebo ponúkajú na predaj alebo lízing potenciálnym zákazníkom, vrátane obchodných veľtrhov, kde sa vozidlá prezentujú verejnosti;

q) „propagačný materiál“ je akákoľvek forma informácií v tlačenej alebo elektronickej podobe, offline alebo online, ktoré sa používajú na predaj alebo lízing vozidiel alebo pri marketingu, reklame alebo propagácii vozidiel ponúkaných na predaj alebo lízing širokej verejnosti alebo potenciálnemu zákazníkovi;

r) „model vozidla“ je skupina vozidiel patriacich do rovnakého typu, variantu a verzie, ako sa uvádza v časti B prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858.“

4. Článok 4 sa mení takto:

a) V odseku 1 písm. c) sa dopĺňa tento text:

„Okrem toho od roku 2035 výrobca takisto zabezpečí, aby jeho priemerné špecifické emisie CO_2 nepresiahli súčet jeho palivových kreditov uvedených v článku 5a a jeho kreditov za nízkouhlíkovú oceľ uvedených v článku 5b.“;

b) Odsek 1a sa nahrádza takto:

„1a. Odchylne od odseku 1 musí výrobca, a to aj keď je členom združenia, počas období zahŕňajúcich kalendárne roky 2025 až 2027 a kalendárne roky 2030 až 2032 zabezpečiť, aby jeho priemerné špecifické emisie CO_2 za dané obdobia nepresiahli cieľovú hodnotu jeho špecifických emisií počas uvedených období.

Uvedené priemerné špecifické emisie CO_2 sa vypočítajú ako priemer ročných priemerných špecifických emisií CO_2 za príslušné obdobie vážený podľa počtu novoevidovaných vozidiel výrobcu v každom kalendárnom roku.

Cieľová hodnota špecifických emisií sa vypočíta ako priemer cieľových hodnôt ročných špecifických emisií určených v súlade s časťou A bodom 6.3 alebo časťou B bodom 6.3 prílohy I za príslušné obdobie, alebo ak výrobcovi bola udelená výnimka podľa článku 10, v súlade s uvedenou výnimkou, vážený podľa počtu novoevidovaných vozidiel výrobcu v každom kalendárnom roku.

Za každý kalendárny rok, v ktorom bol výrobca členom združenia, sú ročné priemerné špecifické emisie CO_2 a cieľová hodnota ročných špecifických emisií, ktoré sa majú použiť na uvedené výpočty, hodnotami pre dané združenie.“

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„*Článok 5*
Superkredity pre malé vozidlá s nulovými emisiami

1. Do roku 2034 sa na účely výpočtu priemerných špecifických emisií CO_2 výrobcu každé nové vozidlo s nulovými emisiami kategórie M1 identifikované ako malé elektrické vozidlo v súlade s časťou A bodom 2.4 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858 a vyrobené v EÚ počíta ako 1,3 vozidla.

2. Každý členský štát za každý kalendárny rok zaznamená a zašle Komisii v rámci svojich povinností v súlade s článkom 7 za každé nové vozidlo kategórie M1 s nulovými emisiami údaje, či je alebo nie je identifikované ako malé elektrické vozidlo v súlade s časťou A bodom 2.4 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858 a či sa vyrába v EÚ, ako aj hodnotu parametrov určujúcich takýto súlad.

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením metodiky na určenie kritérií pre vozidlo, ktoré sa má považovať za „vyrobené v EÚ“.

3. Odsek 1 sa neuplatňuje na výrobcov, ktorí vytvorili združenie, pokiaľ všetci výrobcovia zahrnutí v združení nie sú súčasťou rovnakej skupiny prepojených výrobcov.“

6. Vkladajú sa tieto články 5a a 5b:

„Článok 5a
Úloha udržateľných obnoviteľných palív

1. Od roku 2035 Komisia vypočíta pre každého výrobcu palivové kredity na základe úspor emisií skleníkových plynov dosiahnutých používaním palív uvedených v odseku 2 určené v súlade s časťou A bodom 7 a časťou B bodom 7 prílohy I, s cieľom kompenzovať emisie z nových osobných automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v danom kalendárnom roku. Tieto palivové kredity sa vypočítajú s prihliadnutím na množstvo takýchto palív uvedených na trh Únie pre cestnú dopravu a ich intenzitu emisií skleníkových plynov vypočítanú podľa článkov 29a a 31 smernice (EÚ) 2018/2001 a nahlásenú v databáze Únie zriadenej podľa článku 31a uvedenej smernice, podiel paliva v cestnej doprave používaného v osobných vozidlách a ľahkých úžitkových vozidlách, priemerný počet najazdených kilometrov počas životnosti vozidiel a počet zaevidovaných vozidiel.

2. Oprávnenými palivami sú palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 36 smernice (EÚ) 2018/2001, ktoré spĺňajú kritériá stanovené v článku 29a uvedenej smernice, biopalivá v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 33 uvedenej smernice, a bioplyn v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 28 uvedenej smernice, ktoré sú vyrobené zo surovín uvedených v prílohe IX k uvedenej smernici a spĺňajú kritériá stanovené v článku 29 uvedenej smernice.

3. Kredity zo všetkých palív uvedených v odseku 2 nesmú znížiť priemerné špecifické emisie CO_2 výrobcu o viac ako 3 % cieľovej hodnoty pre celý vozový park $EÚ_{2021}$, ako sa stanovuje v časti A bode 6.0 a časti B bode 6.0 prílohy I.

Kredity z množstiev biopalív a bioplynu vyrábaných zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001 nesmú znížiť priemerné špecifické emisie CO_2 výrobcu o viac ako 1 % cieľovej hodnoty pre celý vozový park $EÚ_{2021}$, ako sa stanovuje v časti A bode 6.0 a časti B bode 6.0 prílohy I.

4. Odsek 1 sa neuplatňuje na výrobcov, ktorí vytvorili združenie, pokiaľ všetci výrobcovia zahrnutí v združení nie sú súčasťou rovnakej skupiny prepojených výrobcov.

Článok 5b
Úloha nízkouhlíkovej ocele

1. Od roku 2035 výrobca získa kredity za nízkouhlíkovú oceľ vyrobenú v EÚ (ďalej len „kredity za nízkouhlíkovú oceľ“) na kompenzáciu emisií z nových osobných automobilov a nových ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v danom kalendárnom roku.

2. Odsek 1 sa neuplatňuje na tie vozidlá, na ktorých príspevok k priemerným emisiám sa vzťahuje článok 5a.

.

3. Kredity za nízkouhlíkovú oceľ sa vypočítajú s prihliadnutím na množstvo a intenzitu emisií CO_2 (vypočítané podľa metodiky stanovenej v súlade s odsekom 6) z nízkouhlíkovej ocele vyrobenej v EÚ a použitej v nových osobných vozidlách alebo nových ľahkých úžitkových vozidlách výrobcu zaevidovaných v Únii v danom kalendárnom roku, počet vozidiel zaevidovaných v danom kalendárnom roku a počet najazdených kilometrov vozidiel počas ich životnosti v súlade s časťou A bodom 7 a časťou B bodom 7 prílohy I.

4. Kredity za nízkouhlíkovú oceľ nesmú znížiť priemerné špecifické emisie CO_2 výrobcu o viac ako 7 % cieľovej hodnoty pre celý vozový park $EÚ_{2021}$, ako sa stanovuje v časti A bode 6.0 a časti B bode 6.0 prílohy I.

5. Komisia špecifikuje prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné pravidlá a postupy monitorovania a nahlasovania všetkých údajov potrebných na výpočet kreditov za

nízkouhlíkovú oceľ zo strany výrobcov. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.

6. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom doplniť toto nariadenie stanovením metodiky na určovanie charakteristík nízkouhlíkovej ocele a intenzity emisií CO_2 ocele a základnej ocele ako referenčného bodu na výpočet kreditov za nízkouhlíkovú oceľ.

7. Odsek 1 sa neuplatňuje na výrobcov, ktorí vytvorili združenie, pokiaľ všetci výrobcovia zahrnutí v združení nie sú súčasťou rovnakej skupiny prepojených výrobcov.“

7. V článku 6 odseku 2 sa posledná veta nahrádza takto:

„Odchylne od prvého pododseku možno dohodu o vytvorení združenia na kalendárny rok 2025 alebo 2026 uzavrieť do 31. decembra 2027, dohodu o vytvorení združenia na kalendárny rok 2030 alebo 2031 možno uzavrieť do 31. decembra 2032.“

8. Článok 7 sa mení takto:

a) V odseku 5 sa za prvú vetu vkladá táto veta:

„Výrobcovia zodpovední za menej ako 1 000 nových osobných automobilov alebo menej ako 1 000 nových ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v Únii v predchádzajúcom kalendárnom roku poskytnú Komisii úplné informácie o všetkých svojich prepojených podnikoch v zmysle článku 3 ods. 2, pokiaľ takéto informácie predtým neoznámili a odvtedy nedošlo k žiadnym zmenám.“;

b) Vkladá sa tento odsek 6b:

„6b. Každý výrobca určí kontaktné miesto na účely akejkoľvek korešpondencie uvedenej v tomto článku.“

9. Článok 8 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa druhý pododsek nahrádza takto:

„Odchylne od prvého pododseku, pokiaľ ide o kalendárne roky 2025 až 2027 a 2030 až 2032, Komisia uloží poplatok za nadmerné emisie každému výrobcovi, ktorého priemerné špecifické emisie CO_2 za dané obdobie prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií.“;

b) Dopĺňa sa tento odsek 5:

„Odchylne od odsekov 1 a 2 Komisia uloží výrobcovi alebo vo vhodných prípadoch správcovi združenia za každý kalendárny rok počnúc rokom 2035 poplatok za nadmerné emisie, ak priemerné špecifické emisie CO_2 výrobcu prekročia jeho cieľovú hodnotu špecifických emisií alebo jeho priemerné špecifické emisie CO_2 prekročia súčet jeho palivových kreditov uvedených v článku 5a a jeho kreditov za nízkouhlíkovú oceľ uvedených v článku 5b.

Poplatok za nadmerné emisie sa vypočíta podľa tohto vzorca:

(priemerné špecifické emisie CO_2 – (palivové kredity + kredity za nízkouhlíkovú oceľ) × EUR 95) × počet novo zaevidovaných vozidiel.

V uvedenom výpočte súčet palivových kreditov a kreditov za nízkouhlíkovú oceľ nesmie presiahnuť 10 % cieľovej hodnoty pre celý vozový park $EÚ_{2021}$.“

10. V článku 15 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. V roku 2035 a potom každých päť rokov Komisia posúdi účinnosť nariadenia na dosiahnutie mobility s nulovými emisiami. Komisia posúdi aj vplyv, uskutočniteľnosť a vhodnosť zahrnutia požiadaviek na miestny obsah, najmä na základe vykonávania príslušných právnych predpisov EÚ. Komisia s prihliadnutím na vývoj na trhu a technologický vývoj podľa potreby preskúma a zmení toto nariadenie, najmä pokiaľ ide o úpravy cieľových hodnôt pre celý vozový park, s cieľom zachovať súlad so záväzným cieľom dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050 stanoveným v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119.“

11. Vkladajú sa tieto články 15a a 15b:

„Článok 15a
Povinnosti výrobcov a distribútorov týkajúce sa označovania vozidiel

1. Distribútori zabezpečia, aby bol štítok vozidla stanovený v časti 2 prílohy IIIa pripevnený alebo vystavený jasne viditeľným spôsobom a čitateľný v celom rozsahu v blízkosti každého vozidla ponúkaného na predaj alebo lízing na ich predajných miestach.

Štítok vozidla musí obsahovať informačné prvky uvedené v časti 2 prílohy IIIa, ktoré zodpovedajú vozidlu, na ktoré sa vzťahuje.

Okrem štítku vozidla distribútor informuje potenciálneho kupujúceho ojazdeného vozidla s nulovými emisiami alebo hybridného elektrického vozidla s externým nabíjaním o aktuálnom „stave trakčnej batérie“ vozidla na základe informácií dostupných na displeji vozidla v súlade s prílohou VI k nariadeniu (EÚ) 2025/1707.

2. Výrobcovia a prípadne distribútori zabezpečia, aby sa v každom propagačnom materiáli týkajúcom sa predaja alebo lízingu jednotlivých vozidiel uvádzal štítok vozidla, ako sa stanovuje v časti 2 prílohy IIIa, pre každé vozidlo, a to aj pre vozidlá ponúkané na predaj alebo lízing na internete.

Ak sa propagačný materiál týka jedného alebo viacerých modelov vozidiel, musí obsahovať hodnoty všetkých vozidiel, na ktoré sa vzťahuje, alebo rozsah medzi najnižšími a najvyššími hodnotami všetkých vozidiel, na ktoré sa vzťahuje, v prípade všetkých technických parametrov uvedených v časti 2 prílohy IIIa.

Ak propagačný materiál distribuovaný elektronickými prostriedkami umožňuje spotrebiteľom konfigurovať konkrétne vozidlo, ako sú online konfigurátory automobilov, musí spotrebiteľom jasne ukázať, ako rôzne konkrétne vybavenie a voliteľné doplnky ovplyvňujú hodnoty všetkých technických parametrov uvedených v časti 2 prílohy IIIa.

3. Najneskôr 12 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia Komisia zriadi verejne prístupnú databázu výrobkov, ktorá bude poskytovať informácie týkajúce sa označovania modelov vozidiel uvedených na trh.

Komisia je splnomocnená určiť prostredníctvom vykonávacích aktov prevádzkové podrobnosti databázy výrobkov. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 2.

4. Výrobcovia bez zbytočného odkladu vložia do databázy výrobkov informácie uvedené v časti 3 prílohy IIIa za každý model vozidla, pre ktorý sa uvádzajú na trh nové jednotky.

Výrobcovia zabezpečia, aby informácie vložené do databázy výrobkov boli správne a presné, a podľa potreby ich aktualizujú.

5. Výrobcovia a distribútori nesmú poskytovať ani zobrazovať štítky, ktoré napodobňujú štítok vozidla stanovený v tomto nariadení, ani poskytovať alebo zobrazovať štítky, značky, symboly alebo nápisy vozidla, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a ktoré by mohli koncových používateľov uviesť do omylu alebo zmiasť, pokiaľ ide o informačné prvky stanovené v prílohe IIIa.

6. Ak poskytovateľ služby uvedený v článku 6 nariadenia (EÚ) 2022/2065 umožňuje predaj vozidiel prostredníctvom svojho webového sídla, musí umožniť zobrazenie štítku vozidla podľa odseku 2.

7. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 17 s cieľom zmeniť požiadavky na údaje a parametre údajov stanovené v častiach 2 a 3 prílohy IIIa tak, aby sa do databázy výrobkov zahrnuli dodatočné informácie relevantné pre spotrebiteľov a aby sa špecifikovala metodika na určenie parametra „vyrobené v EÚ“.

Článok 15b
Povinnosti členských štátov týkajúce sa označovania vozidiel

1. Členské štáty určia orgán dohľadu nad trhom v súlade s nariadením (EÚ) 2019/1020, ktorý bude zodpovedný za zabezpečenie súladu s opatreniami stanovenými v článku 15a. Orgány dohľadu nad trhom môžu vymáhať náklady na kontrolu dokumentov v prípade nesúladu s príslušnými článkami tohto nariadenia.

2. Členské štáty stanovia pravidlá vzťahujúce sa na sankcie a mechanizmy presadzovania uplatniteľné pri porušení ustanovení týkajúcich sa označovania vozidiel a prijmú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie ich uplatňovania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty najneskôr do 12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia informujú Komisiu o týchto pravidlách a opatreniach a bezodkladne jej oznámia akékoľvek následné zmeny, ktoré na ne majú vplyv. “

12. V článku 17 sa odsek 6 nahrádza takto:

„Delegovaný akt prijatý podľa v článku 5a ods. 5, článku 7 ods. 8, článku 7a ods. 2, článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 1 štvrtého pododseku, článku 13 ods. 4, článku 14 ods. 2, článku 15 ods. 8 a 9 a článku 15a ods. 7 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“

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

14. Vkladá sa príloha IIIa v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.

Článok 2
Zrušenie

Smernica 1999/94/ES sa zrušuje.

Článok 3
Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 1 ods. 5 sa uplatňuje od 1. januára [*Úrad pre publikácie: Vložte rok nasledujúci po dátume začatia uplatňovania súhrnného balíka opatrení pre automobilový priemysel*].

Článok 1 ods. 11 a článok 2 sa uplatňujú od [*12 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia*].

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

V Štrasburgu

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda/predsedníčka	*predseda/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 prvotnej 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 synergia 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

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631 a zrušuje smernica 1999/94/ES

1.2. Príslušné oblasti politiky

Politika v oblasti klímy

1.3. Ciele

1.3.1. Všeobecné ciele

Cieľom návrhu je poskytnúť:

1. dodatočnú flexibilitu pre výrobcov na podporu prechodu na mobilitu s nulovými emisiami;

2. harmonizované aktuálne pravidlá označovania emisií CO_2.

1.3.2. Špecifické ciele

Špecifické ciele návrhu sú:

1. poskytnúť výrobcom väčšiu flexibilitu pri plnení ich cieľových hodnôt emisií CO_2;

2. zvýšiť technologickú neutralitu emisných noriem CO_2;

3. zachovať príspevok noriem CO_2 k cieľom v oblasti klímy stanoveným v európskom právnom predpise v oblasti klímy;

4. zachovať istotu a predvídateľnosť pre výrobcov a investorov v hodnotovom reťazci mobility s nulovými emisiami;

5. zaviesť harmonizované informácie pre spotrebiteľov, a to aj pre vozidlá s nulovými emisiami.

1.3.3. Očakávané výsledky a vplyv

Uveďte, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na prijímateľov/cieľové skupiny.

Uprednostňovaná kombinovaná možnosť týkajúca sa cieľov a flexibility v oblasti CO_2 prináša v období rokov 2030 – 2034 výhody pre výrobcov. Pri zachovaní 100 % cieľových hodnôt do roku 2035 sa tiež zvyšuje technologická neutralita tým, že sa uznáva úloha OVC-HEV, udržateľných obnoviteľných palív a nízkouhlíkovej ocele po roku 2035. To bude stimulovať pokračujúce investície do iných technológií ako pohonov s nulovými emisiami, ktoré môžu byť užitočné pre špecifické prípady použitia a/alebo pre prechodnú fázu, a ich vývoj, prípadne aj podporu konkurencieschopnosti niektorých európskych výrobcov na iných trhoch. Ako sa uvádza v posúdení, dôsledky uprednostňovanej možnosti na energetiku a klímu sú obmedzené, najmä vďaka zabudovaným ochranným opatreniam. Vzhľadom na to je táto iniciatíva v súlade s cieľom klimatickej neutrality EÚ do roku 2050, cieľom v oblasti klímy do roku 2030 a s pokrokom v oblasti adaptácie.

1.3.4. Ukazovatele výkonnosti

Uveďte ukazovatele na monitorovanie pokroku a dosiahnutých výsledkov.

Určili sa tieto ukazovatele (posúdenie vplyvu):

– priemerné emisie CO_2 z nových osobných vozidiel a dodávkových vozidiel vozového parku EÚ sa budú každý rok monitorovať podľa vozidla, výrobcu a členského štátu,

– emisie osobných vozidiel a dodávkových vozidiel sa budú monitorovať prostredníctvom inventúry emisií skleníkových plynov členských štátov,

– počet a podiel novoevidovaných vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami sa bude monitorovať prostredníctvom ročných údajov z monitorovania, ktoré predložia členské štáty,

– úroveň zamestnanosti sa bude monitorovať na základe verejne dostupných štatistík Eurostatu v oblasti sektorovej zamestnanosti v rámci EÚ.

1.4. Návrh/iniciatíva sa týka:

☐ novej akcie

☐ novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu[12]

☒ 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

Cieľom pozmeňujúceho návrhu je poskytnúť výrobcom dodatočné podmienky, pokiaľ ide o dodržiavanie cieľových hodnôt znižovania emisií CO_2, a zároveň zachovať celkové ambície v oblasti cieľových hodnôt znižovania emisií CO_2 zakotvené v právnych predpisoch EÚ.

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.

Zmena klímy je cezhraničný problém, ktorý sa nedá vyriešiť len na štátnej alebo miestnej úrovni. Koordinácia opatrení v oblasti klímy sa musí uskutočniť na európskej úrovni a opatrenia na úrovni EÚ sú opodstatnené na základe zásady subsidiarity. Vzhľadom na potrebu upraviť nariadenie (EÚ) 2019/631 poskytnutím dodatočných modalít v súvislosti s dodržiavaním súladu s cieľovými hodnotami zníženia emisií CO_2 nie je možné dosiahnuť ciele tejto iniciatívy na úrovni samotných členských štátov.

1.5.3. Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti

Návrh vychádza z existujúceho právneho predpisu, ktorým sa posledných desať rokov zabezpečuje plynulé znižovanie emisií CO_2 nových osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel v rámci vozového parku EÚ.

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

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

Nie sú potrebné dodatočné zdroje.

1.5.5. Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia

Nie sú potrebné dodatočné zdroje.

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

☐ **obmedzené trvanie**

– ☐ v účinnosti 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 (uveďte),

– ☐ 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

Nezavádza sa žiadna zmena pravidiel monitorovania a vykazovania, keďže súčasný systém takisto umožňuje monitorovať uplatňovanie navrhovaných dodatočných modalít.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

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

Návrhom sa nevykonáva finančný program. Neuplatňuje sa spôsob riadenia, mechanizmy financovania, spôsoby platby a stratégia kontroly v súvislosti s mierami chybovosti.

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

Tento návrh sa netýka výdavkového programu. Efektívne monitorovanie údajov o evidencii vozidiel má zásadný na zabezpečenie právnej istoty pri presadzovaní právnych predpisov a na zabezpečenie rovnakých podmienok pre jednotlivých výrobcov.

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)

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

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Popri uplatňovaní nariadenia o rozpočtových pravidlách s cieľom predchádzať podvodom a nezrovnalostiam budú modality, pokiaľ ide o dodržiavanie požiadaviek na znižovanie emisií CO_2 stanovených v tomto návrhu, sprevádzať monitorovanie a nahlasovanie rôznych súborov údajov, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2019/631.

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[13]	krajín EZVO[14]	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov[15]	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

[13] DRP = diferencované rozpočtové prostriedky / NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.
[14] EZVO: Európske združenie voľného obchodu.
[15] 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 SPOLU**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Operačné rozpočtové prostriedky							
Rozpočtový riadok	Záväzky	(1a)					**0,000**
	Platby	(2a)					**0,000**
Rozpočtový riadok	Záväzky	(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	Záväzky	=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	Záväzky	(1a)					**0,000**
	Platby	(2a)					**0,000**
Rozpočtový riadok	Záväzky	(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	Záväzky	=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	Záväzky	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**	Záväzky	=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 **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**VFR 2021 – 2027 SPOLU**
Operačné rozpočtové prostriedky							
Rozpočtový riadok	Záväzky	(1a)					**0,000**
	Platby	(2a)					**0,000**
Rozpočtový riadok	Záväzky	(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	Záväzky	=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	Záväzky	(1a)					**0,000**
	Platby	(2a)					**0,000**
Rozpočtový riadok	Záväzky	(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	Záväzky	=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	Záväzky	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 <….>	Záväzky	=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)	Záväzky	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	Záväzky	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
viacročného finančného rámca **SPOLU** (referenčná suma)	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	(Záväzky 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	Záväzky	**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	Záväzky	(1a)					**0,000**
	Platby	(2a)					**0,000**
Rozpočtový riadok	Záväzky	(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	Záväzky	=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	Záväzky	(1a)					**0,000**
	Platby	(2a)					**0,000**
Rozpočtový riadok	Záväzky	(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	Záväzky	=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	Záväzky	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**	Záväzky	=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 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	VFR 2021 – 2027 SPOLU
Operačné rozpočtové prostriedky							
Rozpočtový riadok	Záväzky	(1a)					**0,000**

	Platby	(2a)					**0,000**
Rozpočtový riadok	Záväzky	(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	Záväzky	=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	Záväzky	(1a)					**0,000**
	Platby	(2a)					**0,000**
Rozpočtový riadok	Záväzky	(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	Záväzky	=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	Záväzky	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 <….>	Záväzky	=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)	Záväzky	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	Záväzky	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
viacročného finančného rámca **SPOLU** (referenčná suma)	Platby	=5+6	**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**	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	(Záväzky 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	Záväzky	**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 nevypĺňať)

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

Uveďte ciele a výstupy ⇩			Rok **2024**		Rok **2025**		Rok **2026**		Rok **2027**		Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)						**SPOLU**	
	VÝSTUPY																	
	Druh[16]	Priemerné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet spolu	Náklady spolu
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 1[17]…																		
– Výstup																		
– Výstup																		

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

17 Ako je uvedené v bode 1.3.2. „Špecifické ciele…“

– Výstup																		
Špecifický cieľ č. 1 medzisúčet																		
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2…																		
– Výstup																		
Špecifický cieľ č. 2 medzisúčet																		
SPOLU																		

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 **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**SPOLU 2021 – 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 **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**SPOLU 2021 – 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

SCHVÁLENÉ ROZPOČTOVÉ PROSTRIEDKY + VONKAJŠIE PRIPÍSANÉ PRÍJMY SPOLU	Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**SPOLU 2021 – 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 (uveďte) – Okruh 7		0	0	0	0
Iné rozpočtové riadky (uveďte) – Mimo okruhu 7		0	0	0	0
SPOLU		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.3. 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 (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**

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			Neuplatňuje sa.	

pracovných miest				
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 **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**	**VFR 2021 – 2027 SPOLU**
OKRUH 7					
IT výdavky (organizácie)	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					
Výdavky na operačné programy v oblasti politiky IT	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**

3.2.6. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

Návrh/iniciatíva:

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

Nie sú potrebné dodatočné zdroje. Iniciatívu bude aj naďalej riadiť súčasný tím.

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

Neuplatňuje sa.

– ☐ si vyžaduje revíziu VFR.

Neuplatňuje sa.

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[18]			
		Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**
Článok ….					

V prípade pripísaných príjmov uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

Neuplatňuje sa.

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

Neuplatňuje sa.

[18] 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.

4. DIGITÁLNE ROZMERY

Návrh neobsahuje žiadny digitálny rozmer s výnimkou databázy výrobkov v súvislosti s označovaním vozidiel.

4.1. Požiadavky digitálneho významu

Toto nariadenie neobsahuje dodatočné požiadavky digitálneho významu, pokiaľ ide o monitorovanie a nahlasovanie emisií CO_2. Uplatňujú sa ustanovenia nariadenia (EÚ) 2019/631. Návrhom sa zavádza niekoľko flexibilných možností, ktoré výrobcom umožnia splniť cieľové hodnoty emisií CO_2 bez dôsledkov v digitálnej oblasti alebo zlepšenia vykonávania prostredníctvom digitálnych nástrojov.

Pokiaľ ide o označovanie vozidiel, v článku 15a ods. 3 sa zavádza požiadavka digitálneho významu so zriadením databázy výrobkov na označovanie vozidiel s cieľom poskytnúť verejnosti informácie týkajúce sa označovania vozidiel pre modely vozidiel uvedené na trh. Očakáva sa, že Komisia vytvorí túto databázu, ktorá bude zahŕňať údaje poskytnuté výrobcami vozidiel o modeloch vozidiel, ktoré uvádzajú na trh, a bude dostupná širokej verejnosti, čím sa nahradí súčasná požiadavka, aby každý členský štát zaviedol papierové príručky. Tento vývoj zahŕňa správu registrov, zber údajov, oznámenia a prístupnosť databázy pre širokú verejnosť.

4.2. Údaje

Pokiaľ ide o databázu výrobkov na označovanie vozidiel, očakáva sa, že údaje, ktoré sa majú do databázy vložiť, budú poskytovať informácie o klimatických a energetických vlastnostiach modelov vozidiel uvedených na trh. Od výrobcov sa očakáva, že poskytnú údaje na základe oficiálnej dokumentácie vozidiel, ktoré uviedli na trh, súhrnným spôsobom (čo znižuje záťaž vďaka združovaniu informácií o jednotlivých vozidlách na úroveň modelov vozidiel) a len raz za každý model vozidla uvedený na trh. Tieto súhrnné informácie poskytujú ďalšie informácie, ktoré sú dôležité pre potenciálnych kupujúcich vozidiel, o rozsahu výkonu, ktorý možno očakávať v rámci určitého modelu vozidla, a na porovnanie informácií o jednotlivých modeloch.

4.3. Digitálne riešenia

Očakáva sa, že v databáze výrobkov na označovanie vozidiel sa budú prijímať a uchovávať informácie a budú sa sprístupňovať širokej verejnosti s funkciami umožňujúcimi vyhľadávanie a porovnávanie modelov vozidiel s cieľom podporiť informované rozhodnutia o kúpe. Na vytvorenie databázy by bolo možné opätovne použiť niektoré funkcie z Európskeho registra výrobkov s energetickým označením (EPREL). V súčasnosti sa neplánuje využitie umelej inteligencie.

4.4. Posúdenie interoperability

Neuplatňuje sa.

4.5. Opatrenia na podporu digitálneho vykonávania

V návrhu sa zavádza niekoľko flexibilných možností, ktoré výrobcom umožnia splniť cieľové hodnoty emisií CO_2. Tieto možnosti neprinášajú žiadne dôsledky v digitálnej

oblasti ani zlepšenie vykonávania prostredníctvom digitálnych nástrojov.

Databázu výrobkov na označovanie vozidiel bude musieť vytvoriť Komisia, pričom sa v prípade potreby bude opierať o interné kapacity v oblasti IT alebo o dodávateľov a v čo najväčšej miere využije existujúce skúsenosti vrátane skúseností z vývoja databázy EPREL. V návrhu sa predpokladá, že databáza bude k dispozícii najneskôr 12 mesiacov po nadobudnutí účinnosti nariadenia, čo by malo zahŕňať testovaciu fázu so zapojením zainteresovaných strán (výrobcov vozidiel). Po sprístupnení databázy sa od výrobcov očakáva, že do nej budú zadávať požadované informácie. V návrhu sa tiež stanovuje možnosť vypracovať vykonávacie akty na spresnenie prevádzkových podrobností databázy výrobkov, ak sa to ukáže ako potrebné.