EVROPSKÁ
KOMISE

Ve Štrasburku dne 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nová lehká užitková vozidla a označování vozidel, a kterým se zrušuje směrnice 1999/94/ES

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

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

EU považuje změnu klimatu za existenční hrozbu, která úzce souvisí s globální bezpečností, mírem a udržitelným rozvojem. Řešení změny klimatu je příležitostí, jak zvýšit konkurenceschopnost a zároveň nezávislost EU. EU se zavázala, že do roku 2030 sníží čisté emise skleníkových plynů v celém hospodářství nejméně o 55 % ve srovnání s rokem 1990 a do roku 2050 dosáhne klimatické neutrality. Komise rovněž navrhla změnu evropského právního rámce pro klima, která zakotvuje cíl snížení emisí do roku 2040 o 90 %[1]. Rada i Evropský parlament stanovily své postoje k této problematice, která je v současné době ve fázi spolurozhodování.

Politiky snižování emisí uhlíku jsou mocnou hnací silou růstu, pokud jsou dobře integrovány s průmyslovou politikou, politikou hospodářské soutěže, hospodářskou politikou a obchodní politikou, jak je vysvětleno v Kompasu konkurenceschopnosti[2] a v Dohodě o čistém průmyslu[3].

Snížení emisí CO_2 ze silniční dopravy je nezbytné pro dosažení klimatické neutrality. V roce 2023 představovalypřibližně 30 % celkových čistých emisí CO_2 v EU (a 24 % emisí skleníkových plynů) a jsou stále vyšší než v roce 1990.

Nařízení, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nové osobní automobily a lehká užitková vozidla (dodávky)[4], je základním prvkem souboru opatření EU zaměřených na dekarbonizaci silniční dopravy. Řídí postupný přechod na vozidla s nulovými emisemi a poskytuje investorům v celém hodnotovém řetězci dlouhodobou jistotu a předvídatelnost a zároveň i dostatek času na realizaci spravedlivé transformace.

Automobilový průmysl v EU představuje 1 bilion EUR v HDP a třetinu soukromých investic do výzkumu a vývoje v EU. Poskytuje přímou a nepřímou zaměstnanost ve výrobě třem milionům Evropanů. Odvětví v současné době prochází globální a strukturální transformací související s přechodem na čistou a digitální ekonomiku a čelí vážným výzvám v oblasti konkurenceschopnosti.

V lednu 2025 zahájila Komise strategický dialog s tímto odvětvím, aby se těmito výzvami zabývala a navrhla konkrétní strategie a řešení, která zajistí tomuto klíčovému odvětví v Evropě solidní budoucnost. To se promítlo v Průmyslovém akčním plánu pro evropský automobilový průmysl[5], který stanoví konkrétní opatření, jež mají pomoci zajistit globální konkurenceschopnost automobilového průmyslu EU a udržet silnou evropskou výrobní základnu prostřednictvím opatření v pěti klíčových oblastech: 1) inovace a digitalizace, 2) čistá mobilita, 3) konkurenceschopnost a odolnost dodavatelského řetězce, 4) dovednosti a sociální rozměr a 5) rovné podmínky a podnikatelské prostředí.

---

1 Komise, Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2021/1119, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality, COM(2025) 524 final, 2.7.2025.

2 Evropská komise, sdělení: Kompas konkurenceschopnosti pro EU, COM(2025) 30 final, 29.1.2025.

3 Evropská komise, sdělení: Dohoda o čistém průmyslu: společný plán konkurenceschopnosti a dekarbonizace, COM(2025) 85 final, 26.2.2025.

4 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011, Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13.

5 Evropská komise, sdělení: Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl, COM(2025) 95 final, 5.3.2025.

K dosažení svých cílů zavádí akční plán přibližně 50 stěžejních opatření. Patří mezi ně přezkum nařízení, kterým se stanoví normy pro emise CO_2 pro osobní automobily a dodávky a přezkum směrnice o označování automobilů[6] s cílem zlepšit informovanost spotřebitelů a usnadnit jim přijímání udržitelných rozhodnutí v souladu s cíli EU v oblasti klimatu a životního prostředí.

Vzhledem k tomu, že cíle pro emise CO_2 stanovené v nařízení se postupem času zpřísňují, vyžaduje jejich dodržování stále větší rozšíření vozidel s nulovými emisemi, protože ostatní stávající nástroje pro snižování emisí CO_2 mají pouze omezený dopad a samy o sobě nestačí k dosažení současných a budoucích cílů v oblasti CO_2. Je sice nezbytné, aby cíle i nadále motivovaly k přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a vytvářely jistotu a předvídatelnost pro investice, avšak nedostatečná flexibilita v cyklu plnění požadavků spolu s výraznými změnami v globální hospodářské a regulační situaci může pro výrobce vozidel znamenat riziko jejich nedodržení.

Je třeba zvýšit technologickou neutralitu, protože za současného legislativního rámce hrozí omezení pokračujících inovací a vývoje jiných technologií než vozidel s nulovými emisemi, které mohou být užitečné pro specifické případy použití a/nebo pro přechodnou fázi. Vzhledem k překážkám při zavádění dodávek s nulovými emisemi, které v krátkodobém horizontu způsobují nedostatek poptávky, čelí výrobci lehkých užitkových vozidel obzvláštním výzvám. Pro zvýšení konkurenceschopnosti a udržitelnosti evropského automobilového průmyslu je vhodné podpořit vývoj malých elektromobilů vyráběných v EU poskytnutím zvláštních pobídek.

Je také třeba zajistit, aby spotřebitelé dostávali jasné a harmonizované informace o vlivu nových osobních automobilů i automobilů prodávaných na trhu s ojetými vozy na životní prostředí. To by mělo zahrnovat označování všech typů automobilů, včetně vozidel s nulovými emisemi, což by usnadnilo informované rozhodování o nákupu a podpořilo přechod na mobilitu s nulovými emisemi.

V této souvislosti je cílem návrhu zajistit pružnější a technologicky neutrální přístup, který zohlední technologický vývoj a vývoj na trhu a zároveň zachová směr v oblasti klimatické neutrality a předvídatelnost pro výrobce a investory při spravedlivém přechodu na mobilitu s nulovými emisemi. Návrh stanoví opatření:

1) zavedení větších možností flexibility pro výrobce, aby mohli splnit své cíle v oblasti emisí CO_2;

2) zvýšení technologické neutrality norem pro emise CO_2;

3) zachování příspěvku norem pro emise CO_2 k cílům v oblasti klimatu stanoveným v evropském právním rámci pro klima;

4) zachování jistoty a předvídatelnosti pro výrobce a investory v hodnotovém řetězci mobility s nulovými emisemi;

5) lepší služby potenciálním kupujícím vozidel s nulovými emisemi tím, že jim budou poskytnuty odpovídající informace, a podpoří tak dodržování norem pro emise CO_2 ze strany výrobců.

---

[6] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES ze dne 13. prosince 1999 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO_2 při prodeji nových osobních automobilů, Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16.

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

Návrh je v souladu s cíli evropského právního rámce pro klima, jak požaduje čl. 6 odst. 4 uvedeného nařízení. Návrh je v souladu s dalšími politikami EU v oblasti klimatu, energetiky a dopravy, včetně:

– nařízení (EU) 2023/1804, které zajišťuje odpovídající infrastrukturu pro alternativní paliva v EU, podporovanou Nástrojem pro infrastrukturu pro alternativní paliva pro projekty dobíjecí infrastruktury. Cílem Akčního plánu EU pro elektrizační soustavy a připravovaných právních předpisů o modernizaci elektrizačních soustav je účinně integrovat elektromobilitu, zatímco Akční plán pro cenově dostupnou energii usiluje o snížení nákladů na nabíjení. Návrh na dekarbonizaci podnikových vozových parků zvýší poptávku po vozidlech s nulovými emisemi,

– nařízení o kritických surovinách, které podporuje udržitelný hodnotový řetězec baterií, se schválenými strategickými projekty pro zajištění dodávek materiálů. Akt o průmyslu pro nulové čisté emise posiluje udržitelnost a odolnost, jakož i výrobní kapacitu EU v oblasti technologií pro nulové čisté emise, jako jsou baterie. Rozvoj dodavatelského řetězce baterií v EU bude dále podporován balíčkem Battery Booster. Cílem připravovaných právních předpisů, jako je akt o akcelerátoru průmyslu, bude udržet evropskou výrobu klíčových součástí vozidel pro elektromobily prodávané v EU tím, že podpora automobilového průmyslu z veřejných zdrojů bude podmíněna kritérii odolnosti a udržitelnosti. Tato kritéria jsou účinným nástrojem podpory evropského automobilového průmyslu. Očekává se také, že v rámci aktu o akcelerátoru průmyslu bude vytvořeno označení uhlíkové náročnosti průmyslových výrobků, počínaje ocelí, a parametry pro označení „vyrobeno v EU“. To bude důležité, abychom se mohli o tento vývoj podle potřeby opřít pro zajištění jednotnosti metodik. Totéž platí pro odkaz na označení „vyrobeno v EU“ v případě malých elektromobilů,

– systému ETS2, který podporuje přechod na vozidla s nulovými emisemi prostřednictvím stanovení cen uhlíku,

– nařízení o „sdílení úsilí“, které zůstává ústředním prvkem strategie EU pro snižování emisí, přičemž cíl pro rok 2030 pro odvětví mimo systém obchodování s emisemi je stanoven na 40% snížení oproti roku 2005 a členské státy nadále upravují své vnitrostátní rozpočty a flexibilitu v závislosti na tom, jak Unie sleduje pokrok při plnění svých cílů v oblasti klimatu.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Evropa si stanovila ambiciózní rámec, jak se do roku 2050 stát klimaticky neutrální ekonomikou. Dohoda o čistém průmyslu má za cíl zajistit, aby EU byla konkurenceschopným atraktivním místem pro výrobu, a to i pro energeticky náročná průmyslová odvětví, a podporovat čisté technologie a nové oběhové obchodní modely, aby bylo možné splnit dohodnuté cíle v oblasti dekarbonizace. Jejich realizace rovněž posílí energetickou nezávislost EU na dovozu fosilních paliv.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem tohoto návrhu je článek 192 Smlouvy o fungování Evropské unie (Smlouva o fungování EU). V souladu s článkem 191 a čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování EU přispívá Evropská unie mimo jiné ke sledování následujících cílů: zachování, ochrana

a zlepšování kvality životního prostředí; podpora opatření na mezinárodní úrovni určených k řešení regionálních a celosvětových problémů životního prostředí, a zejména boj proti změně klimatu. Na základě článku 192 Smlouvy o fungování EU již Unie přijala politiky zaměřené na emise CO_2 z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel prostřednictvím nařízení (EU) 2019/631, které je v současné době účinné od 1. ledna 2020, a na poskytování informací spotřebitelům týkajících se spotřeby paliva a emisí CO_2 z nových osobních automobilů nabízených k prodeji nebo pronájmu prostřednictvím směrnice 1999/94/ES.

- **Subsidiarita**

Změna klimatu je přeshraniční problém, při jehož řešení mohou koordinovaná opatření EU účinně doplnit a posílit opatření na vnitrostátní, regionální a místní úrovni. Opatření EU jsou odůvodněna na základě subsidiarity v souladu s článkem 191 Lisabonské smlouvy.

Vzhledem k tomu, že normy pro emise CO_2 z vozidel a požadavky na označování automobilů jsou stanoveny na úrovni EU, lze cílů této iniciativy dosáhnout pouze na úrovni Unie.

- **Proporcionalita**

Tento návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů Unie, jimiž je snížení emisí skleníkových plynů nákladově efektivním způsobem při současném zajištění spravedlnosti a ekologické vyváženosti.

- **Volba nástroje**

Návrh představuje změnu nařízení (EU) 2019/631, a nařízení je proto jediným vhodným právním nástrojem.

Pokud jde o označování vozidel, návrh ruší a nahrazuje směrnici 1999/94/ES. S ohledem na závěry hodnocení, jakož i na hlavní požadované změny stávajících pravidel a na cíl zlepšit fungování vnitřního trhu představuje nařízení vhodný právní nástroj, který nahradí směrnici, neboť obsahuje jasná, podrobná a přímo použitelná ustanovení. Navíc zajišťuje uplatňování právních požadavků v celé Unii současně a jednotným způsobem.

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

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

Zúčastněné strany se obecně shodují na tom, že je třeba pokračovat v úsilí EU o dekarbonizaci a že elektrifikace bude mít zásadní význam pro transformaci a budoucí konkurenceschopnost automobilového průmyslu EU. Některé zúčastněné strany však namítají, že současný regulační rámec EU je příliš rigidní, kvůli čemuž hrozí, že výrobci vozidel budou mít při transformaci problémy. Proto je vhodné tato rizika zmírnit.

Při hodnocení směrnice o označování automobilů bylo zjištěno, že ačkoli směrnice alespoň do určité míry dosáhla svých původních cílů informovat spotřebitele o emisích CO_2 z nových automobilů, rozhodování spotřebitelů a potenciální dopad směrnice omezuje několik faktorů. Význam směrnice se bude dále snižovat s rostoucím zaváděním vozidel s nulovými emisemi, o nichž jsou dosud poskytované informace velmi omezené a nedostatečné, a s tím, jak se potenciální kupující vozidel při získávání informací před nákupem stále více spoléhají na digitální platformy.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Komise určila několik klíčových skupin zúčastněných stran pro účely konzultací, včetně členských států (vnitrostátních a regionálních orgánů), výrobců vozidel, dodavatelů součástí a

materiálů, dodavatelů paliv a energie, kupujících vozidel (soukromých osob, podniků, společností spravujících vozové parky), nevládních organizací zabývajících se životním prostředím, dopravou a spotřebiteli a sociálních partnerů.

Aby Komise získala od těchto skupin připomínky, vyhlásila výzvu k předložení faktických podkladů a veřejnou online konzultaci, která probíhala od 7. července do 10. října 2025. Uspořádala také setkání s průmyslovými sdruženími zastupujícími výrobce vozidel a součástek a dodavatele energie, uskutečnila dvoustranná setkání s orgány členských států, sociálními partnery a nevládními organizacemi a vyzvala zúčastněné strany k předložení stanovisek.

Na výzvu k předložení faktických podkladů pro revizi nařízení, kterým se stanoví normy pro emise CO_2 z osobních automobilů a dodávek, přišlo 963 odpovědí, zatímco na samostatnou výzvu k předložení faktických podkladů pro revizi směrnice o označování automobilů[7] přišlo 39 odpovědí. Veřejná online konzultace, která probíhala na internetových stránkách EU Survey[8], se týkala jak revize nařízení o normách pro emise CO_2 z osobních automobilů a dodávek, tak revize směrnice o označování automobilů. V rámci konzultace bylo obdrženo 1115 odpovědí, z nichž 859 (77 %) pocházelo od občanů EU, 120 (11 %) od společností nebo podniků, z toho 57 (5 %) od malých a středních podniků, 76 (7 %) odpovědí od podnikatelských sdružení, 14 (1 %) od nevládních organizací a zbývající od akademických institucí, spotřebitelských organizací a odborů.

Zúčastněné strany ve svých odpovědích na veřejnou konzultaci vyjádřily širokou škálu názorů, pokud jde o cílové úrovně emisí CO_2. Některé členské státy, místní orgány, nevládní organizace zabývající se životním prostředím, akademická obec a odvětví výroby elektřiny označily stabilitu politiky za zásadní. Naproti tomu většina ostatních respondentů z odvětví, stejně jako zpětná vazba z aktivizované občanské kampaně, považovala cíle pro rok 2035 za nedosažitelné, jelikožzavádění vozidel s nulovými emisemi je pomalejší, než se předpokládalo. Zástupci odvětví se obecně vyslovovali pro to, aby se v rámci nařízení o normách pro emise CO_2 přiznala role udržitelným obnovitelným palivům a hybridním elektrickým vozidlům s externím nabíjením (OVC-HEV), aby se zvýšila flexibilita a technologická neutralita, zatímco nevládní organizace a veřejné orgány většinou vyjadřovaly opačný názor. Zúčastněné strany z odvětví rovněž usilovaly o větší flexibilitu při využívání pokut a navrhovaly, aby pokuty sloužily spíše jako podpůrný mechanismus než jako sankční opatření. Občané a nevládní organizace se obecně vyslovili pro využití výnosů k podpoře pracovníků, rozvoji dobíjecí infrastruktury a opatřením na straně poptávky.

Jasná většina zúčastněných stran podpořila harmonizaci a zjednodušení označování vozidel, jakož i doplnění štítku o specifické informace pro vozidla s nulovými emisemi, nikoli však o další dodatečné informace, které nejsou snadno dostupné, jako například celkové náklady na vlastnictví. Většina zúčastněných stran považuje za důležité, aby se označení vztahovalo i na nové dodávky. Spotřebitelské organizace vyzvaly k rozšíření působnosti tohoto označení i na ojeté automobily.

---

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

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

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Kvantitativní posouzení ekonomických, sociálních a environmentálních dopadů posuzovaných možností politiky navázalo na řadu scénářů vytvořených pro model PRIMES. Tato analýza byla doplněna použitím dalších modelovacích nástrojů, jako jsou GEM-E3 a E3ME a model JRC DIONE.

Údaje ze sledování emisí skleníkových plynů a dalších charakteristik nového vozového parku lehkých užitkových vozidel vycházejí z ročních údajů ze sledování, které nahlásily členské státy a shromáždila Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) podle nařízení (EU) 2019/631.

Další informace byly shromážděny prostřednictvím smluv o poskytování služeb uzavřených s externími dodavateli.

- **Posouzení dopadů**

Komise provedla posouzení dopadů a poskytla podrobnou analýzu. V posouzení dopadů Komise posoudila soulad iniciativy s cíli evropského právního rámce pro klima, jak vyžaduje čl. 6 odst. 4 uvedeného nařízení.

Byly posouzeny různé možnosti politiky, které byly rozděleny do tří hlavních kategorií: i) cílové hodnoty emisí CO_2 pro osobní automobily a dodávky a různé možnosti flexibility usnadňující plnění (udržitelná obnovitelná paliva, OVC-HEV, víceleté plnění, superkredity pro malé elektromobily); ii) finanční podpora prostřednictvím využití pokut; iii) označování vozidel.

Byla určena upřednostňovaná kombinace možností týkajících se cílů a možností flexibility, která zajišťuje větší flexibilitu a technologickou neutralitu a zároveň zachovává silný signál pro investice do mobility s nulovými emisemi v dlouhodobějším horizontu. Pokud jde o označování vozidel, je upřednostňována možnost, která zahrnuje co nejširší škálu ojetých vozidel.

Upřednostňovaná možnost týkající se cílů a možností flexibility v oblasti emisí CO_2 přináší výrobcům výhody v období 2030–2034. Při zachování cílů 100% snížení emisí do roku 2035 také zvyšuje technologickou neutralitu tím, že uznává roli OVC-HEV a roli udržitelných obnovitelných paliv po roce 2035. To podpoří pokračující investice do jiných technologií než technologie pohonu s nulovými emisemi a vývoj takových technologií, které mohou být užitečné pro specifické případy použití a/nebo pro přechodnou fázi, a může to rovněž podpořit konkurenceschopnost některých evropských výrobců na jiných trzích. Jak vyplývá z posouzení, dopady upřednostňované možnosti na energetiku a klima jsou omezené, zejména v důsledku zabudovaných ochranných mechanismů. Vzhledem k tomu je iniciativa v souladu s cílem klimatické neutrality EU do roku 2050 a cílem v oblasti klimatu do roku 2030 a s pokrokem v oblasti přizpůsobení se změně klimatu.

Upřednostňovaná možnost týkající se cílů v oblasti emisí CO_2 a možností flexibility je spojena s určitými dodatečnými celkovými systémovými náklady (kapitálovými, palivovými a dalšími provozními náklady), ale nevykazuje významné změny ve srovnání se základním scénářem.

Očekává se, že regulační flexibilita, kterou iniciativa poskytuje, zvýší krátkodobou konkurenceschopnost. Upřednostňovaná možnost zahrnuje prvky, jejichž cílem je dosáhnout nezbytné rovnováhy mezi regulační flexibilitou a zvýšenou technologickou neutralitou na

jedné straně a zachováním předvídatelnosti a stability dlouhodobého směřování k vozidlům s nulovými emisemi na straně druhé

.

Upřednostňovaná možnost označování vozidel poskytne potenciálním kupujícím vozidel s nulovými emisemi vhodnější informace a zajistí, že harmonizace podoby štítku na úrovni EU povede k efektivnímu zjednodušení a bude stejným způsobem pokrývat všechna ojetá vozidla. Harmonizace odstraňuje potřebu vyvíjet vnitrostátní podobu štítku, což přináší úspory nákladů pro vnitrostátní orgány.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

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

Neočekává se, že by návrh ve srovnání se stávajícím nařízením zvýšil administrativní náklady způsobené právními předpisy. Navíc se jím nezvyšuje složitost právního rámce.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie. Přispívá především k cíli vysoké úrovně ochrany životního prostředí v souladu se zásadou udržitelného rozvoje, jak je stanovena v článku 37 Listiny základních práv Evropské unie[9].

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

K návrhu, který vedl k přijetí nařízení (EU) 2019/631 a jeho poslední revizi provedené nařízením (EU) 2023/851, byl připojen legislativní finanční výkaz, v němž jsou uvedeny důsledky pro rozpočtové, lidské a správní zdroje.

5. OSTATNÍ PRVKY

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

Tento návrh nemění podstatu pravidel, posouzení provádění zůstává stejné jako u návrhu, který vedl k přijetí nařízení (EU) 2019/631 ve znění nařízení (EU) 2023/851.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1 obsahuje tyto navrhované změny:

– čl. 1 odst. 1 mění článek 1 tak, že se snižuje cíl pro vozový park EU v oblasti emisí CO_2 pro dodávky do roku 2030 z 50 % na 40 % oproti výchozí úrovni roku 2021 a cíl pro vozový park EU v oblasti emisí CO_2 pro osobní automobily a dodávky do roku 2035 ze 100 % na 90 %. Do předmětu nařízení se rovněž doplňuje označování vozidel;

– čl. 1 odst. 2 mění čl. 2 odst. 1 písm. b) s cílem vyjasnit, že při posuzování souladu s cílovými hodnotami emisí CO_2 stanovenými v tomto nařízení se skutečně započítávají všechna vozidla s nulovými emisemi kategorie N (včetně kategorií N1 a

[9] Úř. věst. C 326, 26.10.2012, s. 391.

N2), jejichž hmotnost bez hmotnosti baterie je nižší než 2 840 kg. Rozšiřuje se také oblast působnosti tak, aby zahrnovala označování vozidel;

– čl. 1 odst. 3 mění článek 3 s cílem vyjasnit definici pojmu „zkušební hmotnost“ a zavést definice důležité pro ustanovení o označování vozidel;

– čl. 1 odst. 4 mění článek 4 s cílem zavést víceleté plnění; čl. 1 odst. 7 mění článek 6 a v čl. 1 odst. 9 mění článek 8 za účelem zavedení následných změn;

– čl. 1 odst. 5 mění článek 5 s cílem stanovit superkredity pro malé elektromobily vyrobené v EU;

– čl. 1 odst. 6 zavádí nová ustanovení o roli určitých udržitelných obnovitelných paliv;

– čl. 1 odst. 6 zavádí nová ustanovení o roli nízkouhlíkové oceli vyrobené v EU;

– ustanovení čl.1 odst. 10 a 14 stanovují nové články 15a, 15b a novou přílohu IIIa za účelem stanovení pravidel pro označování vozidel.

2025/0420 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nová lehká užitková vozidla a označování vozidel, a kterým se zrušuje směrnice 1999/94/ES

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[10],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[11],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Přijetím nařízení (EU) 2021/1119 (právního rámce pro klima) Unie zakotvila v právních předpisech závazný cíl dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality v celém hospodářství, tedy snížit k tomuto datu emise na čistou nulu, a cíl dosáhnout následnězáporných emisí, stanovila závazný průběžný cíl Unie v oblasti klimatu do roku 2030 a ustanovení o určení průběžného cíle Unie v oblasti klimatu do roku 2040.

(2) Pro dosažení cíle klimatické neutrality je mimo jiné nezbytné zajistit a podporovat konkurenceschopnost a odolnost evropského průmyslu, zajistit způsoby transformace založené na nejlepších dostupných, nákladově efektivních, bezpečných technologiích, které je možné rozšiřovat, více se zaměřit na spravedlivou transformaci, zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž s mezinárodními partnery a dekarbonizovat energetický systém s využitím všech řešení v oblasti bezuhlíkové a nízkouhlíkové energie.

(3) Prostřednictvím Dohody o čistém průmyslu a Průmyslového akčního plánu pro evropský automobilový průmysl Unie vytvořila podmínky pro úspěšnou transformaci, přičemž se zaměřuje jak na dekarbonizaci, tak na průmyslovou obnovu, včetně podpůrných mechanismů pro evropský průmysl, evropských požadavků na obsah bateriových článků a součástí v elektrických vozidlech prodávaných v Unii, na lepší přístup k veřejnému a soukromému financování, financím, rovné podmínky na celosvětové úrovni a jasné základní podmínky pro zavádění a rozšiřování čistých technologií, a to s cílem posílit konkurenceschopnost průmyslu a inovace v Unii.

[10] Úř. věst. C , , s. .
[11] Úř. věst. C , , s. .

(4) Automobilový průmysl je klíčovým pilířem hospodářství Unie a nachází se v kritickém bodě, kdy čelí tvrdé globální konkurenci a hlubokým strukturálním změnám v oblasti dekarbonizace a digitalizace. Cesta k mobilitě s nulovými emisemi vyžaduje integrovaný přístup kombinující snižování emisí CO_2, konkurenceschopnost průmyslu, sociální spravedlnost a vedoucí postavení v oblasti technologií. S cílem zajistit, že tato transformace posílí konkurenceschopnost automobilového ekosystému Unie a zároveň budou dodrženy její environmentální a sociální ambice, přijala Komise dne 5. března 2025 Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl.

(5) Lehká užitková vozidla se nakupují a používají v profesionálním kontextu. U některých specifických případů použití mohou existovat krátkodobé překážky pro nasazení vozidel s nulovými emisemi v daném segmentu. Je proto vhodné upravit cíl pro tato vozidla v oblasti emisí CO_2 pro rok 2030, aby se podpořila schopnost výrobců nadále investovat, zejména do přechodu na vozidla s nulovými emisemi.

(6) Podpora vývoje a výroby malých elektromobilů vyráběných v EU zajistí spotřebitelům cenovou dostupnost a přístup k čisté mobilitě a zvýší konkurenceschopnost a udržitelnost evropského automobilového průmyslu. Je proto vhodné podpořit vývoj malých elektromobilů vyráběných v EU poskytnutím pobídek ve formě kreditů CO_2 pro výrobce, kteří tato vozidla uvedou na trh Unie.

(7) Je nezbytné, aby cíle v oblasti emisí CO_2 i nadále motivovaly k přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a vytvářely jistotu a předvídatelnost pro takové investice, avšak nedostatečná regulační flexibilita může způsobit výrobcům vozidel potíže, pokud omezí jejich možnosti dodržování předpisů. Je proto vhodné podporovat technologicky neutrální přístup stanovením regulační flexibility u technologií s nulovými emisemi.

(8) K zajištění dodatečné flexibility by výrobci měli v období 2030 až 2032 zajistit, aby průměrné specifické emise CO_2 z jejich vozidel nepřekročily emisní cíl, který se vypočítá jako průměr jejich ročních cílů pro specifické emise v daném období. Plnění cílů by mělo být posouzeno u každého jednotlivého výrobce na konci období. Poplatky za překročení emisí by měly být vypočteny odpovídajícím způsobem.

(9) Cíl snížení emisí pro vozový park se od roku 2035 snižuje ze 100 % na 90 % za předpokladu, že zbývající emise budou kompenzovány použitím kreditů za nízkouhlíkovou ocel nebo kreditů za udržitelná obnovitelná paliva.

(10) Využívání kreditů za nízkouhlíkovou ocel a kreditů za udržitelná obnovitelná paliva by mělo být omezeno, aby se zachovaly investice do hodnotového řetězce technologií s nulovými emisemi. Tím, že od roku 2035 umožňují kompenzovat emise až do výše 10 % cíle pro vozový park EU pro rok 2021, podporují tyto kredity ve spojení s cílem snížení emisí o 90 % celkový cíl klimatické neutrality.

(11) V roce 2035 a poté každých pět let by Komise měla posoudit účinnost nařízení, aby byl zachován soulad se závazným cílem klimatické neutrality do roku 2050 stanoveným v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 (dále jen „právní rámec pro klima“).

(12) Je vhodné umožnit v normách pro emise CO_2 uznání úspor emisí z udržitelných obnovitelných paliv, aby se výrobcům poskytla další flexibilita a podpořily se investice do rozvoje hodnotového řetězce udržitelných obnovitelných paliv. Tato paliva budou i nadále hrát roli v dekarbonizaci dopravy. V zájmu podpory inovativních technologií obsahuje současný rámec zřízený směrnicí (EU) 2018/2001 závazné cíle pro pokročilá biopaliva v dopravě. Pokrok při jeho provádění je sice

pomalý, ale postupuje. Na konec roku 2026 je naplánován přezkum směrnice (EU) 2018/2001, který zhodnotí dosažený pokrok a potřebu aktualizace budoucího rámce pro biohospodářství.

(13) Podpora nízkouhlíkové oceli má zásadní význam pro dosažení cílů Unie v oblasti klimatu a zároveň pro posílení konkurenceschopnosti jejího průmyslu a strategické autonomie. Vzhledem k tomu, že automobilový průmysl je klíčovým uživatelem oceli, je vhodné motivovat k používání nízkouhlíkové oceli při výrobě vozidel, aby se vytvořil vedoucí trh. Výrobci by proto měli mít možnost po roce 2035 kompenzovat emise CO_2 ze svých nových vozidel, které již nebyly kompenzovány používáním udržitelných obnovitelných paliv, pomocí kreditů za nízkouhlíkovou ocel vyrobenou v EU.

(14) Aby se výrobcům lehkých užitkových vozidel poskytla větší jistota, měla by se do vzorce zavést technická úprava, která upraví cíl pro specifické emise výrobce v závislosti na průměrné zkušební hmotnosti vozového parku EU.

(15) Hodnocení směrnice o označování vozidel dospělo k závěru, že štítek vozidla není v členských státech dostatečně harmonizován, že potenciální kupující vozidel s nulovými a nízkými emisemi, dodávek a ojetých vozidel nejsou podle stávajících pravidel dostatečně informováni a že spotřebitelé se stále více spoléhají na digitální nástroje, zatímco stávající pravidla se zaměřují na fyzická prodejní místa s příručkou a plakátem v papírové podobě. Proto je třeba směrnici 1999/94/ES revidovat a aktualizovat.

(16) Měl by být k dispozici štítek vozidla s informacemi, které jsou relevantní pro vozidla s nulovými emisemi, aby potenciální kupující vozidel mohli činit informovaná nákupní rozhodnutí. Kromě toho by měl být k dispozici štítek vozidla nejen pro nové osobní automobily, ale také pro potenciální kupující dodávek a ojetých vozidel, aby byli i potenciální kupující těchto vozidel náležitě informováni.

(17) Štítek pro jednotlivá vozidla by měl obsahovat nejdůležitější informace z prohlášení o shodě. Měl by také spotřebitelům umožňovat přístup k dalším informacím. V budoucnu, s tím jak se budou vyvíjet technické požadavky, sledování, hlášení a dostupné údaje, by mohly být zákazníkovi poskytovány i další informace, například o výkonnosti plug-in hybridních vozidel v závislosti na chování uživatele, pokud jde o podíl jízdy v elektrickém režimu.

(18) Vzhledem k tomu, že se kupující vozidel stále více spoléhají na digitální nástroje, a aby mohli spotřebitelé porovnávat různé modely vozidel, včetně vozidel od různých výrobců, měly by být informace o všech modelech vozidel, u nichž byly na trh Unie uvedena nová vozidla, zpřístupněny v databázi výrobků.

(19) Požadavky na označování vozidel by se měly vztahovat na výrobce a prodejce vozidel nebo na jakékoli jiné fyzické či právnické osoby, které v rámci své obchodní činnosti dodávají vozidla na trh, což vylučuje soukromé osoby příležitostně prodávající ojeté vozidlo.

(20) Požadavky na označování vozidel by měly být začleněny do nařízení (EU) 2019/631, aby bylo zajištěno jeho jednotné a harmonizované uplatňování v celé Unii.

(21) Za účelem stanovení metodik pro určení kritérií pro to, aby byl automobil považován za „vyrobený v EU“, aby byla ocel považována za nízkouhlíkovou, a za účelem změny přílohy týkající se označování vozidel by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie s cílem zohlednit technologický a legislativní vývoj, jakož i vývoj v oblasti informování

spotřebitelů. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci své přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(22) Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro provádění tohoto nařízení, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci týkající se stanovení podrobných pravidel a postupů pro sledování a vykazování veškerých údajů nezbytných pro výpočet kreditů za nízkouhlíkovou ocel ze strany výrobců a dále provozních podrobností databáze výrobků pro účely označování vozidel. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011.

(23) Jelikož cílů tohoto nařízení poskytnout výrobcům vozidel další flexibility při plnění předpisů a zároveň zachovat úroveň ambicí cíle snížení emisí CO_2, jakož i harmonizovat a aktualizovat požadavky na označování vozidel, nemohou uspokojivě dosáhnout členské státy, ale spíše jich lze z důvodu rozsahu nebo účinků navrhované činnosti lépe dosáhnout na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(24) Nařízení (EU) 2019/631 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1
Změny nařízení (EU) 2019/631

Nařízení (EU) 2019/631 se mění takto:

1) Článek 1 se mění takto:

a) v odstavci 5 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl, který se rovná 40% snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.2 přílohy I.“;

b) odstavec 5a se nahrazuje tímto:

„Od 1. ledna 2035 se použijí tyto cíle pro vozový park EU:

a) pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl, který se rovná 90% snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí A bodem 6.1.3 přílohy I;

b) pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl, který se rovná 90% snížení cíle pro rok 2021 stanoveného v souladu s částí B bodem 6.1.3 přílohy I.“;

c) doplňuje se odstavec 7, který zní:

„7. Toto nařízení stanoví pravidla pro označování vozidel s cílem zajistit, aby byly potenciálním kupujícím zpřístupněny příslušné informace týkající se osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel nabízených k prodeji nebo pronájmu v Unii.“

2) Článek 2 se mění takto:

a) v odst. 1 písm. b) se text následující po středníku nahrazuje tímto:

„vozidla s nulovými emisemi kategorie N se od 1. ledna 2025 pro účely tohoto nařízení, a aniž je tím dotčeno nařízení (EU) 2018/858 a nařízení (ES) č. 715/2007, považují za lehká užitková vozidla spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení, pokud referenční hmotnost po odečtení hmotnosti systému akumulaceenergie nepřesahuje 2 840 kg.“;

b) doplňuje se nový odstavec 5, který zní:

„5. Články 15a a 15b tohoto nařízení se vztahují na všechna vozidla kategorií M1 a N1, jak jsou definována v článku 4 nařízení (EU) 2018/858, nabízená k prodeji nebo pronájmu v Unii, která jsou homologována v souladu s celosvětově harmonizovaným zkušebním postupem pro lehká vozidla stanoveným v nařízení Komise (EU) 2017/1151.“

3) Článek 3 se mění takto:

a) písmeno l) se nahrazuje tímto:

„l) „zkušební hmotností“ nebo „TM“ zkušební hmotnost osobního automobilu nebo lehkého užitkového vozidla uvedená v prohlášení o shodě a vymezená v bodě 3.2.25 předpisu OSN č. 154“;

b) doplňují se nová písmena n) až r), která znějí:

„n) „vozidlem s nulovými emisemi“ osobní automobil nebo lehké užitkové vozidlo s výfukovými emisemi 0 g CO_2/km, jak byly stanoveny v souladu s platným postupem EU schválení typu;

o) „štítkem vozidla“ grafické schéma v tištěné nebo elektronické podobě, které splňuje požadavky stanovené v tomto nařízení;

p) „místem prodeje“ místo, kde jsou vozidla vystavena nebo nabízena k prodeji či pronájmu potenciálním zákazníkům, včetně veletrhů, kde jsou vozidla prezentována veřejnosti;

q) „propagačním materiálem“ jakákoli forma informací v tištěné nebo elektronické podobě, offline nebo online, která se používá při prodeji nebo pronájmu vozidel nebo při uvádění na trh, v reklamě nebo při propagaci vozidel nabízených k prodeji nebo pronájmu široké veřejnosti nebo potenciálnímu zákazníkovi;

r) „modelem vozidla“ skupina vozidel patřících ke stejnému typu, variantě a verzi, jak je uvedeno v části B přílohy I nařízení (EU) 2018/858.“

4) Článek 4 se mění takto:

a) v odst. 1 písm. c) se doplňuje nový text, který zní:

„Kromě toho výrobce od roku 2035 rovněž zajistí, aby jeho průměrné specifické emise CO_2 nepřekročily součet jeho kreditů za paliva uvedených v článku 5a a jeho kreditů za nízkouhlíkovou ocel uvedených v článku 5b.“;

b) odstavec 1a se nahrazuje tímto:

„1a. Odchylně od odstavce 1 výrobce, a to i v případě, že je členem sdružení, pro období zahrnující kalendářní roky 2025 až 2027 a kalendářní roky 2030 až 2032 zajistí, aby jeho průměrné specifické emise CO_2 za tato období nepřekročily jeho cíl pro specifické emise za uvedená období.

Tyto průměrné specifické emise CO_2 se vypočítají jako průměr ročních průměrných specifických emisí CO_2 za příslušné období vážený podle počtu nově registrovaných vozidel výrobce v každém kalendářním roce.

Cíl pro specifické emise se vypočítá jako průměr ročních cílů pro specifické emise stanovených v souladu s částí A bodem 6.3 nebo částí B přílohy I za příslušné období, nebo pokud je výrobci udělena výjimka podle článku 10, v souladu s uvedenou výjimkou, vážený počtem nově registrovaných vozidel výrobce v každém kalendářním roce.

Pro každý kalendářní rok, v němž byl výrobce členem sdružení, jsou roční průměrné specifické emise CO_2 a roční cíl pro specifické emise, který má být použit pro tyto výpočty, hodnotami pro toto sdružení.“

5) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„*Článek 5*
Superkredity pro malá vozidla s nulovými emisemi

1. Do roku 2034 se pro účely výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 výrobce každé nové vozidlo s nulovými emisemi kategorie M1 označené jako malé elektrické vozidlo v souladu s bodem 2.4 části A přílohy I nařízení (EU) 2018/858 a vyrobené v EU započítá jako 1,3 vozidla.

2. Za každý kalendářní rok každý členský stát v rámci svých povinností podle článku 7 zaznamená a předá Komisi ohledně každého nového vozidla s nulovými emisemi kategorie M1 informace, zda je či není označeno jako malé elektrické vozidlo v souladu s bodem 2.4 části A přílohy I nařízení (EU) 2018/858 a zda je či není vyrobeno v EU, jakož i hodnotu parametrů určujících takovou shodu.

3. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením metodiky pro určení kritérií, podle nichž se automobil považuje za „vyrobený v EU“.

3. Odstavec 1 se nepoužije na výrobce, kteří vytvořili sdružení, pokud nejsou všichni výrobci ve sdružení součástí stejné skupiny spojených výrobců.“

6) Vkládají se nové články 5a a 5b, které znějí:

„Článek 5a
Role udržitelných obnovitelných paliv

1. Počínaje rokem 2035 vypočítá Komise pro každého výrobce kredity za paliva na základě úspor emisí skleníkových plynů dosažených používáním paliv uvedených v odstavci 2, určených v souladu s bodem 7 částí A a B přílohy I, za účelem kompenzace emisí z nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v daném kalendářním roce. Tyto kredity za paliva se vypočítají s přihlédnutím k množství těchto paliv uvedených na trh Unie pro silniční dopravu a jejich intenzitě emisí skleníkových plynů vypočtené podle článků 29a a 31 směrnice (EU) 2018/2001 a uvedené v databázi Unie zřízené podle článku 31a uvedené směrnice, podílu paliv používaných v silniční dopravě v osobních

automobilech a lehkých užitkových vozidlech, průměrnému počtu kilometrů na dobu životnosti vozidel a počtu registrovaných vozidel.

2. Způsobilými palivy jsou obnovitelná paliva nebiologického původu (RFNBO) podle definice v čl. 2 bodě 36 směrnice (EU) 2018/2001 a splňující kritéria stanovená v článku 29a uvedené směrnice, biopaliva podle definice v čl. 2 bodě 33 uvedené směrnice a bioplyn podle definice v čl. 2 bodě 28 uvedené směrnice, obojí vyrobené ze surovin uvedených v příloze IX uvedené směrnice a splňující kritéria stanovená v článku 29 uvedené směrnice.

3. Kredity ze všech paliv uvedených v odstavci 2 nesmějí snížit průměrné specifické emise CO_2 výrobce o více než 3 % cíle pro vozový park EU pro rok 2021 stanoveného v bodě 6.0 částí A a B přílohy I.

Kredity z množství biopaliv a bioplynu vyrobených ze surovin uvedených v části B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001 nesmějí snížit průměrné specifické emise CO_2 výrobce o více než 1 % cíle pro vozový park EU pro rok 2021 stanoveného v bodě 6.0 částí A a B přílohy I.

4. Odstavec 1 se nepoužije na výrobce, kteří vytvořili sdružení, pokud nejsou všichni výrobci ve sdružení součástí stejné skupiny spojených výrobců.

Článek 5b
Role nízkouhlíkové oceli

1. Od roku 2035 musí výrobce získat kredity za nízkouhlíkovou ocel vyrobenou v EU (dále jen „kredity za nízkouhlíkovou ocel“), aby kompenzoval emise z nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v daném kalendářním roce.

2. Odstavec 1 se nepoužije pro vozidla, jejichž příspěvek k průměrným emisím je zahrnut v článku 5a.

.

3. Kredity za nízkouhlíkovou ocel se vypočítají s přihlédnutím k množství a intenzitě emisí CO_2 (vypočtených podle metodiky stanovené v souladu s odstavcem 6) z nízkouhlíkové oceli vyrobené v EU a použité v nových osobních automobilech nebo nových lehkých užitkových vozidlech výrobce registrovaných v Unii v daném kalendářním roce, počtu vozidel registrovaných v daném kalendářním roce a počtu kilometrů na dobu životnosti vozidel v souladu s bodem 7 částí A a B přílohy I.
4. Kredity za nízkouhlíkovou ocel nesmějí snížit průměrné specifické emise CO_2 výrobce o více než 7 % cíle pro vozový park EU pro rok 2021 stanoveného v bodě 6.0 části A a B přílohy I.
5. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví podrobná pravidla a postupy pro sledování a hlášení všech údajů nezbytných pro výpočet kreditů za nízkouhlíkovou ocel ze strany výrobců. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

6. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením metodiky pro určení vlastností nízkouhlíkové oceli a intenzity emisí CO_2 z oceli a ze základní oceli jako referenčního bodu pro výpočet kreditů za nízkouhlíkovou ocel.

7. Odstavec 1 se nepoužije na výrobce, kteří vytvořili sdružení, pokud nejsou všichni výrobci ve sdružení součástí stejné skupiny spojených výrobců.“

7) V čl. 6 odst. 2 se poslední věta nahrazuje tímto:

„Odchylně od prvního pododstavce může být dohoda o vytvoření sdružení zahrnující kalendářní rok 2025 nebo 2026 uzavřena do 31. prosince 2027 a dohoda o vytvoření sdružení zahrnující kalendářní rok 2030 nebo 2031 může být uzavřena do 31. prosince 2032.“

8) Článek 7 se mění takto:

a) v odstavci 5 se za první větu vkládá nová věta, která zní:

„Výrobci odpovědní za méně než 1 000 nových osobních automobilů nebo za méně než 1 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce poskytnou Komisi úplné informace o všech svých spojených podnicích ve smyslu čl. 3 odst. 2, pokud tyto informace již dříve neoznámili a pokud od té doby nedošlo k žádným změnám.“;

b) vkládá se nový odstavec 6b, který zní:

„6b. Pro účely veškeré korespondence podle tohoto článku určí každý výrobce kontaktní místo.“

9) Článek 8 se mění takto:

a) v odstavci 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Odchylně od prvního pododstavce, pokud jde o kalendářní roky 2025 až 2027 a kalendářní roky 2030 až 2032, uloží Komise poplatek za překročení emisí každému výrobci, jehož průměrné specifické emise CO_2 za dané období překračují jeho cíl pro specifické emise za toto období.“;

b) doplňuje se nový odstavec 5, který zní:

„Odchylně od odstavců 1 a 2 uloží Komise za každý kalendářní rok počínaje rokem 2035 poplatek za překročení emisí výrobci nebo v příslušných případechsprávci sdružení, pokud průměrné specifické emise CO_2 výrobce překročí jeho cíl pro specifické emise nebo jeho průměrné specifické emise CO_2 překročí součet jeho kreditů za paliva uvedených v článku 5a a jeho kreditů za nízkouhlíkovou ocel uvedených v článku 5b.

Poplatek za překročení emisí se vypočítá pomocí tohoto vzorce:

(průměrné specifické emise CO_2 – (kredity za paliva + kredity za nízkouhlíkovou ocel)) × 95 EUR) × počet nově registrovaných vozidel.

Při výše uvedeném výpočtu nesmí součet kreditů za paliva a kreditů za nízkouhlíkovou ocel překročit 10 % cíle EU pro rok 2021.“

10) V článku 15 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. V roce 2035 a poté každých pět let Komise vyhodnotí účinnost nařízení pro dosažení mobility s nulovými emisemi. Komise rovněž posoudí dopad, proveditelnost a vhodnost zahrnutí požadavků s lokálním významem, zejména na základě provádění příslušných právních předpisů EU. S přihlédnutím k vývoji trhu a technologickému vývoji Komise toto nařízení přezkoumá a v příslušných případech změní, zejména pokud jde o úpravy cílů pro vozový park, s cílem zachovat soulad se závazným cílem klimatické neutrality do roku 2050 stanoveným v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119.“

11) Vkládají se nové články 15a a 15b, které znějí:

„Článek 15a

Povinnosti výrobců a distributorů týkající se označování vozidel

1. Distributoři zajistí, aby byl na každém vozidle nabízeném k prodeji nebo pronájmu v jejich místech prodeje připevněn nebo vedle něho zobrazen štítek vozidla stanovený v části 2 přílohy IIIa, a to viditelně a čitelně v celém rozsahu.

Štítek vozidla musí obsahovat informační prvky uvedené v části 2 přílohy IIIa odpovídající vozidlu, na které se vztahuje.

Kromě štítku vozidla musí distributor informovat potenciálního kupujícího ojetého vozidla s nulovými emisemi nebo hybridního elektrického vozidla s externím nabíjením o aktuálním „stavu nabití trakční baterie“ vozidla, a to na základě informací dostupných na displeji vozidla v souladu s přílohou VI nařízení (EU) 2025/1707.

2. Výrobci a případně distributoři zajistí, aby na všech propagačních materiálech souvisejících s prodejem nebo pronájmem jednotlivých vozidel byl u každého vozidla zobrazen štítek vozidla stanovený v části 2 přílohy IIIa, a to i u vozidel nabízených k prodeji nebo pronájmu na internetu.

Pokud se propagační materiál týká jednoho nebo více modelů vozidel, musí propagační materiál obsahovat hodnoty všech vozidel, kterých se týká, nebo rozmezí mezi nejnižší a nejvyšší hodnotou všech vozidel, kterých se týká, a to pro všechny technické parametry uvedené v části 2 přílohy IIIa.

Pokud propagační materiál šířený elektronickými prostředky umožňuje spotřebitelům konfigurovat konkrétní vozidlo, jako například online konfigurátory vozidel, musí spotřebitelům jasně ukázat, jak různá zvláštní zařízení a volitelné doplňky ovlivňují hodnoty všech technických parametrů uvedených v části 2 přílohy IIIa.

3. Nejpozději do 12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost zřídí Komise veřejně přístupnou databázi výrobků, která bude poskytovat informace související s označování vozidel pro modely vozidel uváděné na trh.

Komisi je svěřena pravomoc stanovit prostřednictvím prováděcích aktů podrobnosti o fungování databáze výrobků. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 2.

4. Výrobci bez zbytečného odkladu vloží do databáze výrobků informace uvedené v části 3 přílohy IIIa pro každý model vozidla, u něhož jsou na trh uváděna nová vozidla.

Výrobci zajistí, aby informace zanesené do databáze výrobků byly správné a přesné, a v případě potřeby je aktualizují.

5. Výrobci a distributoři nesmějí poskytovat ani zobrazovat štítky, které napodobují štítek vozidla stanovený tímto nařízením, ani poskytovat nebo zobrazovat štítky, značky, symboly nebo nápisy na vozidle, které nejsou v souladu s tímto nařízením a které by mohly uvádět konečné uživatele v omyl nebo je mást, pokud jde o informační prvky stanovené v příloze IIIa.

6. Pokud poskytovatel služeb uvedený v článku 6 nařízení (EU) 2022/2065 umožňuje prodej vozidel prostřednictvím svých internetových stránek, musí umožnit zobrazení štítku vozidla podle odstavce 2.

7. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem změny požadavků na údaje a parametrů údajů stanovených v částech 2 a 3 přílohy

IIIa, aby do databáze výrobků byly zahrnuty další informace důležité pro spotřebitele a aby se upřesnila metodika pro stanovení parametru „vyrobeno v EU“.

Článek 15b
Povinnosti členských států týkající se označování vozidel

1. Členské státy určí orgán dozoru nad trhem v souladu s nařízením (EU) 2019/1020, který je odpovědný za zajištění dodržování opatření stanovených v článku 15a. Orgány dozoru nad trhem mohou v případě nedodržení příslušných článků tohoto nařízení vymáhat náklady na kontrolu dokumentů.

2. Členské státy stanoví pravidla pro sankce a mechanismy vymáhání použitelné v případě porušení ustanovení o označování vozidel a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy do 12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost oznámí tato pravidla a opatření Komisi a neprodleně jí oznámí i veškeré jejich následné změny. “

12) V článku 17 se odstavec 6 nahrazuje tímto:

„Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5a odst. 5, čl. 7 odst. 8, čl. 7a odst. 2, čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 1 čtvrtého pododstavce, čl. 13 odst. 4, čl. 14 odst. 2, čl. 15 odst. 8 a 9 a čl. 15a odst. 7 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“

13) Příloha I se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

14) Vkládá se nová příloha IIIa v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

Článek 2
Zrušení

Směrnice 1999/94/ES se zrušuje.

Článek 3
Vstup v platnost

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

Ustanovení čl. 1 odst. 5 se použije od 1. ledna *[Úřad pro publikace: vložte rok následující po datu použitelnosti souhrnného balíčku pro automobilový průmysl].*

Ustanovení čl. 1 odst. 11 a článek 2 se použijí od ... [12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost].

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

Ve Štrasburku dne

Za Evropský Parlament
předseda/předsedkyně

Za Radu
předseda/předsedkyně

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ A DIGITÁLNÍ VÝKAZ

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

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

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631 a zrušuje směrnice 1999/94/ES

1.2. Příslušné oblasti politik

Politika v oblasti klimatu

1.3. Cíle

1.3.1. Obecné cíle

Cílem návrhu je poskytnout:

1) další flexibility výrobcům na podporu přechodu k mobilitě s nulovými emisemi;

2) harmonizovaná aktuální pravidla pro označování vozidel z hlediska emisí CO_2.

1.3.2. Specifické cíle

Návrh má tyto specifické cíle:

1) poskytnout výrobcům větší flexibilitu při plnění jejich cílů v oblasti emisí CO_2;

2) posílit technologickou neutralitu norem pro emise CO_2;

3) zachovat příspěvek norem pro emise CO_2 k cílům v oblasti klimatu stanoveným v evropském právním rámci pro klima;

4) zachovat jistotu a předvídatelnost pro výrobce a investory do hodnotového řetězce mobility s nulovými emisemi;

5) zavést harmonizované informace pro spotřebitele, a to i pro vozidla s nulovými emisemi.

1.3.3. Očekávané výsledky a dopady

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

Upřednostňovaná kombinovaná možnost týkající se cílů a možností flexibility v oblasti emisí CO_2 přináší výrobcům výhody v období 2030–2034. Při zachování 100% cílů pro rok 2035 také posiluje technologickou neutralitu tím, že uznává roli OVC-HEV, udržitelných obnovitelných paliv a nízkouhlíkové oceli po roce 2035. To podpoří pokračující investice do jiných technologií než technologií pohonu s nulovými emisemi a vývoj takových technologií, které mohou být užitečné pro specifické případy použití a/nebo pro přechodnou fázi, a může to rovněž podpořit konkurenceschopnost některých evropských výrobců na jiných trzích. Jak ukazuje posouzení, dopady upřednostňované možnosti na energetiku a klima jsou omezené, zejména v důsledku zabudovaných ochranných mechanismů. Vzhledem k tomu je iniciativa v souladu s cílem klimatické neutrality EU do roku 2050 a cílem v oblasti klimatu do roku 2030 a s pokrokem v oblasti přizpůsobení se změně klimatu.

1.3.4. Ukazatele výkonnosti

Upřesněte ukazatele pro sledování pokroku a dosažených výsledků.

Byly stanoveny následující ukazatele: (posouzení dopadů)

– průměrné emise CO_2 vozového parku nových osobních automobilů a dodávek v EU budou každoročně sledovány u každého vozidla, výrobce a členského státu,

– emise skleníkových plynů z osobních automobilů a dodávek budou sledovány prostřednictvím ročních inventur emisí skleníkových plynů členských států,

– počet a podíl nově registrovaných vozidel s nulovými a nízkými emisemi bude sledován prostřednictvím údajů z každoročního sledování předkládaných členskými státy,

– úroveň zaměstnanosti bude sledována na základě veřejně dostupných statistických údajů Eurostatu o odvětvové zaměstnanosti za EU.

1.4. Návrh/podnět se týká:

☐ nové akce

☐ nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci[12]

☒ prodloužení stávající akce

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

1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

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

Cílem návrhu změny je poskytnout výrobcům další způsoby, jak dostát cílůmpr snižování emisí CO_2, přičemž celková úroveň ambicí stanovená právem EU v oblasti snižování emisí CO_2 zůstává zachována.

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

Změna klimatu představuje přeshraniční problém, který nelze vyřešit pouze na vnitrostátní či místní úrovni. Koordinace opatření v oblasti klimatu musí probíhat na evropské úrovni, a opatření EU jsou odůvodněná na základě subsidiarity. Vzhledem k potřebě změnit nařízení (EU) 2019/631 poskytnutím dalších způsobů, jak dostát cílům snižování emisí CO_2, nemohou cílů podnětu dosáhnout členské státy samy.

1.5.3. Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

Návrh vychází ze stávajících právních předpisů, které v uplynulém desetiletí zajistily trvalé snižování emisí CO_2 u vozového parku nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v EU.

[12] Uvedené v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

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

Nejsou požadovány žádné další zdroje.

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

Nejsou požadovány žádné další zdroje.

1.6. Doba trvání návrhu/podnětu a jeho finančního dopadu

☐ **Časově omezená doba trvání**

– ☐ s platností od [DD.MM.]RRRR do [DD.MM.]RRRR,

– ☐ finanční dopad od RRRR do RRRR u prostředků na závazky a od RRRR do RRRR u prostředků na platby.

☒ **Časově neomezená doba trvání**

– Provádění s obdobím rozběhu od RRRR do RRRR,

– poté plné fungování.

1.7. Předpokládaný způsob plnění rozpočtu

☒ **Přímé řízení** Komisí

– ☒ prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie,

– ☐ prostřednictvím výkonných agentur.

☐ **Sdílené řízení** s členskými státy

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

– ☐ třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi,

– ☐ mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),

– ☐ Evropská investiční banka a Evropský investiční fond,

– ☐ subjekty uvedené v článcích 70 a 71 finančního nařízení,

– ☐ veřejnoprávní subjekty,

– ☐ soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém jim byly poskytnuty dostatečné finanční záruky,

– ☐ soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství veřejného a soukromého sektoru, kterým byly poskytnuty dostatečné finanční záruky,

– ☐ subjekty nebo osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o Evropské unii a určené v příslušném základním právním aktu,

– ☐ subjekty usazené v členském státě, které se řídí soukromým právem členského státu nebo právem Unie a které mohou být v souladu s odvětvovými pravidly pověřeny vynakládáním finančních prostředků Unie nebo využíváním rozpočtových záruk Unie, pokud jsou tyto subjekty ovládány veřejnoprávními subjekty nebo soukromoprávními subjekty pověřenými výkonem veřejné služby a byly jim poskytnuty dostatečné finanční záruky ve formě společné a nerozdílné odpovědnosti kontrolních subjektů nebo rovnocenné finanční záruky, jež mohou být pro každou akci omezeny na maximální výši podpory Unie.

Poznámky

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Pravidla pro sledování a podávání zpráv se nemění, neboť stávající systém rovněž umožňuje sledovat uplatňování navrhovaných dodatečných způsobů.

2.2. Systémy řízení a kontroly

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

Návrh neprovádí finanční program. Způsob řízení, mechanismy provádění financování, způsoby plateb a kontrolní strategie v souvislosti s chybovostí se tohoto návrhu netýkají.

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

Tento návrh se netýká výdajového programu. Účinné sledování údajů o registraci vozidel je nezbytné pro zajištění právní jistoty při prosazování právních předpisů a pro zajištění rovných podmínek mezi různými výrobci.

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

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

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Kromě uplatňování finančního nařízení za účelem předcházení podvodům a nesrovnalostem budou způsoby pro dosažení souladu s požadavky na snížení emisí CO_2 stanovenými v tomto návrhu doprovázeny sledováním a podáváním zpráv o různých souborech údajů, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2019/631.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP[13]	zemí ESVO[14]	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů[15]	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
	[XX.YY.YY.YY]	RP/NRP	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE
	[XX.YY.YY.YY]	RP/NRP	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE
	[XX.YY.YY.YY]	RP/NRP	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE

- Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

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

[13] RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

[14] ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

[15] Kandidátské země a v příslušných případech potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

– ☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.

– ☐ Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

3.2.1.1. Prostředky ze schváleného rozpočtu

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	Číslo	

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

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

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

			Rok	Rok	Rok	Rok	**CELKEM VFR na období 2021–2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Platby	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
CELKEM prostředky z OKRUHU <….> víceletého finančního rámce	Závazky	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Platby	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Okruh víceletého finančního rámce	Číslo	

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

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

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

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

Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
CELKEM prostředky z OKRUHU <….> víceletého finančního rámce	Závazky	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Platby	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

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

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

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

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

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

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

3.2.1.2. Prostředky z vnějších účelově vázaných příjmů

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	Číslo	

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

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

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

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

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

			Rok	Rok	Rok	Rok	**CELKEM VFR**

			2024	2025	2026	2027	na období 2021–2027
Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Platby	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
CELKEM prostředky z OKRUHU <….> víceletého finančního rámce	Závazky	=4+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Platby	=5+6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

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

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

GŘ: <…….>	Rok	Rok	Rok	Rok	**CELKEM**

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

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

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

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

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

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

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

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

výstupy			**2024**		**2025**		**2026**		**2027**		dopadu (viz oddíl 1.6)							
	VÝSTUPY																	
⇩	Druh[16]	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Celkový počet	Náklady celkem
SPECIFICKÝ CÍL č. 1[17]…																		
– Výstup																		
– Výstup																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 1																		
SPECIFICKÝ CÍL č. 2 ...																		
– Výstup																		
Mezisoučet za specifický cíl č. 2																		
CELKEM																		

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

[17] Popsaný v oddíle 1.3.2. „Specifické cíle“.

3.2.3. Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

– ☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.

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

3.2.3.1. Prostředky ze schváleného rozpočtu

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

3.2.3.2. Prostředky z vnějších účelově vázaných příjmů

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

3.2.3.3. Prostředky celkem

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

Mezisoučet mimo OKRUH 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
CELKEM	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

3.2.4. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

– ☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.

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

3.2.4.1. Financované ze schváleného rozpočtu

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky (FTE)

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

3.2.4.2. Financované z vnějších účelově vázaných příjmů

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

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

3.2.4.3. Potřeby v oblasti lidských zdrojů celkem

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

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

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

Externí zaměstnanci (SZ, VNO, ZAP)				

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	
Externí zaměstnanci	

3.2.5. Odhadovaný dopad na investice související s digitálními technologiemi

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

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

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

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

3.2.6. Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem

Návrh/podnět:

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

Nejsou požadovány žádné další zdroje. Stávající tým bude podnět řídit i nadále.

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

Nepoužije se.

– ☐ vyžaduje revizi VFR.

Nepoužije se.

3.2.7. Příspěvky třetích stran

Návrh/podnět:

– ☒ nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.

– ☐ počítá se spolufinancováním od třetích stran podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

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

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

– ☒ Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.

– ☐ Návrh/podnět má tento finanční dopad:

– ☐ na vlastní zdroje

– ☐ na jiné příjmy

– ☐ uveďte, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Příjmová rozpočtová položka:	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu[18]			
		Rok **2024**	Rok **2025**	Rok **2026**	Rok **2027**
Článek …….					

U účelově vázaných příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

Nepoužije se.

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

Nepoužije se.

4. DIGITÁLNÍ ROZMĚR

Návrh nezahrnuje žádný digitální rozměr, s výjimkou databáze výrobků v souvislosti s označováním vozidel.

4.1. Požadavky digitálního významu

Toto nařízení neobsahuje další požadavky digitálního významu, pokud jde o sledování a

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

hlášení emisí CO_2. Použijí se ustanovení nařízení (EU) 2019/631. Návrh zavádí řadu flexibilit s cílem umožnit výrobcům plnění cílů v oblasti emisí CO_2, aniž by to mělo digitální důsledky nebo vedlo ke zlepšení provádění prostřednictvím digitálních nástrojů.

Pokud jde o označování vozidel, čl. 15a odst. 3 zavádí požadavek digitálního významu, a to zřízení databáze výrobků pro účely označování vozidel, která by poskytovala veřejnosti informace související s označováním vozidel, pokud jde o modely vozidel uváděné na trh. Očekává se, že Komise zřídí tuto databázi, která bude zahrnovat údaje zpřístupněné výrobci vozidel o modelech vozidel, které uvádějí na trh, a bude dostupná široké veřejnosti, což nahradí současný požadavek, aby každý členský stát zavedl papírové příručky. Tento vývoj zahrnuje správu registrů, shromažďování údajů, oznámení a zpřístupnění databáze široké veřejnosti.

4.2. Data

Pokud jde o databázi výrobků pro účely označování vozidel, očekává se, že data, jež mají být do databáze vložena, budou poskytovat informace o vlivu modelů vozidel uvedených na trh na klima a životní prostředí. Od výrobců se očekává, že poskytnou data na základě oficiální dokumentace vozidel, která uvedli na trh, a to souhrnným způsobem (což snižuje zátěž tím, že se informace o jednotlivých vozidlech agregují na úroveň modelů vozidel) a pouze jednou pro každý model vozidla uvedený na trh. Tyto souhrnné údaje poskytují potenciálním kupujícím vozidel další informace o rozsahu výkonových parametrů, které lze u daného modelu očekávat, umožňují také porovnávat informace mezi jednotlivými modely.

4.3. Digitální řešení

Od databáze výrobků pro účely označování vozidel se očekává, že bude přijímat a uchovávat informace a zpřístupňovat je široké veřejnosti, přičemž bude obsahovat funkce umožňující vyhledávání a porovnávání modelů vozidel, aby podpořila informované rozhodování o nákupu. Pro vytvoření databáze by bylo možné znovu použít některé funkce z Evropského registru výrobků s energetickým označením (EPREL). V tuto chvíli není v úmyslu využití umělé inteligence.

4.4. Posouzení interoperability

Nepoužije se.

4.5. Opatření na podporu digitálního provádění

Návrh zavádí řadu flexibilit, které mají výrobcům umožnit plnění cílů v oblasti emisí CO_2. Tyto flexibility nemají žádné digitální dopady ani nevyžadují zlepšení provádění prostřednictvím digitálních nástrojů.

Databázi výrobků pro účely označování vozidel bude muset vyvinout Komise, která v případě potřeby využije interní kapacitu v oblasti IT nebo dodavatele a v co největší míře také stávající zkušenosti, včetně zkušeností z vývoje databáze EPREL. Návrh předpokládá, že databáze bude zpřístupněna nejpozději 12 měsíců od vstupu nařízení v platnost, což by mělo zahrnovat testovací fázi se zapojením zúčastněných stran (výrobců vozidel). Po zpřístupnění databáze se od výrobců očekává, že do ní budou zadávat požadované údaje. Návrh také umožňuje zavést prováděcí akty, které stanoví provozní podrobnosti databáze

výrobků, pokud se to ukáže jako nutné.