

Bruselj, 10. november 2022
(OR. en)

14598/22

Medinstitucionalna zadeva:
2022/0365 (COD)

MI 805
ENV 1137
ENT 155
CODEC 1709
IA 181

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	10. november 2022
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2022) 586 final
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2022) 586 final.

Priloga: COM(2022) 586 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 10.11.2022
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Za pravilno delovanje enotnega trga je treba zagotoviti prosti pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. V ta namen Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta določa celovit sistem odobritve in tržnega nadzora motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila. Harmonizirane so tudi tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil in motorjev glede na emisije, da bi se izognili zahtevam, ki se od države do države razlikujejo, ter zagotovili visoko raven varstva okolja in zdravja.

Onesnaženost zraka je še vedno veliko tveganje za okolje in zdravje v Evropi. Kakovost zraka se je izboljšala, vendar je velik del mestnega prebivalstva EU še vedno izpostavljen koncentracijam onesnaževal, ki presegajo mejne vrednosti iz direktive o kakovosti zunanjega zraka¹. Ocenjuje se, da je onesnaženost zraka leta 2018 v EU28 povzročila več kot 300 000 prezgodnjih smrti². Kljub dejstvu, da imajo tudi drugi sektorji pomembno vlogo, je cestni promet še vedno glavni onesnaževalec zraka. V povprečju je bil leta 2018 odgovoren za 39 % škodljivih emisij NO_x (47 % na mestnih območjih³) in 11 % vseh emisij PM₁₀ v letu 2018⁴.

Evropski zeleni dogovor⁵ je nova strategija za rast, katere cilj je preobraziti EU v pravično in uspešno družbo s sodobnim, konkurenčnim in z viri gospodarnim gospodarstvom. EU bi morala prav tako spodbujati potrebno digitalno preobrazbo in orodja ter vlagati vanje, saj so bistveni za omogočanje sprememb. Digitalna tehnologija lahko dejansko pomaga zmanjšati globalne emisije, izboljšati kakovost življenja in zmanjšati okoljski odtis družbe, na primer z optimizacijo porabe energije in spremljanjem emisij v prometu⁶. Da bi se do leta 2050 dosegla podnebna nevtrálnost in izpolnil cilj glede ničelnega onesnaževanja za okolje brez strupov, se morajo preoblikovati vsi sektorji, vključno s cestnim prometom. V evropskem zelenem dogovoru je napovedano sprejetje predloga za strožje standarde za emisije onesnaževal zraka za vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem (Euro 7).

Da bi se pospešilo razogljíčenje cestnega prometa, je Komisija julija 2021 predlagala spremembo uredbe o **standardih emisijskih vrednosti CO₂** za osebne avtomobile in kombinirana vozila⁷, da bi se zagotovila jasna pot k brezemisijski mobilnosti⁸. Poleg tega je Komisija decembra 2020 sprejela **strategijo za trajnostno in pametno mobilnost**⁹,

¹ Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka

in čistejšem zraku za Evropo (UL L 152, 11.6.2008, str. 1).

² [Evropska agencija za okolje, 2020](#). *Air quality in Europe – 2020 report* (Kakovost zraka v Evropi – poročilo za leto 2020).

³ [Skupno raziskovalno središče, 2019](#). *Urban NO₂ Atlas* (Atlas NO₂ v mestih).

⁴ [Evropska agencija za okolje, 2020](#), *Air pollutant emissions data viewer* (Pregledovalnik podatkov o emisijah onesnaževal zraka) (Göteborgski protokol, Konvencija o onesnaževanju zraka na velike razdalje prek meja) 1990–2018.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ COM(2021) 118 final.

⁷ COM(2021) 556 final.

⁸ Leta 2022 bo sledil predlog o standardih emisijskih vrednosti CO₂ za težka vozila.

⁹ COM(2020) 789 final.

maja 2021 pa **akcijski načrt za ničelno onesnaževanje**¹⁰. V skladu z navedenimi strategijami bi moral promet bistveno manj onesnaževati, zlasti v mestih, standard Euro 7 pa velja za bistveni del prehoda na čisto mobilnost.

Ne nazadnje **nova industrijska strategija za Evropo**¹¹ ponuja orodja za reševanje dvojnega izziva zelene in digitalne preobrazbe ter podporo evropski industriji pri uresničevanju ciljev evropskega zelenega dogovora. Novi okvir za emisije onesnaževal bo avtomobilskemu sektorju EU zagotovil pravno varnost in prednost prvega na trgu. Da bi se ohranila konkurenčna prednost, morajo emisijski standardi EU ohraniti prednost pred standardi, ki se razvijajo na ključnih trgih, kot sta Združene države Amerike in Kitajska. Dostop do teh trgov bi lahko bil za proizvajalce iz EU oviran, saj bi bilo izpolnjevanje zahtev glede emisij na različnih trgih dražje.

Prehod na vozni park brezemisijских osebnih avtomobilov/kombiniranih vozil bo trajal vsaj dve desetletji, tudi glede na to, da je povprečna življenjska doba osebnih avtomobilov/kombiniranih vozil več kot 11 let. Da bi se dosegli navedeni cilji politike, morajo biti vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki se bodo še naprej dajala na trg, čim bolj čista.

Hkrati se avtomobilska industrija srečuje z drugimi pomembnimi spremembami – velikim pomanjkanjem v dobavni verigi, vplivom ruske invazije na Ukrajino ter vse višjimi stroški energije in surovin.

Kljub predlaganim ciljem 100-odstotnega zmanjšanja emisij CO₂ za osebne avtomobile in kombinirana vozila do leta 2035, prihodnjemu predlogu za revizijo standardov vrednosti CO₂ za težka vozila, vse večjemu deležu brezemisijских in nizkoemisijских težkih vozil ter novim vozilom Euro 6d/VI E, ki prihajajo na trg, brez nadaljnjih ukrepov kratko- do srednjeročno ni mogoče doseči nizke ravni onesnaženosti za emisije onesnaževal iz cestnega prometa. Predlog naj bi odpravil tri opredeljene **težave**, zaradi katerih emisijski standardi Euro 6/VI ne prispevajo dovolj k potrebnemu zmanjšanju emisij onesnaževal iz cestnega prometa. Te težave so: (1) zapletenost emisijskih standardov za vozila, (2) zastarele mejne vrednosti onesnaževal v vozilih in (3) nezadostno uravnavanje dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo.

Pobuda ima dva **splošna cilja**: (1) zagotoviti pravilno delovanje enotnega trga z določitvijo ustrežnejših in stroškovno učinkovitejših pravil, primernih za prihodnost, za emisije iz vozil, ter (2) zagotoviti visoko raven varstva okolja in zdravja v EU z nadaljnjim zmanjševanjem emisij onesnaževal zraka iz cestnega prometa.

Ta pobuda bo prispevala k doseganju splošnega cilja z izpolnitvijo naslednjih treh **posebnih ciljev**. Njene naloge so:

- (1) zmanjšati zapletenost sedanjih emisijskih standardov Euro,
- (2) zagotoviti posodobljene mejne vrednosti za vsa ustrezna onesnaževala zraka,
- (3) izboljšati uravnavanje dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo.

Izboljšanje uravnavanja dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, v celotni življenjski dobi vozila je zelo pomembno za trg rabljenih vozil, ki je pomemben za več držav EU, pa tudi za druge regije, kot sta Afrika in Bližnji vzhod. Cilj predloga standardov Euro 7 je zmanjšati emisije vozil v daljšem obdobju njihove življenjske dobe, kar bo koristilo tudi uporabnikom

¹⁰ COM(2021) 400 final.

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

rabljenih vozil. Zlasti kar zadeva specifični cilj (3), bodo na kakovost zraka še nekaj let vplivali osebni avtomobili iz obdobja pred uvedbo standarda Euro 7. Za starejše osebne avtomobile bi se lahko uvedle ustrezne spodbude za naknadno vgradnjo, da bi izpolnjevali zahteve iz standarda Euro 7 glede emisij izpušnih plinov, pa tudi glede emisij zaradi uporabe pnevmatik in zavor. Poleg tega je treba za hitrejšo zmanjševanje emisij iz obstoječega voznega parka in hitrejši prehod na brezemisijški promet spodbujati predelavo vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem v vozila na električni pogon na baterije ali gorivne celice.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta zagotavlja splošni okvir glede odobritve in tržnega nadzora motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila.

Emisijski standardi Euro za vozila (uredbi (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009) so del navedenega okvira¹². Povezani so z več obstoječimi določbami politike in načrtovanimi predlogi, ki obravnavajo onesnaževanje zraka v cestnem prometu, ter standardi za emisije CO₂¹³, ki poleg tega zmanjšujejo onesnaževanje zraka. Ta zakonodajni predlog o emisijskih standardih Euro 7 za osebne avtomobile, kombinirana vozila, tovorna vozila in avtobuse izboljšuje skladnost emisijskih standardov Euro z naslednjimi ukrepi.

Cilj **direktive o kakovosti zunanjega zraka**¹⁴ je izboljšati kakovost zraka z določitvijo mejnih vrednosti koncentracij posebnih onesnaževal v zunanjem zraku iz vseh virov onesnaževanja zraka (npr. iz kmetijstva, energetike, proizvodnje itd.). Cilj **direktive o nacionalnih obveznostih zmanjšanja emisij**¹⁵ je zmanjšati nacionalne emisije onesnaževal zraka z določitvijo nacionalnih obveznosti za zmanjšanje emisij za posamezna onesnaževala zraka z zmanjšanjem v vseh sektorjih, vključno s cestnim prometom. Komisija je 26. oktobra 2022 sprejela predlog revizije direktiv o kakovosti zunanjega zraka¹⁶. S predlagano revizijo se bodo določili vmesni standardi EU za kakovost zraka do leta 2030, ki bodo bolj usklajeni s smernicami Svetovne zdravstvene organizacije, hkrati pa bo EU usmerjena k doseganju ničelnega onesnaževanja zraka najpozneje do leta 2050. Predlog standardov Euro 7 je pomemben element za izpolnitev tega cilja in prispevanje k ciljem politike EU za čisti zrak, vključno z revizijo direktive o kakovosti zunanjega zraka. Predlog standardov Euro 7 s tem, ko zagotavlja zmanjšanje vseh ustreznih emisij onesnaževal zraka iz cestnega prometa v skladu s pokritostjo in cilji glede onesnaževal zraka iz direktive o kakovosti zunanjega zraka/direktive o nacionalnih obveznostih zmanjšanja emisij, zlasti podpira države članice pri izpolnjevanju obveznosti iz zadevnih direktiv.

Standardi za emisije CO₂ podpirajo podnebne cilje EU, določene v evropskih podnebnih pravilih¹⁷, katerih cilj je do leta 2030 zmanjšati emisije toplogrednih plinov v EU za vsaj 55 % v primerjavi z letom 1990. Komisija je julija 2021 predlagala revizijo in okrepitev standardov za emisije CO₂ za osebne avtomobile/kombinirana vozila¹⁸, revizija standardov za težka vozila pa je predvidena do konca leta 2022. Standardi za emisije CO₂ spodbujajo tehnologije brez emisij, kot so električna vozila, novi standardi Euro 7 pa obravnavajo emisije škodljivih

¹² Navedeni so v Prilogi II k Uredbi (EU) 2018/858.

¹³ Uredba (EU) 2019/631 in Uredba (EU) 2019/1242.

¹⁴ Direktiva 2008/50/ES.

¹⁵ Direktiva (EU) 2016/2284.

¹⁶ Predlog Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (COM(2022) 542 final).

¹⁷ [Uredba \(EU\) 2021/1119](#) o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila).

¹⁸ COM(2021) 556 final.

onesnaževal zraka iz motorjev z notranjim zgorevanjem in emisije, ki niso emisije izpušnih plinov, iz električnih vozil, da bi se zaščitila zdravje ljudi in okolje. Zato splošni cilji standardov Euro 7 ostajajo veljavni, saj bodo vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem še naprej izpuščala onesnaževala izpušnih plinov, vsa vozila pa bodo prispevala k emisijam, ki niso emisije izpušnih plinov. Kljub predlaganemu cilju 100-odstotnega zmanjšanja emisij CO₂ do leta 2035 za nove osebne avtomobile/kombinirana vozila bo število vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem (vključno s hibridi), danih na trg, še naprej veliko, zlasti kar zadeva tovorna vozila/avtobuse. Šteje se, da standardi za emisije CO₂ in emisije onesnaževal dopolnjujejo izpolnjevanje podnebnih ciljev in ciljev glede ničelnega onesnaževanja iz evropskega zelenega dogovora ter prispevajo k prehodu na trajnostno mobilnost.

Cilj **direktiv o tehničnih pregledih**¹⁹ je povečati varnost v cestnem prometu v EU in zagotoviti okoljsko učinkovitost vozil z rednim preizkušanjem vozil v njihovi celotni življenjski dobi. Kar zadeva emisije, je njihov cilj prispevati k zmanjšanju emisij onesnaževal zraka z učinkovitejšim odkrivanjem vozil, ki zaradi tehničnih napak oddajajo prevelike emisije, rednimi tehničnimi pregledi in cestnimi pregledi tehnične brezhibnosti. Ta predlog vsebuje elemente, ki podpirajo ta cilj, vključno z izvajanjem spremljanja na vozilu, ki naj bi privedli do prihranka stroškov. Taki mehanizmi bi lahko postopoma postali glavno orodje v direktivah o tehničnih pregledih, z njimi pa bi se posodobili sedanji inšpekcijski postopki in znižali upravni stroški. Pri prihodnji reviziji direktiv o tehničnih pregledih bo treba upoštevati te nove mehanizme, vključno z izvedbenimi ukrepi, ki jih bo treba razviti v okviru revizije svežnja o tehničnih pregledih²⁰.

Poleg tega sta **direktiva o evrovinjetih**²¹, ki določa skupna pravila o pristojbinah za uporabo cestne infrastrukture, in **direktiva o čistih vozilih**²², ki spodbuja rešitve za čisto mobilnost prek javnega naročanja, skladni s splošnimi cilji standardov Euro. Zlasti podpirata povpraševanje po čistih vozilih, in sicer tako, da državam članicam omogočata, da spreminjajo cestne pristojbine glede na emisije onesnaževal iz vozil, in z javnim naročanjem. V **direktivi o kakovosti goriva**²³ so predpisane značilnosti kakovosti goriva, ki se prodaja na trgu, zato je pomembna za standarde Euro.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Komisija je v okviru digitalne strategije EU in po sporočilu o **evropski strategiji za podatke**²⁴ predložila akt o podatkih, da bi podprla izmenjavo podatkov med podjetji in državo ter med podjetji samimi. Ta akt ponuja horizontalni okvir za izboljšanje dostopa do podatkov in njihove izmenjave med sektorji. Posebne težave v avtomobilskem sektorju v zvezi z dostopom do podatkov o vozilih upravičujejo dopolnitev akta o podatkih s posebno pobudo. S to pobudo bi se moralo zagotoviti, da je na voljo minimalni sklop podatkov in funkcij ter da za vse ponudnike avtomobilskih storitev veljajo pošteni pogoji dostopa. Ta pobuda bi z zagotavljanjem razpoložljivosti in dostopnosti podatkov iz vozila dopolnjevala ta predlog standardov Euro 7, saj bi omogočila optimalno sprejetje stalnega spremljanja emisij.

¹⁹ [Direktiva 2014/45/EU](#) o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil; [Direktiva 2014/47/EU](#) o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji.

²⁰ Varnost vozil – revizija svežnja EU o tehničnih pregledih (europa.eu).

²¹ [Direktiva 1999/62/ES](#) o zaračunavanju pristojbin vozilom za uporabo cestne infrastrukture.

²² [Direktiva 2019/1161/EU](#) o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz.

²³ [Direktiva 2009/30/ES](#) glede specifikacij motornega bencina, dizelskega goriva in plinskega olja ter o uvedbi mehanizma za spremljanje in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov.

²⁴ COM(2020) 66 final.

V **novi industrijski strategiji za Evropo**²⁵ se upoštevajo nove okoliščine, ki izhajajo iz krize, ter preobrazba v bolj trajnostno, digitalno, odporno in svetovno konkurenčno gospodarstvo, ki poteka. V njej so določene prednostne naloge in opredeljeni novi cilji glede krepitve odpornosti enotnega trga, obvladovanja strateških odvisnosti, kombiniranja ciljno usmerjenih ukrepov na področjih regulativnega okvira, podpore inovacijam, dostopa do surovin in razogljičene energije, znanj in spretnosti ter podatkovnega prostora, da se pospeši dvojni prehod. Ta strategija ponuja orodja za reševanje dvojnega izziva zelene in digitalne preobrazbe ter podporo evropski industriji pri uresničevanju ciljev evropskega zelenega dogovora. Novi okvir za emisije onesnaževal bo avtomobilskemu sektorju EU zagotovil pravno varnost in prednost prvega na trgu ter preprečil tveganje, da bi zaostajal za drugimi velikimi jurisdikcijami, ki določajo nove standarde za emisije onesnaževal.

Direktiva o izrabljenih vozilih²⁶ vsebuje pravila o zbiranju, obdelavi in predelavi izrabljenih vozil in njihovih sestavnih delov ter omejitve glede nevarnih snovi v novih vozilih. Njena zrcalna direktiva, **direktiva o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave**²⁷, povezuje zasnovo novih vozil z možnostjo njihove ponovne uporabe, recikliranja in predelave. Pregled teh direktiv je načrtovan za leto 2023 v skladu s cilji evropskega zelenega dogovora in **akcijskega načrta za krožno gospodarstvo**²⁸. Cilj predloga standardov Euro 7 je zmanjšati emisije vozil v daljšem obdobju njihove življenjske dobe z razširitvijo zahtev glede trajnosti, revizija direktive o izrabljenih vozilih pa ga dopolnjuje s pregledom problematike izvoza okvarjenih izrabljenih vozil, ki onesnažujejo okolje, v države zunaj EU.

Ta pobuda je skladna tudi z instrumentom **Next Generation EU**²⁹, natančneje z **mehanizmom za okrevanje in odpornost**³⁰ ter vodilnim projektom „Napolniti“, ki spodbuja čiste tehnologije, primerne za prihodnost, da bi se pospešila uporaba trajnostnega, dostopnega in pametnega prevoza, polnilnih in oskrbovalnih mest ter razširitev javnega prevoza. S tem financiranjem v okviru mehanizma za okrevanje in odpornost ter tudi ciljno usmerjenimi naložbenimi programi v okviru programa **InvestEU**³¹ ali **Obzorje Evropa**³² bodo dodeljena sredstva za povečanje potenciala rasti gospodarstva in pospešitev zelene preobrazbe, zlasti z uvajanjem inovativnih rešitev in nizkoemisijskih tehnologij, primernih za prihodnost.

Ta pobuda vključuje tudi potrebo po zagotovitvi pravičnega in poštenega zelenega prehoda, ki podpira zlasti ranljive državljane na področju prometa: skladna je s **končnim poročilom konference o prihodnosti Evrope** (predlog 18.3), zlasti kar zadeva cenovno dostopnost prevoznih sredstev in vozil, ki uporabljajo tehnologije, ki ne onesnažujejo okolja.

Poleg tega je pobuda skladna z nedavnim predlogom o spremembi zakonodaje EU o varstvu potrošnikov, zlasti **direktive o nepoštenih poslovnih praksah**³³ in **direktive o pravicah potrošnikov**³⁴, da bi prispevala h krožnemu, čistemu in zelenemu gospodarstvu EU, tako da bi potrošnikom omogočila sprejemanje informiranih odločitev o nakupu in s tem prispevala k bolj trajnostni potrošnji.

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

²⁶ Direktiva 2000/53/ES o izrabljenih vozilih.

²⁷ Direktiva 2005/64/ES o ponovni uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave vozil.

²⁸ COM(2020) 98 final.

²⁹ COM(2020) 456 final.

³⁰ Uredba (EU) 2021/241.

³¹ Uredba (EU) 2021/523.

³² Uredba (EU) 2021/695.

³³ Direktiva 2005/29/ES.

³⁴ Direktiva 2011/83/EU.

Nazadnje, Komisija poleg tega za krepitev skladnosti med politikami in v skladu z napovedmi iz svojega sporočila z naslovom „**Boljše pravno urejanje: združujemo moči za pripravo boljše zakonodaje**“³⁵ izboljšuje svoje smernice za boljše pravno urejanje, da bi zagotovila skladnost vseh svojih pobud z načelom, da se ne škoduje bistveno, in s tem izpolnila obveznosti iz evropskih podnebnih pravil.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga tega predloga je člen 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Zakonodaja o homologaciji motornih vozil prispeva k izvajanju in delovanju enotnega trga za blago. Cilj tega predloga je učinkovitejše izvajanje in izvrševanje te zakonodaje v okviru skupnega cilja politike, da bi se okrepila strategija enotnega trga.

Drugi razlog je nadnacionalna narava onesnaževanja zraka in cestnega prometa. Čeprav so učinki glavnih strupenih onesnaževal zraka najhujši blizu vira nastanka, učinki na kakovost zraka niso omejeni na lokalno raven, čezmejno onesnaževanje pa je resna okoljska težava, zaradi katere so nacionalne rešitve pogosto neučinkovite. Atmosfersko modeliranje kaže, da onesnaževanje v eni državi članici prispeva k onesnaževanju v drugih državah članicah. Za rešitev težave onesnaževanja zraka je potrebno usklajeno ukrepanje na ravni EU.

Razvoj emisijskih standardov na ravni EU in vzpostavitev ustreznega upravljanja sta ključna za to, da se države članice izognejo sprejemanju različnih nacionalnih ukrepov, ki so lahko neskladni ali nedosledni (npr. ukrepi, ki omejujejo dostop do določenih območij). Taki ukrepi bi znatno ovirali industrijo in pomenili veliko tveganje za enotni trg. Zato so nadaljnji harmonizirani ukrepi EU za nadaljnje zmanjšanje emisij iz vozil popolnoma upravičeni.

• Sorazmernost

Predlog je sorazmeren, ker omogoča potrebno pravno spremembo in hkrati ne presega tistega, kar je potrebno za doseg ciljev zmanjšanja emisij onesnaževal iz motornih vozil na eni strani in zagotovitev pravne varnosti za proizvajalce vozil na drugi strani. Določa pravne pogoje, potrebne za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev za vse proizvajalce, kolikor je to mogoče.

• Izbira instrumenta

Uporaba uredbe je primerna, ker zagotavlja zahtevano neposredno in usklajeno uporabo in izvrševanje, hkrati pa je ni treba prenesti v zakonodajo držav članic.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

• Naknadne ocene obstoječe zakonodaje

Komisija se je odločila za vzajemni pristop, pri katerem sta se ocenjevanje in ocena učinka izvedla vzporedno kot enoten postopek za izpolnitev časovnega načrta, določen v evropskem

³⁵ COM(2021) 219 final.

zelenem dogovoru³⁶. Tako so bile ugotovitve ocene, vključene v Prilogo 5 k oceni učinka, uporabljene za nadaljnji razmislek o tem, ali emisijski standardi Euro 6/VI še naprej zagotavljajo visoko raven varstva okolja v EU in ustrezno delovanje enotnega trga za motorna vozila.

V oceni so bili ocenjeni dosežki na podlagi uredb glede na cilje, določene v zakonodaji o standardih Euro 6/VI. Ugotovljeno je bilo, da so cilji iz zakonodaje o standardih Euro 6/VI za izboljšanje kakovosti zraka z zmanjšanjem onesnaževal iz cestnega prometa in določitev harmoniziranih pravil za konstrukcijo motornih vozil še vedno zelo pomembni. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da sta uredbi na splošno skladni in da sta privedli do tega, da so na cestah EU prisotna delno čistejša vozila, pri čemer so preizkusni postopki na podlagi standardov Euro 6/VI delno učinkoviti. Regulativni stroški obstajajo, na splošno pa je bilo ugotovljeno, da sta uredbi o standardih Euro 6/VI stroškovno učinkoviti. Prav tako sta ustvarili znatno dodano vrednost EU, ki je ne bi bilo mogoče v enaki meri doseči z nacionalnimi ukrepi.

Ključne ugotovitve ocene so bile naslednje:

- uredbi sta omogočili, da po cestah EU vozijo delno čistejša vozila,
- od začetka uporabe mejnih vrednosti emisij Euro VI leta 2013 in mejnih vrednosti emisij Euro 6 leta 2014 do leta 2020 so se emisije NO_x na cestah EU zmanjšale za 22 % pri osebnih avtomobilih in kombiniranih vozilih ter za 36 % pri tovornih vozilih in avtobusih. Emisije delcev na cestah EU so se zmanjšale za 28 % pri osebnih avtomobilih in kombiniranih vozilih ter za 14 % pri tovornih vozilih in avtobusih,
- uredbi sta nekoliko omejili negativne vplive cestnega prometa na zdravje, ki lahko pri vdihavanju povzročijo bolezen dihal in srca ter ožilja,
- regulativni stroški za avtomobilsko industrijo so ocenjeni na 357–929 EUR na dizelsko vozilo in 80–181 EUR na bencinsko vozilo za osebne avtomobile in kombinirana vozila ter do 3 717–4 326 EUR na težko vozilo. Zадnjenavedeni stroški so v skladu s pričakovanji, stroški za osebne avtomobile in kombinirana vozila pa so višji od prvotno predvidenih,
- učinki na konkurenčnost in inovacije so na splošno pozitivni in ni znakov izkrivljanja konkurence,
- nedavni razvoj politike, kot je evropski zeleni dogovor, podpira cilje standardov Euro 6/VI in pomen nadaljnjega izboljšanja kakovosti zraka z zmanjšanjem emisij iz cestnega prometa v okviru enotnega pristopa EU,
- uredbi sta ustvarili neto gospodarske koristi za družbo,
- uredbi sta na splošno skladni, vendar so bile ugotovljene nekatere težave s skladnostjo znotraj emisijskih standardov Euro 6/VI in z drugo zakonodajo EU,
- uredbi nista bili poenostavljeni,
- harmonizacija trga je najpomembnejši vidik dodane vrednosti EU in malo verjetno je, da bi bili neusklajeni ukrepi tako učinkoviti. Uredbi uvajata skupne zahteve, kar v največji možni meri znižuje stroške za proizvajalce, in zagotavljata pravno varnost,

³⁶ COM(2019) 640 final.

- še vedno pa nekatere pomanjkljivosti preprečujejo, da bi se z uredbama dodatno izboljšala kakovost zraka z zmanjšanjem onesnaževal, ki jih oddaja sektor cestnega prometa. Zato je verjetno, da so nekateri strukturni elementi uredb (nekateri določbe) vplivali na njuno učinkovitost. Zlasti:
 - iz ocene je razvidno, da so se v zaporednih korakih standardov Euro 6/VI vprašanja zapletenosti in skladnosti močno zasidrala v splošnem pravnem okviru in njegovem praktičnem izvajanju,
 - v oceni je poudarjeno, da so številne potencialne koristi za zdravje ljudi in okolje v veljavnih uredbah še vedno spregledane. Kljub napredku pri zmanjševanju vrzeli med dejanskimi emisijami vozil, ki nastajajo med vožnjo (vozni cikli in pogoji uporabe, zlasti pri mestni vožnji), in homologiranimi emisijami se pri preizkušanju emisij Euro 6/VI še vedno ne upoštevajo pomembne emisije. Poleg tega emisije niso ustrezno nadzorovane skozi celotno življenjsko dobo vozil.
- **Posvetovanja z deležniki**

Da bi Komisija zbrala dokaze in zagotovila veliko preglednosti, je s številnimi posvetovalnimi dejavnostmi pridobila povratne informacije od deležnikov. Natančneje, Komisija je za namene tega predloga zbirala povratne informacije pri naslednjih skupinah deležnikov: državah članicah in nacionalnih organih, avtomobilski industriji (vključno s proizvajalci vozil, dobavitelji sestavnih delov in drugimi deležniki v industriji), civilni družbi (vključno s potrošniškimi organizacijami in okoljskimi nevladnimi organizacijami) in državljanih.

Podroben povzetek obsežnega postopka posvetovanja je predstavljen v povzetku poročila v Prilogi 2 k oceni učinka tega predloga.

Komisija je povratne informacije pridobila z naslednjimi dejavnostmi:

- o pobudi se je z deležniki prvič razpravljalo na konferenci deležnikov oktobra 2018. Nato je bila z združitvijo ustreznih strokovnih skupin iz industrije, civilne družbe in držav članic ustanovljena Svetovalna skupina za emisijske standarde za vozila (AGVES), ki se je od julija 2019 do aprila 2021 sestala na desetih sestankih in eni *ad hoc* delavnici o poenostavitvi,
- začetna ocena učinka se je izvajala od 27. marca do 3. junija 2020. Javno posvetovanje o predlogu, ki je trajalo 18 tednov, se je začelo 6. julija 2020, prispevke pa je bilo mogoče oddati do 9. novembra 2020,
- izvedli sta se dve 14-tedenski ciljno usmerjeni posvetovanji – eno za oceno standardov Euro 6/VI (od 4. marca do 8. junija 2020) in eno za oceno učinka standardov Euro 7 (od 3. avgusta do 9. novembra 2020) – s poudarkom na podrobnih in tehničnih vidikih pobude.

Informacije, mnenja in podatki, pridobljeni v vseh posvetovalnih dejavnostih, so se upoštevali pri oceni standardov Euro 6/VI in pripravi ocene učinka standardov Euro 7. Zaradi dokazov, zbranih pri deležnikih, je bilo mogoče dopolniti, navzkrižno preveriti in potrditi dokaze, že zbrane z drugimi raziskavami v oceni učinka in podpornih študijah.

Glavne rezultate posvetovanj z deležniki je mogoče povzeti, kot sledi:

Deležniki iz vseh skupin so se strinjali, da so onesnaženost zraka in zdravstvena vprašanja, povezana s cestnim prometom, še vedno prisotna in da je treba ukrepati. Večina vprašanih iz vrst dobaviteljev sestavnih delov, držav članic, civilne družbe in državljanov je menila, da so novi standardi Euro primerni za nadaljnje zmanjšanje emisij vozil, proizvajalci vozil pa so bili

o tem manj prepričani. Avtomobilska industrija je v več dejavnostih poudarila, da bi bila ohranitev standardov Euro 6/VI realistična in uravnotežena možnost.

Večina iz vseh skupin se je strinjala, da so standardi Euro 6/VI zapleteni. Odzivi na javno posvetovanje kažejo, da zapletenost povzroči visoke stroške usklajevanja in upravno breme. Poleg tega so vse skupine razen industrije navedle, da zapletenost ovira varstvo okolja, civilna družba pa je navedla, da vodi v napačne razlage. Anketiranci iz vseh skupin so menili, da je treba zapletenost uredb obravnavati z različnimi ukrepi.

Razen proizvajalcev vozil je večina vseh skupin, vključno z dobavitelji sestavnih delov, izrazila podporo pripravi strožjih mejnih vrednosti za s predpisi urejena onesnaževala in novih mejnih vrednosti za onesnaževala, ki niso urejena s predpisi. Dobavitelji sestavnih delov, države članice, civilna družba in državljani menijo, da trenutna tehnologija za uravnavanje onesnaževanja dopušča dodatno zmanjšanje emisij.

Večina deležnikov meni, da se pri standardih Euro 6/VI dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo, ne spremljajo ustrezno ali pa niso ustrezno omejene v celotni življenjski dobi vozil. Kot možni vzroki so bili navedeni nedovoljeno poseganje, staranje vozil, neustrezni tehnični pregledi in stroški vzdrževanja. Vse skupine deležnikov so podprle izvajanje stalnega spremljanja emisij kot ukrepa za merjenje dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo. Kljub temu je večina proizvajalcev navedla, da bo to v bližnji prihodnosti mogoče uporabljati le za omejeno število onesnaževal.

Povratne informacije in razlike v mnenjih deležnikov so bile skrbno analizirane in so se upoštevale v oceni učinka, če so bile verodostojne. Zlasti mnenja industrije in držav članic so bila koristna pri analizi problema zapletenosti in morebitnih ukrepov za poenostavitve. Poleg tega so bile informacije, ki jih je industrija zagotovila o stroških strojne opreme tehnologij za uravnavanje onesnaževanja, pomemben vir za oceno gospodarskih učinkov. Pri oblikovanju in ocenjevanju možnosti so se upoštevale povratne informacije in pomisleki držav članic, industrije, civilne družbe in državljanov, zlasti v zvezi s tehnološkim potencialom za zmanjšanje emisij z mejnimi vrednostmi emisij, trajnostjo, pogoji preizkušanja in stalnim spremljanjem emisij, morebitnim pospešenim preходом na električna vozila in vplivi na konkurenčnost, pri čemer se zdi, da imajo deležniki v industriji različna mnenja.

Mnenja deležnikov o uvedbi enotnega emisijskega standarda Euro za osebne avtomobile/kombinirana vozila in tovorna vozila/avtobuse so se razlikovala od mnenj Komisije. Deležniki iz industrije sprva niso podprli tega ukrepa za poenostavitve. Ker bi moralo biti mogoče argumente industrije, kot sta ustrezno razlikovanje in mednarodna harmonizacija, doseči tudi z združitvijo osnovnih aktov (uredb (ES) št. 715/2007 in št. 595/2009), posebne izvedbene uredbe pa ostanejo ločene, je Komisija nadaljevala s tem pristopom. To so deležniki potrdili v nadaljnjih razgovorih, povezanih s ciljno usmerjenim posvetovanjem o oceni učinka, in na sestanku Svetovalne skupine za emisijske standarde za vozila, ki je potekal 16. novembra 2020.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Ocena učinka temelji na dokazih iz več virov, med drugim študij zunanjih izvajalcev konzorcija CLOVE, vključno s ključnimi strokovnjaki iz laboratorija za uporabno termodinamiko Univerze Aristotel v Solunu (Grčija), družb Ricardo (Združeno kraljestvo) in EMISIA (Grčija), organizacije TNO (Nizozemska), Tehnične univerze v Gradcu (Avstrija), družbe FEV (Nemčija) in raziskovalnega centra VTT (Finska).

Konzorcij CLOVE je začel prvo študijo, da bi pregledal, primerjal in pridobil izkušnje iz zakonodaje v drugih delih sveta, ocenil učinkovitost sedanjih preizkusov emisij EU ter razvil in ocenil nove preizkuse emisij za s predpisi urejena onesnaževala in onesnaževala, ki niso urejena s predpisi. Nato je bila izvedena druga študija, ki je zajemala temeljit pregled stroškovne učinkovitosti ukrepov, uvedenih s prvo študijo, pa tudi oceno izvedljivosti novih mejnih vrednosti emisij onesnaževal za vsa vozila in analizo možnosti poenostavitve emisijskih standardov za vozila. Ta študija je podprla tudi oceno okvira Euro 6/VI in zagotovila dokaze, potrebne za oceno učinka. Ti študiji sta bili podprti z analizami in preizkusi, ki jih je izvedlo Skupno raziskovalno središče Komisije v svojih prostorih v Ispri v Italiji.

Za kvantitativno oceno gospodarskih, družbenih in okoljskih učinkov sta študija in poročilo o oceni učinka temeljila na modelih SIBYL in COPERT. Model COPERT se uporablja za izračun popisov emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka v cestnem prometu na podlagi dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, ki jih usklajujeta Evropska agencija za okolje (EEA) in Skupno raziskovalno središče. Model SIBYL je specializirano orodje za napovedovanje vpliva podrobne tehnologije vozil na prihodnje vozne parke, energijo, emisije in stroške, namenjeno oblikovanju politik. Oba modela sta bila posodobljena na podlagi podatkov in dokazov, zbranih s posvetovanjem z deležniki, najnovejših emisijskih faktorjev in pregleda literature.

Poleg tega so bile zbrane dodatne informacije o naslednjih vprašanjih:

- razpoložljivih tehnologijah, ki se lahko v ustreznem časovnem obdobju uporabijo za zmanjšanje emisij onesnaževal, ter o njihovi učinkovitosti in stroških,
- učinkih na zdravje in okolje v denarnem smislu,
- splošnih makroekonomskih kazalnikov, kot so ustvarjanje novih delovnih mest, potrebna znanja in spretnosti, raziskave in inovacije itd.,
- konkurenčnosti industrije EU in koheziji notranjega trga,
- kvalitativnih učinkih na MSP in potrošnike (vključno z zaupanjem potrošnikov).

Seznam teh študij in virov je naveden v Prilogi 1 k oceni učinka.

• **Ocena učinka**

Ukrepi v tem predlogu so uravnoteženi, kar zadeva njihove koristi za zdravje in okolje ter breme za industrijo. Uspešnost in stroškovna učinkovitost ukrepov sta podprti s priloženo oceno učinka. Povzetek in pozitivno mnenje regulativnega nadzornega odbora sta dostopna prek X (dodati je treba povezavo).

Ocenjene so bile tri možnosti politike z različno mešanico ukrepov in stopnjami ambicij za reševanje opredeljenih težav v veljavnih uredbah Euro 6/VI, ob tem pa se je upoštevala zelena in digitalna preobrazba, ki se zahteva v evropskem zelenem dogovoru. Preobrazba ponuja priložnosti za naprednejše rešitve glede zmanjšanja emisij onesnaževal, kot sta uporaba tehnologije z nizkimi emisijami in stalno spremljanje emisij z naprednimi tipali in povezljivostjo vozil. V možnostih politike se je upošteval tudi prehod na električne pogonske sisteme, v zvezi s katerimi so potrebne stroškovno učinkovite in ustrezne rešitve za zmanjšanje emisij onesnaževal v segmentu motorjev z notranjim zgorevanjem.

V skladu s posebnimi cilji je bil namen možnosti politike 1, 2 (2a in 2b) in 3a zmanjšati zapletenost veljavnih emisijskih standardov Euro z uvedbo ukrepov za poenostavitve (kot je nadomestitev dveh uredb z eno samo uredbo ali odprava zastarelih preizkusov). Najnovejše

mejne vrednosti emisij za vsa ustrezna onesnaževala zraka so bile določene v možnosti politike 1 z nizko ravno ambicioznosti, v možnostih 2a in 3a z zmerno ravno ambicioznosti ter v možnosti 2b z visoko ravno ambicioznosti. Uravnavanje dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, se je pri možnosti politike 1 izboljšalo z mejami preizkušanja z nizko ravno ambicioznosti pri dejanski vožnji, pri možnosti 2a z mejami preizkušanja z zmerno ravno ambicioznosti pri dejanski vožnji in zahtevami glede trajnosti, pri možnosti 2b z mejami preizkušanja z visoko ravno ambicioznosti pri dejanski vožnji in zahtevami glede trajnosti ter pri možnosti 3a z mejami preizkušanja z zmerno ravno ambicioznosti pri dejanski vožnji, zahtevami glede trajnosti in stalnim spremljanjem emisij.

V oceni učinka je bilo ugotovljeno, da je možnost politike 3a z zmerno ravno ambicioznosti najbolj sorazmerna za lahka in težka vozila. Ugotovljeno je bilo, da je ta možnost politike najučinkovitejša pri doseganju opredeljenih ciljev, hkrati pa je tudi stroškovno učinkovita, saj prinaša največje koristi za zdravje in okolje za državljane ob nizkih regulativnih stroških za industrijo. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da je možnost skladna z zakonodajo o kakovosti zraka, standardi za emisije CO₂ in direktivami o tehničnih pregledih. Z uvedbo stalnega spremljanja emisij bi bila možnost 3a tudi najbolj v skladu z dvojno zeleno in digitalno preobrazbo, v katero je usmerjen evropski zeleni dogovor.

Socialne, gospodarske in okoljske učinke možnosti 3a je mogoče povzeti na naslednji način:

Skupni regulativni stroški so ocenjeni na 304 EUR na vozilo za lahka vozila in na 2 681 EUR na vozilo za težka vozila. V 25-letnem obdobju, ocenjenem v oceni učinka, bi to povzročilo skupne regulativne stroške v višini 35,48 milijarde EUR za lahka vozila in 17,53 milijarde EUR za težka vozila.

Po drugi strani pa denarne koristi za zdravje in okolje znašajo 55,75 milijarde EUR oziroma 133,58 milijarde EUR zaradi zmanjšanja škodljivih emisij onesnaževal zraka. Te koristi se uresničujejo zlasti z zmanjšanjem emisij NO_x in PM_{2,5}. Poleg tega je ta možnost za vsa vozila pokazala največje pozitivne učinke v smislu dostopa do ključnih mednarodnih trgov in inovacij.

Stroški prilagoditve (ki zajemajo znatne stroške usklajevanja zaradi stroškov opreme za tehnologije za uravnavanje emisij ter s tem povezane stroške raziskav, razvoja in kalibracije, vključno s stroški objektov in orodij) so bili pri možnosti 3a ocenjeni na 67 milijard EUR v obdobju 2025–2050 za lahka vozila in na 26 milijard EUR za težka vozila.

Poleg teh koristi so prihranki regulativnih stroškov (ki zajemajo prihranke stroškov med preizkušanjem, spremljanje preizkusov s strani homologacijskih organov in pristojbine za homologacijo ter prihranke upravnih stroškov pri obveznosti poročanja in zagotavljanja drugih informacij kot del postopkov homologacije) ocenjeni na 4,67 milijarde EUR za lahka vozila in 0,58 milijarde EUR za težka vozila v okviru prednostne možnosti.

Na splošno bi bil vpliv možnosti 3a na cenovno dostopnost za potrošnike omejen. Čeprav se pričakuje, da se bodo skupni regulativni stroški v primerjavi z osnovnim scenarijem prenesli na potrošnike, bi to vodilo v 0,8-odstotno povišanje cen malih bencinskih vozil in 2,2-odstotno povišanje cen malih dizelskih vozil za osebna in kombinirana vozila.

Zahteve glede trajnosti baterij so bile dodane po tem, ko je bil 14. aprila 2022 sprejet nov globalni tehnični predpis ZN št. 22 o trajnosti baterij v električnih vozilih, ki določa minimalne zahteve glede zmogljivosti električnih vozil na ravni, ki ne bo zahtevala

spremembe tehnologij baterij. Pričakuje se, da te zahteve ne bodo povzročile dodatnih stroškov, temveč bodo povečale ozaveščenost in zaupanje potrošnikov.

Glede na trenutne geopolitične in gospodarske razmere je bil opravljen končni pregled, da bi se zagotovili najnovejši premisleki za avtomobilsko industrijo in potrošnike. Zviševanje stroškov, ki se je začelo leta 2021, zlasti za energijo in surovine, se je močno pospešilo. Hkrati sta se zmanjšala povpraševanje po motornih vozilih in njihova prodaja, potrebe po naložbah za zeleno preobrazbo pa so vse večje. To povzroča pritisk na dobavno verigo avtomobilске industrije, potrošniki pa imajo zaradi visoke inflacije težave s cenovno dostopnostjo. Da bi se olajšal uspešen zeleni prehod avtomobilskega ekosistema, je bila navedena možnost 3a ponovno prilagojena za lahka vozila, da bi se znižali stroški prilagajanja in hkrati ohranil splošni zmerni okoljski in digitalni cilj.

Mejne vrednosti emisij izpušnih plinov za osebne avtomobile in kombinirana vozila so določene na najnižji ravni, ki je trenutno predpisana v okviru standarda Euro 6 za osebne avtomobile, zato so za kombinirana vozila določene nižje mejne vrednosti kot v okviru standarda Euro 6, medtem ko so zahteve glede trajnosti in meje preizkušanja pri dejanski vožnji določene tako kot v možnosti 3a. Zahteve za emisije zaradi izhlapevanja, trajnost baterije in emisije, ki niso emisije izpušnih plinov, so določene tako kot pri možnosti 3a. Kar zadeva mejne vrednosti emisij izpušnih plinov, je to vmesna možnost med možnostjo 1 in možnostjo 2a/3a. Ta izbira je bila sprejeta, da bi se potreba po izboljšanju okoljske učinkovitosti uravnotežila s potrebo po izogibanju nesorazmernim naložbam za vozila, ki se po letu 2035 ne bodo več prodajala. Nad določenim pragom se stroški zvišujejo bistveno hitreje, kot se povečujejo koristi za okolje. Izbrana možnost izboljšuje cenovno dostopnost osebnih avtomobilov in kombiniranih vozil za potrošnike in znižuje stroške naložb, potrebne za razvoj novih rešitev strojne opreme za sisteme za uravnavanje emisij za osebne avtomobile in kombinirana vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem.

Izbrani ukrepi določajo mejne vrednosti za osebne avtomobile in kombinirana vozila, ki niso odvisne od tehnologije in goriva, hkrati pa dovoljujejo nekoliko višje mejne vrednosti za kombinirana vozila s premajhno močjo, če je to upravičeno iz tehničnih razlogov. Meje preizkušanja so enake kot pri možnosti 3a, zaradi česar se lahko dosežejo koristi z omejevanjem emisij, ki se trenutno ne nadzirajo. Metodologije in mejne vrednosti za emisije zaradi izhlapevanja, zavore, pnevmatike ter trajnost baterij in uporabo orodij za spremljanje emisij s tipali sledijo tistim, predstavljenim v možnosti 3a poročila o oceni učinka. Ti ukrepi predstavljajo vse večji delež potenciala za zmanjšanje emisij ter koristi za okolje in zdravje, zlasti v mestnih okoljih, kjer je izpostavljenost navedenim onesnaževalom večja. Emisije iz zavor in pnevmatik bodo kmalu predstavljale večino emisij delcev.

Za tovorna vozila in avtobuse se ohrani možnost 3a. To odraža bistveno počasnejši prehod tovornih vozil in avtobusov na tehnologije brez emisij izpušnih plinov. Pričakuje se, da bodo tovorna vozila in avtobusi z motorjem z notranjim zgorevanjem precej dlje na trgu EU.

Za vsa motorna vozila se vsi ukrepi za poenostavitev ohranijo tako kot v možnosti 3a, saj odražajo potrebo po posodobitvi uredbe in zmanjšanju upravnega bremena. Ta možnost zagotavlja tudi izboljšanje skupnih emisij, zlasti pri hladnem zagonu in mestni vožnji, saj morajo vozila izpolnjevati mejne vrednosti emisij tudi med kratkimi vožnjami.

Kar zadeva okoljske koristi, izbrana možnost prinaša znatno zmanjšanje emisij, ki je le nekoliko manjše od možnosti 3a za osebne avtomobile in kombinirana vozila, saj višje mejne vrednosti emisij spremljajo izboljšave pogojev preizkušanja in ukrepi za zagotavljanje

skladnosti, ki v možnosti 1 niso bili predvideni. Po ocenah bodo izbrani ukrepi do leta 2035 prinesli več kot 85-odstotno zmanjšanje emisij NO_x pri osebnih avtomobilih/kombiniranih vozilih v primerjavi z ravnmi iz leta 2018 in več kot 80-odstotno zmanjšanje emisij NO_x pri tovornih vozilih/avtobusih. Ocenjuje se, da se bodo skupni izpusti NO_x iz motornih vozil do leta 2035 zmanjšali za polovico v primerjavi z osnovnim scenarijem.

Prihranki regulativnih stroškov naj bi bili enaki kot pri možnosti 3a. Stroški razvoja proizvodov za industrijo so bistveno nižji, saj nova možnost ne bo zahtevala preoblikovanja vozil, temveč bo skladnost mogoče doseči s tehnologijami za uravnavanje emisij, ki se trenutno uporabljajo, in ponovno kalibracijo. Pričakuje se, da se bodo regulativni stroški znatno znižali in bodo med stroški iz možnosti 1 in možnosti 3a. Izbrani ukrepi naj bi skupaj prinesli podobne ali večje neto koristi kot pri možnosti 3a, saj prinašajo znatne prihranke emisij ob omejenih stroških prilagajanja.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Predlog je bil v skladu z zavezanostjo Komisije boljšemu pravnemu urejanju pripravljen vključujoče, na podlagi preglednosti in stalnega vključevanja deležnikov.

MSP (sklic na oceno učinka): v oceni učinka je bilo ugotovljeno, da evropsko avtomobilsko industrijo večinoma sestavljajo veliki proizvajalci, ki so dejavni na področjih sestavljanja vozil in proizvodnje sestavnih delov. Nekatera MSP proizvajajo vozila ali sisteme, za katere je potrebna homologacija EU glede na emisije. Opremljenih je bilo 35 MSP, ki izdelujejo specializirana vozila na podlagi pogonskih sistemov, ki jih proizvajajo večji proizvajalci. Za proizvajalce majhnih serij so predlagana poenostavljena pravila, da se upoštevajo posebnosti, povezane z omejeno proizvodnjo.

Prihranki stroškov: v oceni učinka je analizirano tudi, kako je mogoče poenostaviti zakonodajo in znižati nepotrebne stroške usklajevanja in upravne stroške. Predlog zajema povišanje regulativnih stroškov za proizvajalce vozil v obliki stroškov strojne opreme za tehnologije za uravnavanje onesnaževanja in tipala ter stroškov raziskav, razvoja in s tem povezanih stroškov kalibracije, vendar prinaša tudi prihranke pri stroških zagotavljanja skladnosti med preizkušanjem, spremljanju preizkusov s strani homologacijskih organov, pristojbinah za homologacijo in upravnih stroških. Zlasti bi se upravno breme zmanjšalo z uvedbo ukrepov za poenostavitev in novih zahtev za stalno spremljanje emisij. Za zadnjenavedeno se pričakuje, da se bodo z manjšim številom homologacij dodatno poenostavile obveznosti poročanja in zagotavljanja drugih informacij za podelitev homologacije in postopke preverjanja. Pri možnosti 3a so prihranki upravnih stroškov ocenjeni na 224 000 EUR na homologacijo (22 EUR na vozilo) za dizelske osebne avtomobile/kombinirana vozila in 204 000 EUR na homologacijo za bencinske osebne avtomobile/kombinirana vozila (26 EUR na vozilo). Pri tovornih vozilih/avtobusih znaša prihranek upravnih stroškov pri možnosti 3a do 66 000 EUR na homologacijo dizelskega vozila (22 EUR na vozilo) in 67 000 EUR na homologacijo bencinskega vozila (47 EUR na vozilo). Pričakuje se, da bodo pri vseh končnih izbranih možnostih vsi stroški za osebne avtomobile/kombinirana vozila nižji.

Konkurenčnost: pričakuje se, da bo predlog kljub regulativnim stroškom za industrijo in kumulativnim naložbam zaradi standardov za emisije CO₂ pozitivno vplival na konkurenčnost. Razlog za to so nove tržne priložnosti, ki izhajajo iz razvoja novih tipal, komunikacijskih protokolov, kibernetске varnosti in možnosti za preprečevanje nedovoljenega poseganja. Uporaba naprednih digitalnih in čistih tehnologij bo prednost pri pridobivanju dostopa do mednarodnih ključnih trgov, zlasti Združenih držav Amerike in Kitajske.

Digitalno področje: v skladu z ambicioznim ciljem iz pobude za digitalno desetletje³⁷ bi se morali vsi sektorji digitalno preoblikovati, kar bo precej prispevalo k zeleni preobrazbi, vključno s cestnim prometom, da bi se dosegel cilj glede ničelnega onesnaževanja za okolje brez strupov. Predlog vključuje dodatno skladnost z dvojnimi prehodom, saj podpira zmanjšanje emisij v življenjski dobi vozil z uvedbo stalnega spremljanja emisij in poveztivosti vozil. Nacionalni homologacijski organi bi morali storitve po možnosti opravljati tudi digitalno (vključno s strojno berljivimi informacijami). To prispeva k doseganju učinkovite digitalne družbe in gospodarstva (privzeto digitalno).

Pobuda je skladna z načelom, da se ne škoduje bistveno, saj prispeva k ciljem evropskega zelenega dogovora (zlasti glede trajnostne mobilnosti in ničelnega onesnaževanja) glede zelenega prehoda. Zagotavlja, da bo promet manj onesnaževal, zlasti v mestih, in se šteje za pomemben del prehoda na čisto mobilnost. V oceni učinka je bilo ugotovljeno, da zadevne možnosti predvidoma ne bodo povzročile bistvenih škod okoljskim ciljem trajnostnega razvoja³⁸.

- **Temeljne pravice**

Ta predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic in enakosti. Nima različnega učinka glede na spol.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne zahteva dodatnih finančnih sredstev.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Ta predlog določa ureditve za spremljanje in ocenjevanje učinkovitosti emisijskih standardov Euro 7 glede na operativne cilje ter za ugotavljanje vzročne zveze med ugotovljenimi rezultati in zakonodajo. V ta namen so za pregled emisijskih standardov Euro 7 predlagani številni kazalniki spremljanja. Ti kazalniki spremljanja vključujejo:

- število homologacij glede na emisije v okviru standarda Euro 7 na posamezen tip vozila,
- stroške v fazi izvajanja in upravne stroške na posamezno homologacijo glede na emisije,
- dokaz o izboljšanjem uravnavanju emisij v vseh pogojih uporabe za vsa s predpisi urejena onesnaževala,
- stroške izvrševanja, vključno s stroški za kršitve in kazni v primeru neskladnosti ter stroški spremljanja,
- razvoj emisij v življenjski dobi vozil, kot je razvidno iz ustreznih kampanj preizkušanja in stalnega spremljanja emisij.

Pri pregledu emisijskih standardov Euro 7 bo ocenjen tudi sklop splošnejših kazalnikov iz drugih politik EU o onesnaževanju zraka v cestnem prometu:

³⁷ COM(2021) 118 final.

³⁸ Zlasti naslednjim: cilj 3: zdravje in dobro počutje, cilj 6: dostop do čiste vode in sanitarij, cilj 13: podnebni ukrepi, cilj 14: življenje v vodi in cilj 15: življenje na kopnem.

- letne ravni koncentracije onesnaževal v evropskih urbanih območjih in letni delež cestnega prometa v emisijah onesnaževal, o katerih države članice poročajo Evropski agenciji za okolje v skladu z direktivo o nacionalnih obveznostih zmanjšanja emisij³⁹ in ki so vključene v letno poročilo Evropske agencije za okolje o kakovosti zraka v Evropi,
- letno število registriranih vozil in delež tehnologij pogonskih sistemov na cestah EU, kot so jih države članice sporočile evropski opazovalnici za alternativna goriva,
- letni razvoj vplivov onesnaženosti zraka na zdravje (tj. prezgodnje smrti zaradi izpostavljenosti določenim onesnaževalom), kot je vključen v letno poročilo Evropske agencije za okolje o kakovosti zraka v Evropi,
- letni delež cestnega prometa v emisijah nekaterih onesnaževal, kot so jih države članice sporočile Evropski agenciji za okolje na podlagi direktive o nacionalnih obveznostih zmanjšanja emisij,
- letno število uradnih obvestil, prejetih od držav članic, o ovirah v notranji trgovini EU z osebnimi avtomobili, kombiniranimi vozili, tovornimi vozili/avtobusi zaradi tehničnih predpisov, ki so jih uvedli nacionalni, regionalni ali lokalni organi (tj. kakršne koli prepovedi) v skladu s postopkom uradnega obveščanja iz Direktive (EU) 2015/1535⁴⁰.
- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Poglavje I vsebuje splošne določbe, vključno s predmetom urejanja (člen 1) in področjem uporabe Uredbe (člen 2) ter opredelitvijo ključnih pojmov, uporabljenih v Uredbi (člen 3).

Poglavje II vsebuje določbe o obveznostih proizvajalcev pri homologaciji motornih vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot glede na njihove emisije onesnaževal in trajnost baterije. Natančneje, vključuje obveznosti proizvajalcev glede konstrukcije in zasnove takih vozil, vključno z ukrepi za kibernetsko varnost (člen 4), in možnosti za proizvajalce, da prijavijo boljše zmogljivosti z nižjimi mejnimi vrednostmi emisij in/ali izboljšano trajnostjo baterij ter tehnologije geografskega ograjevanja, ki omogočajo način brez emisij izpušnih plinov (člen 5). Proizvajalci morajo izpolnjevati posebne zahteve glede trajnosti v življenjski dobi vozil, pa tudi glede minimalne trajnosti baterij za električna vozila, da bi izpolnili mejne vrednosti emisij in druge povezane tehnične zahteve (člen 6). Za dokazovanje skladnosti s temi zahtevami je treba opraviti posebne preizkuse ter predložiti posebne izjave in izvesti upravne postopke (člen 7). Člena 8 in 9 določata posebna pravila za proizvajalce majhnih serij (člen 8) in večstopenjskih vozil (člen 9) v zvezi s preizkusi in odgovornostmi.

Poglavje III določa obveznosti držav članic glede homologacije in tržnega nadzora, zlasti glede vloge nacionalnih homologacijskih organov in datumov začetka veljavnosti (člen 10), ter vključuje posebne določbe za sestavne dele in samostojne tehnične enote (člen 11), sisteme, ki uporabljajo potrošne reagente in sisteme za uravnavanje onesnaževanja (člen 12).

Poglavje IV vključuje določbe o vlogi Komisije in tretjih oseb pri preverjanju skladnosti v prometu in pregledu tržnega nadzora (člen 13).

³⁹ Direktiva (EU) 2016/2284.

⁴⁰ [Direktiva \(EU\) 2015/1535](#) o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih predpisov in pravil za storitve informacijske družbe; glej tudi [postopek uradnega obveščanja na podlagi Direktive \(EU\) 2015/1535](#).

Poglavje V določa posebne preizkuse in metodologije, ki jih morajo proizvajalci in organi uporabiti za vsako zadevno kategorijo vozil, da dokažejo skladnost z zahtevami in obveznostmi iz te uredbe (člen 14). Vključuje tudi posebne določbe o prilagajanju tehničnemu napredku (člen 15).

Poglavje VI vsebuje splošne določbe o pooblastilih, podeljenih Komisiji za sprejemanje delegiranih aktov (člen 16), postopku v odboru (člen 17) in zahtevah za poročanje držav članic (člen 18).

Poglavje VII vsebuje končne določbe o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Uredbe (ES) št. 595/2009 (člen 19) ter začetku veljavnosti in uporabe Uredbe (člen 20).

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 114 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁴¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁴²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Notranji trg je območje, na katerem mora biti zagotovljen prosti pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. V ta namen je bil z Uredbo (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta⁴³ uveden celovit sistem odobritve in tržnega nadzora motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila.
- (2) Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil, motorjev in nadomestnih delov glede na emisije (v nadaljnjem besedilu: homologacija glede na emisije) bi morale ostati harmonizirane, da se zagotovita pravilno delovanje notranjega trga ter visoka raven varstva okolja in zdravja, ki je skupna vsem državam članicam.
- (3) Ta uredba je posamičen regulativni akt za namene postopka EU-homologacije, določenega v Prilogi II k Uredbi (EU) 2018/858. Določa določbe in zahteve glede emisij vozil in trajnosti baterij, tehnični elementi pa bodo določeni z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s postopkom pregleda in s pomočjo odbora v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 (postopek komitologije).
- (4) Tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil, motorjev in nadomestnih delov glede na emisije (tj. homologacija glede na emisije) so trenutno določene v dveh

⁴¹ UL C , , str. .

⁴² UL C , , str. .

⁴³ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

uredbah, ki se uporabljata za homologacijo glede na emisije za lahka oziroma težka vozila, tj. v Uredbi (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta (v nadaljnjem besedilu: uredba o standardu Euro 6)⁴⁴ in Uredbi (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta (v nadaljnjem besedilu: uredba o standardu Euro VI)⁴⁵. Razlog za uvedbo dveh uredb je bil ta, da so se emisije težkih vozil preverjale na podlagi preizkušanja motorja, pri lahkih vozilih pa je bila osnova preizkušanje celotnega vozila. Od takrat so bile razvite metodologije, ki omogočajo preizkušanje lahkih in težkih vozil na cesti. Zato ni več potrebno, da homologacija temelji na preizkušanju motorja.

- (5) Z vključitvijo zahtev iz Uredbe (ES) št. 715/2007 in Uredbe (ES) št. 595/2009 v eno uredbi bi se morala zagotoviti notranja skladnost sistema homologacij glede na emisije za lahka in težka vozila ter hkrati omogočiti različne mejne vrednosti emisij za taka vozila.
- (6) Poleg tega so bile sedanje mejne vrednosti emisij za lahka vozila sprejete leta 2007, za težka vozila pa leta 2009. Obe mejni vrednosti emisij sta bili sprejeti na podlagi tehnologije, ki je bila takrat na voljo. Od takrat je tehnologija napredovala, raven emisij, dosežena s kombinacijo sedanjih tehnologij, pa je veliko nižja kot pred več kot 15 leti. Navedeni tehnološki napredek bi se moral odražati v mejnih vrednostih emisij, ki temeljijo na najsodobnejši obstoječi tehnologiji za uravnavanje onesnaževanja in poznavanju takega uravnavanja onesnaževanja, ter mejnih vrednostih emisij za vsa ustrezna onesnaževala.
- (7) Prav tako je treba zmanjšati zapletenost ter znižati upravne stroške in stroške izvajanja za proizvajalce in organe ter zagotoviti učinkovito in uspešno izvajanje emisijskih standardov Euro. Poenostavitev je dosežena z odpravo različnih datumov uporabe mejnih vrednosti in preizkusov, določenih v standardih Euro 6 in Euro VI, odpravo večkratnih in zapletenih preizkusov emisij, kadar taki preizkusi niso potrebni, sklicevanjem na standarde iz obstoječih pravilnikov ZN, kadar je to primerno, ter zagotavljanjem poenostavljenega in skladnega sklopa postopkov in preizkusov za različne faze homologacije glede na emisije.
- (8) Za zagotovitev, da so emisije lahkih in težkih tovornih vozil omejene v resničnem življenju, je treba vozila preizkušati v dejanskih pogojih uporabe z minimalnim sklopom omejitev, mej in drugih zahtev glede vožnje in ne le v laboratoriju.
- (9) Natančnost prenosne opreme za merjenje emisij, ki se uporablja za merjenje emisij vozil, ki se uporabljajo v cestnem prometu, se je od njene uvedbe znatno izboljšala. Zato je primerno, da mejne vrednosti emisij temeljijo na takih meritvah na cesti, zato pri preizkušanju na cesti ni več treba uporabljati faktorjev skladnosti.
- (10) Vozila morajo v skladu z uredbama (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 izpolnjevati mejne vrednosti emisij v določenem obdobju, ki ne ustreza več povprečni življenjski dobi vozil. Zato je primerno, da se določijo zahteve glede trajnosti, ki odražajo povprečno pričakovano življenjsko dobo vozil v Uniji.

⁴⁴ Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).

⁴⁵ Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES ter o razveljavitvi direktiv 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES (UL L 188, 18.7.2009, str. 1).

- (11) Zdaj so na voljo tehnologije, ki se široko uporabljajo po vsem svetu in omejujejo emisije hlapnih organskih spojin zaradi izhlapevanja med uporabo, parkiranjem in oskrbovanjem vozila z bencinskim gorivom. Zato je primerno, da se mejne vrednosti emisij za take hlapne organske spojine določijo na nižji ravni in uvedejo mejne vrednosti emisij za fazo oskrbe z gorivom.
- (12) Emisije, ki niso emisije izpušnih plinov, so delci, ki jih oddajajo pnevmatike in zavore vozil. Ocenjuje se, da so emisije zaradi uporabe pnevmatik največji vir sproščanja mikroplastike v okolje. Kot je prikazano v oceni učinka, se pričakuje, da bodo do leta 2050 emisije, ki niso emisije izpušnih plinov, predstavljale do 90 % vseh delcev, ki jih oddaja cestni promet, saj se bodo izpušni delci zmanjšali zaradi elektrifikacije vozil. Zato bi bilo treba navedene emisije, ki niso emisije izpušnih plinov, meriti in omejiti. Komisija bi morala do konca leta 2024 pripraviti poročilo o obrabi pnevmatik, v katerem bi pregledala merilne metode in najnovejše stanje, da bi predlagala mejne vrednosti obrabe pnevmatik.
- (13) Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁶ ureja kazalnike menjanja prestav, katerih glavni namen je zmanjšati porabo goriva v vozilu, če voznik upošteva njihove oznake. Vendar bi bilo treba v tej uredbi obravnavati zahteve glede emisij onesnaževal pri dejanski uporabi, vključno z upoštevanjem kazalnikov menjanja prestav.
- (14) Vozila z baterijami za električna vozila, vključno s priključnimi hibridi in baterijskimi električnimi vozili, prispevajo k razogljičenju sektorja cestnega prometa. Da bi se pridobilo in povečalo zaupanje potrošnikov v taka vozila, bi morala biti zmožljiva in vzdržljiva. Zato je treba zahtevati, da baterije za električna vozila tudi po več letih uporabe ohranijo velik del svoje začetne zmogljivosti. To je zlasti pomembno za kupce rabljenih električnih vozil, s čimer se zagotovi, da bo vozilo še naprej delovalo v skladu s pričakovanji. Zato bi bilo treba za vsa vozila, ki uporabljajo baterije za električna vozila, zahtevati spremljanje stanja baterije. Poleg tega bi bilo treba uvesti minimalne zahteve glede trajnosti baterij v osebnih avtomobilih, pri čemer bi bilo treba upoštevati globalni tehnični predpis ZN št. 22⁴⁷.
- (15) Nedovoljeno poseganje v vozila z namenom odstranitve ali izklopa delov sistemov za uravnavanje onesnaževanja je dobro znana težava. Taka praksa vodi v nenadzorovane emisije in jo je treba preprečiti. Nedovoljeno poseganje v odometer vodi do napačnega števila prevoženih kilometrov in ovira ustrezen servisni nadzor vozila. Zato je izredno pomembno, da se zagotovi najvišja možna varnostna zaščita navedenih sistemov, skupaj z varnostnimi certifikati in ustrezno zaščito proti nedovoljenemu poseganju, ki zagotavlja, da ni mogoče nedovoljeno posegati v sisteme za uravnavanje onesnaževanja ali v odometer vozila.

⁴⁶ Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1).

⁴⁷ Globalni tehnični predpis ZN št. 22 o trajnosti baterij v električnih vozilih, UN GTR 22.

- (16) Tipala, vgrajena v vozila, se že danes uporabljajo za odkrivanje nepravilnosti pri emisijah in sprožanje s tem povezanih popravil prek vgrajenega sistema za diagnostiko na vozilu (OBD). Vendar sistem OBD, ki se trenutno uporablja, okvar ne zaznava natančno in pravočasno ter ne zagotavlja zadostnih in pravočasnih popravil. Zato je mogoče, da vozila oddajajo veliko več emisij, kot je dovoljeno. Tipala, ki so se do zdaj uporabljala za sistem OBD, se lahko uporabljajo tudi za neprekinjeno spremljanje in uravnavanje emisij vozil prek vgrajenega sistema za spremljanje na vozilu (OBM). Sistem OBM bo uporabnika tudi opozoril, da je treba opraviti popravila motorja ali sistemov za uravnavanje onesnaževanja, ko so potrebna. Zato je primerno, da se zahteva namestitev takega sistema in urejajo njegove tehnične zahteve.
- (17) Proizvajalci se lahko odločijo za proizvodnjo vozil, ki izpolnjujejo nižje mejne vrednosti emisij ali imajo večjo trajnost baterije, kot se zahteva v tej uredbi, ali vključujejo napredne možnosti, vključno z geografskim ograjevanjem in prilagodljivim krmiljenjem. Potrošniki in nacionalni organi bi morali imeti možnost opredeliti taka vozila na podlagi ustrezne dokumentacije. Zato bi moral biti na voljo okoljski potni list vozila.
- (18) Če bo Komisija pripravila predlog za registracijo novih lahkih vozil, ki delujejo izključno na goriva brez emisij CO₂, po letu 2035 zunaj področja uporabe standardov za vozni park CO₂ ter v skladu s pravom Unije in ciljem podnebne nevtralnosti Unije, bo treba to uredbo spremeniti, da se vključi možnost homologacije takih vozil.
- (19) Emisije iz vozil, ki jih prodajajo proizvajalci majhnih serij, predstavljajo zanemarljiv del emisij v Uniji. Zato je pri nekaterih zahtevah za take proizvajalce dovoljena določena prožnost. Proizvajalci majhnih serij bi zato morali imeti možnost, da nekatere preizkuse med homologacijo nadomestijo z izjavami o skladnosti, proizvajalci zelo majhnih serij pa bi morali imeti možnost, da uporabijo laboratorijske preizkuse, ki temeljijo na naključnih dejanskih vozniških ciklih.
- (20) Uredbi (EU) 2019/631⁴⁸ in (EU) 2019/1242⁴⁹ Evropskega parlamenta in Sveta urejata povprečne emisijske vrednosti CO₂ voznega parka za nova motorna vozila v Uniji. Postopke in metodologije za natančno določanje emisij CO₂, porabe goriva in energije, električnega dosega in moči za posamezna vozila bi bilo treba uvesti v homologacijo glede na emisije.
- (21) Da bi se zagotovili enotni pogoji za izvajanje te uredbe, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z naslednjim: obveznostmi proizvajalcev pri homologaciji ter postopkih, preizkusih in metodologijah, ki se uporabljajo za izjavo o skladnosti, preverjanje skladnosti proizvodnje, preverjanje skladnosti v prometu in okoljski potni list vozila; možnostmi in oznakami vozil; zahtevami, preizkusi, metodami in popravniimi ukrepi v zvezi s trajnostjo vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot ter registracijo in komunikacijskimi zmogljivostmi sistemov OBM, vključno za namene rednih tehničnih pregledov in pregledov tehnične brezhibnosti; zahtevami in informacijami, ki jih morajo zagotoviti proizvajalci večstopenjskih vozil, ter postopki za določitev vrednosti CO₂ za ta večstopenjska

⁴⁸ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

⁴⁹ Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).

vozila; tehničnimi elementi, upravnimi zahtevami in zahtevami glede dokumentacije za homologacijo glede na emisije, preverjanji in inšpekcijskimi pregledi ter pregledi tržnega nadzora, pa tudi obveznostmi poročanja ter preverjanji skladnosti v prometu in skladnosti proizvodnje; metodami in preizkusi za (i) merjenje emisij izpušnih plinov v laboratoriju in na cesti, vključno s preizkusnimi cikli z naključnimi in najslabšimi dejanskimi emisijami, ki nastajajo med vožnjo, uporabo prenosnih sistemov za merjenje emisij za preverjanje dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, in emisij pri prostem teku, (ii) določanje emisij CO₂, porabe goriva in energije, električnega dosega in moči motorja motornega vozila, (iii) zagotavljanje specifikacij za kazalnik menjanja prestav, (iv) določanje vpliva priklonnikov kategorij O₃ in O₄ na emisije CO₂, porabo goriva in energije, električni doseg in moč motorja motornega vozila, (iv) merjenje emisij iz odprtega okrova ročične gredi, emisij zaradi izhlapevanja in emisij zaradi uporabe zavor, (v) ocenjevanje skladnosti z minimalnimi zahtevami glede trajnosti baterij, (vi) ocenjevanje skladnosti motorjev in vozil v prometu, pragov skladnosti in zahtev glede učinkovitosti, pa tudi v zvezi s (vii) preizkusi in metodami za zagotovitev delovanja tipal (sistemov OBD in OBM); (viii) metodami za zagotavljanje in ocenjevanje varnostnih ukrepov; specifikacijo in značilnostmi sistemov za opozarjanje voznikov in metod za spodbujanje ter ocenjevanje njihovega pravilnega delovanja; (ix) metodami za ocenjevanje pravilnega delovanja, učinkovitosti, regeneracije in trajnosti originalnih in nadomestnih sistemov za uravnavanje onesnaževanja; (x) metodami za zagotavljanje in ocenjevanje varnostnih ukrepov, vključno z analizo ranljivosti in zaščito pred nedovoljenim poseganjem; (xi) metodami za ocenjevanje pravilnega delovanja tipov, homologiranih pod posebnimi oznakami EURO7; (xii) merili za homologacijo glede na emisije za proizvajalce majhnih in zelo majhnih serij; (xiii) pregledi in preizkusnimi postopki za večstopenjska vozila; (xiv) zahtevami glede zmogljivosti preizkusne opreme; (xv) specifikacijami referenčnih goriv in (xvi) metodami za ocenjevanje odsotnosti odklopnih naprav in odklopnih strategij; (xvii) za merjenje obrabe pnevmatike ter (xviii) obliko okoljskega potnega lista vozila, podatke na okoljskem potnem listu vozila in metodo sporočanja podatkov o okoljskem potnem listu vozila. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁵⁰.

- (22) Da se po potrebi spremenijo ali dopolnijo nekatere nebistvene določbe te uredbe, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi s preizkusnimi pogoji na podlagi podatkov, zbranih pri preizkušanju vozil, zavor ali pnevmatik s standardi Euro 7; preizkusnimi zahtevami, zlasti ob upoštevanju tehničnega napredka in podatkov, zbranih pri preizkušanju vozil s standardi Euro 7; uvedbo možnosti in oznak vozil na podlagi inovativnih tehnologij za proizvajalce, pa tudi z določitvijo mejnih vrednosti emisij delcev zaradi uporabe zavor in mejnih vrednosti obrabe za tipe pnevmatik ter minimalnih zahtev glede zmogljivosti baterij in multiplikatorjev trajnosti na podlagi podatkov, zbranih pri preizkušanju vozil s standardi Euro 7, ter v zvezi z določitvijo opredelitev in posebnih pravil za proizvajalce majhnih serij za vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na ravni strokovnjakov, in da navedena posvetovanja potekajo v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma

⁵⁰ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje⁵¹. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se nanašajo na pripravo delegiranih aktov.

- (23) Ker so vsa pravila o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na emisije posodobljena in vključena v to uredbo, bi bilo treba zaradi jasnosti, racionalnosti in poenostavitve obstoječi uredbi (ES) št. 595/2009 in (ES) št. 715/2007 razveljaviti in nadomestiti s to uredbo.
- (24) Kadar koli se zaradi ukrepov iz te uredbe zahteva obdelava osebnih podatkov, jo je treba izvesti v skladu z Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta⁵² ter Uredbo (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta⁵³, pa tudi v skladu nacionalnimi izvedbenimi ukrepi v zvezi s tem.
- (25) Pomembno je, da se državam članicam, nacionalnim homologacijskim organom in gospodarskim subjektom zagotovi dovolj časa za pripravo na uporabo novih pravil, ki jih uvaja ta uredba. Datum uporabe bi bilo zato treba odložiti. Za lahka vozila bi bilo treba datum začetka uporabe določiti takoj, ko je to tehnično mogoče, pri težkih vozilih in priklopnikih pa se lahko datum začetka uporabe odloži še za dve leti, saj bo prehod na brezemisijška vozila pri težkih vozilih daljši.
- (26) Ker države članice ciljev te uredbe, in sicer določitve harmoniziranih pravil o upravnih in tehničnih zahtevah za homologacijo vozil kategorij M in N ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot ter o tržnem nadzoru takih vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, kar zadeva emisije, ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi njihovega obsega in učinkov lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Poglavje I Predmet urejanja, področje uporabe in opredelitev pojmov

Člen 1

Predmet urejanja

- 1. Ta uredba določa skupne tehnične zahteve in upravne določbe za homologacijo glede na emisije in tržni nadzor motornih vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, kar zadeva njihove emisije CO₂ in onesnaževal, porabo goriva in energije ter trajnost baterije.

⁵¹ [UL L 123, 12.5.2016, str. 1.](#)

⁵² Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

⁵³ Uredba (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 8, 12.1.2001, str. 1).

2. Ta uredba določa pravila za prvotno homologacijo glede na emisije, skladnost proizvodnje, skladnost v prometu, tržni nadzor, trajnost sistemov za uravnavanje onesnaževanja in baterij za električna vozila, vgrajene sisteme za spremljanje na vozilu, varnostne določbe za omejevanje nedovoljenega poseganja in ukrepe za kibernetsko varnost ter natančno določitev emisij CO₂, električnega dosega, porabe goriva in energije ter energijske učinkovitosti.

Člen 2

Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za motorna vozila kategorij M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ in N₃ ter priklopnike kategorij O₃ in O₄ iz člena 4 Uredbe (EU) 2018/858, vključno s tistimi, ki so zasnovani in izdelani v eni ali več stopnjah, ter za sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote, namenjene za taka vozila.

Člen 3

Opredelitev pojmov

Za namene te uredbe se uporabljajo opredelitve iz Uredbe (EU) 2018/858.

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „homologacija glede na emisije“ pomeni EU-homologacijo, ki je skladna z upravnimi določbami in tehničnimi zahtevami iz te uredbe glede emisij CO₂ in onesnaževal, porabe goriva in energije ter trajnosti baterije;
- (2) „prvotna homologacija glede na emisije“ pomeni prvo stopnjo postopka homologacije glede na emisije, preden organi izdajo certifikat o homologaciji glede na emisije in se vozila začnejo proizvajati;
- (3) „skladnost proizvodnje“ pomeni dejavnosti, ki se izvajajo na novih vozilih, samostojnih tehničnih enotah ali sestavnih delih, izbranih v prostorih proizvajalca, da se zagotovi skladnost proizvodov, danih na trg, z zahtevami iz te uredbe;
- (4) „skladnost v prometu“ pomeni dejavnosti, ki se izvajajo na vozilih v prometu z namenom preverjanja zahtev glede trajnosti iz te uredbe;
- (5) „motor“ pomeni pogonski vir vozila;
- (6) „emisije“ pomenijo emisije izpušnih plinov motornega vozila in emisije motornega vozila, ki niso emisije izpušnih plinov;
- (7) „emisije izpušnih plinov“ pomenijo emisije iz izpušne cevi motornega vozila ali motorja, ki vsebujejo vse naslednje elemente: CO₂, plinaste, trdne in tekoče snovi ter emisije iz okrova ročične gredi;
- (8) „plinasta onesnaževala“ pomenijo emisije plinastih kemijskih oblik, razen CO₂;
- (9) „emisije CO₂“ ali „CO₂“ pomeni emisije ogljikovega dioksida iz izpušne cevi motornega vozila ali motorja;
- (10) „dušikovi oksidi“ ali „NO_x“ pomeni vsoto dušikovih oksidov, ki se sproščajo iz izpušne cevi;
- (11) „delci“ ali „PM“ pomeni vse snovi, ki se sproščajo iz izpušne cevi ali zavor in se zberejo na sredstvu za filtriranje;

- (12) „delci s premerom, manjšim od 10 μm “ ali „ PM_{10} “ pomeni delce s premerom, manjšim od 10 μm ;
- (13) „število delcev“ ali „PN“ pomeni skupno število trdnih delcev, ki se sproščajo iz izpušne cevi ali zavor;
- (14) „število delcev s premerom, večjim od 10 nm“ ali „ PN_{10} “ pomeni skupno število trdnih delcev, ki se sproščajo iz izpušne cevi ali zavor, katerih premer je večji ali enak 10 nm;
- (15) „ogljikov monoksid“ ali „CO“ pomeni ogljikov monoksid, ki se sprošča iz izpušne cevi;
- (16) „metan“ ali „ CH_4 “ pomeni metan, ki se sprošča iz izpušne cevi;
- (17) „skupni ogljikovodiki“ ali „THC“ pomeni skupne ogljikovodike, ki se sproščajo iz izpušne cevi;
- (18) „nemetanski ogljikovodiki“ ali „NHMC“ pomeni skupne ogljikovodike, ki se sproščajo iz izpušne cevi, brez metana;
- (19) „nemetanski organski plini“ ali „NMOG“ pomeni vsoto neoksidiranih in oksidiranih ogljikovodikov, ki se sproščajo iz izpušne cevi;
- (20) „amoniak“ ali „ NH_3 “ pomeni amoniak, ki se sprošča iz izpušne cevi;
- (21) „formaldehid“ ali „HCHO“ pomeni formaldehid, ki se sprošča iz izpušne cevi;
- (22) „WHTC“ pomeni globalno usklajeni prehodni vozni cikel v skladu z odstavkom 7.2.1 Priloge 4 k Pravilniku ZN št. 49;
- (23) „WHSC“ pomeni globalno usklajeni vozni cikel v ustaljenem stanju v skladu z odstavkom 7.2.2 Priloge 4 k Pravilniku ZN št. 49;
- (24) „orodje za izračun porabe energije vozil“ ali „VECTO“ pomeni simulacijsko orodje, ki se uporablja za določanje emisij CO_2 , porabe goriva, porabe električne energije in električnega dosega težkih vozil; „poraba energije“ pomeni porabo električne energije iz vsakega pogonskega vira in vseh pogonskih virov v vozilu;
- (25) „poraba goriva“ pomeni porabo goriva iz vsakega pogonskega vira in vseh pogonskih virov v vozilu;
- (26) „emisije zaradi izhlapevanja“ pomenijo hlape ogljikovodikov, ki se sproščajo iz sistema vozila za gorivo, razen tistih iz emisij izpušnih plinov;
- (27) „emisije iz okrova ročične gredi“ pomenijo plinasta onesnaževala, ki se sproščajo iz prostorov v motorju ali zunaj njega, ki so z notranjimi ali zunanji kanali povezani z oljnim koritom;
- (28) „emisije delcev zaradi uporabe zavor“ pomenijo delce, ki se sproščajo iz zavornega sistema vozila;
- (29) „obraba pnevmatik“ pomeni maso materiala, ki se odstrani s pnevmatike zaradi postopka obrabe in se sprosti v okolje;
- (30) „emisije, ki niso emisije izpušnih plinov“ pomenijo emisije zaradi izhlapevanja, emisije zaradi obrabe pnevmatik in emisije zaradi uporabe zavor;
- (31) „emisije onesnaževal“ pomenijo emisije izpušnih plinov in emisije, ki niso emisije izpušnih plinov, razen emisij CO_2 ;

- (32) „naprava za uravnavanje onesnaževanja“ pomeni tiste naprave v vozilu, ki uravnavajo in/ali omejujejo emisije onesnaževal;
- (33) „sistemi za uravnavanje onesnaževanja“ pomenijo naprave za uravnavanje onesnaževanja, nameščene v vozilo, vključno z vsemi krmilnimi enotami in programsko opremo, ki ureja njihovo uporabo;
- (34) „originalni sistemi za uravnavanje onesnaževanja“ pomenijo sistem za uravnavanje onesnaževanja ali sestav takih sistemov, ki so vključeni v homologacijo, podeljeno zadevnemu vozilu;
- (35) „nadomestni sistemi za uravnavanje onesnaževanja“ pomenijo sistem za uravnavanje onesnaževanja ali sestav takih sistemov, ki so namenjeni za nadomestitev originalnega sistema za uravnavanje onesnaževanja in se lahkoodobrijo kot samostojna tehnična enota;
- (36) „funkcija prilagodljivega krmiljenja“ pomeni sistem, ki prilagaja motor, sisteme za uravnavanje onesnaževanja ali druge parametre vozila, da bi se izboljšala poraba goriva ali energije in učinkovitost sistema za uravnavanje onesnaževanja na podlagi pričakovane uporabe vozila;
- (37) „vgrajen sistem za diagnostiko na vozilu“ ali „OBD“ pomeni sistem, ki lahko zbere informacije v zvezi z vgrajenim sistemom za diagnostiko na vozilu (OBD), kot je opredeljeno v členu 3, točka 49, Uredbe (EU) 2018/858, in lahko te informacije sporoča prek vrat OBD in po zraku;
- (38) „vgrajen sistem za spremljanje na vozilu“ ali „OBM“ pomeni sistem v vozilu, ki je sposoben zaznati prekoračitve emisij ali kdaj je vozilo v brezemisijem načinu, če je to primerno, in ki lahko na podlagi informacij, shranjenih v vozilu, pokaže, da je prišlo do takih prekoračitev, ter te informacije sporoča prek vrat OBD in po zraku;
- (39) „naprava za spremljanje porabe goriva in/ali električne energije na vozilu“ ali „naprava OBFCM“ pomeni vsako programsko ali strojno opremo, ki zaznava in uporablja parametre vozila, motorja, goriva ali električne energije in koristnega tovora/mase za določitev in shranjevanje podatkov o porabi goriva in energije ter drugih parametrov, pomembnih za določitev porabe goriva ali energije in energijske učinkovitosti vozila, v vozilu;
- (40) „odklopna naprava“ pomeni vsako programsko ali strojno opremo, ki zaznava temperaturo, hitrost vozila, vrtilno frekvenco motorja, uporabljeno prestavo, podtlak v polnilnem zbiralniku ali kateri koli drug parameter za aktiviranje, prilagajanje, zakasnitev ali izklop delovanja katerega koli dela sistema za uravnavanje onesnaževanja, da bi se zmanjšala učinkovitost sistema za uravnavanje onesnaževanja med vožnjo vozila;
- (41) „odklopna strategija“ pomeni strategijo, ki zmanjšuje učinkovitost naprav za uravnavanje onesnaževanja pod pogoji okolice ali delovanja motorja pri normalnem delovanju vozila ali izven postopkov homologacijskih preizkusov ali ponareja podatke o tipalih, porabi goriva ali energije, električnem dosegu ali trajnosti baterije;
- (42) „dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo“ pomenijo emisije vozila v običajnih pogojih vožnje in razširjenih pogojih, kot je določeno v preglednicah 1 in 2 Priloge III;
- (43) „odometer“ pomeni instrument, ki kaže skupno razdaljo, ki jo je vozilo prevozilo od izdelave;

- (44) „nedovoljeno poseganje“ pomeni izključitev ali spremembo motorja, naprave in sistema za uravnavanje onesnaževanja vozila, pogonskega sistema, baterije za električna vozila, odometra, sistema OBFCM ali OBD/OBM, vključno z vso programsko opremo ali drugimi elementi nadzorne logike v navedenih sistemih in njihovimi podatki, s strani gospodarskih subjektov ali neodvisnih izvajalcev;
- (45) „lastna proizvodna zmogljivost“ pomeni obrat, v katerem se vozila proizvajajo ali sestavljajo in ki ga proizvajalec uporablja za proizvodnjo ali sestavljanje novih vozil za navedenega proizvajalca, vključno z vozili za izvoz, kjer je to ustrezno;
- (46) „lasten konstrukcijski oddelek“ pomeni obrat, v katerem se konstruira in razvije celotno vozilo ter ki ga proizvajalec uporablja in nadzoruje;
- (47) „proizvajalec majhnih serij“ pomeni proizvajalca, ki proizvede manj kot 10 000 novih motornih vozil kategorije M₁ ali 22 000 novih motornih vozil kategorije N₁, registriranih v Uniji v koledarskem letu, in ki:
- (a) ni del skupine povezanih proizvajalcev ali
 - (b) je del skupine povezanih proizvajalcev, ki je skupaj odgovorna za manj kot 10 000 novih motornih vozil kategorije M₁ ali 22 000 novih motornih vozil kategorije N₁, registriranih v Uniji v koledarskem letu, ali
 - (c) je del skupine povezanih proizvajalcev, vendar upravlja lastne proizvodne zmogljivosti in konstrukcijski oddelek;
- (48) „proizvajalec zelo majhnih serij“ pomeni proizvajalca majhnih serij, ki proizvede manj kot 1 000 novih motornih vozil kategorije M₁ ali manj kot 1 000 novih motornih vozil kategorije N₁, registriranih v Uniji v koledarskem letu;
- (49) „vozilo, ki ga poganja izključno motor z notranjim zgorevanjem“ ali „ICEV“ pomeni vozilo, pri katerem so vsi pretvorniki pogonske energije motorji z notranjim zgorevanjem, vključno s tistimi s pogonom na vodik;
- (50) „povsem električno vozilo“ ali „PEV“ pomeni vozilo, opremljeno s pogonskim sistemom, ki vključuje izključno električne stroje kot pretvornike pogonske energije in izključno sisteme za shranjevanje električne energije s ponovnim polnjenjem kot sisteme za shranjevanje pogonske energije;
- (51) „gorivna celica“ pomeni pretvornik energije za pretvarjanje kemične (vhodne) energije v električno (izhodno) energijo ali obratno;
- (52) „vozilo s pogonom na gorivne celice“ ali „FCV“ pomeni vozilo, opremljeno s pogonskim sistemom, ki vsebuje izključno gorivne celice in električne stroje kot pretvornike pogonske energije;
- (53) „hibridno vozilo s pogonom na gorivne celice“ ali „FCHV“ pomeni vozilo s pogonom na gorivne celice, opremljeno s pogonskim sistemom, ki ima vsaj en sistem za shranjevanje goriva in vsaj en sistem za shranjevanje električne energije z možnostjo ponovnega polnjenja, ki se uporablja kot sistem za shranjevanje pogonske energije;
- (54) „hibridno vozilo“ ali „HV“ pomeni vozilo, opremljeno s pogonskim sistemom, ki vsebuje vsaj dve različni kategoriji pretvornikov pogonske energije in vsaj dve različni kategoriji sistemov za shranjevanje pogonske energije;
- (55) „hibridno električno vozilo“ ali „HEV“ pomeni hibridno vozilo, pri katerem je eden od pretvornikov pogonske energije električni stroj;

- (56) „hibridno električno vozilo z zunanjim polnjenjem“ ali „OVC-HEV“ pomeni hibridno električno vozilo, ki ga je mogoče polniti iz zunanjega vira;
- (57) „hibridno električno vozilo brez zunanjega polnjenja“ (NOVC-HEV) pomeni vozilo z vsaj dvema različnima pretvornikoma energije in dvema različnima sistemoma za shranjevanje energije, ki se uporabljata za pogon vozila in ju ni mogoče polniti iz zunanjega vira;
- (58) „tehnologije geografskega ograjevanja“ pomenijo tehnologije, ki hibridnemu vozilu ne dovoljujejo vožnje z motorjem z notranjim zgorevanjem (tj. da bi se omogočil brezemisijski način), kadar se vozi znotraj določenega geografskega območja;
- (59) „brezemisijski način“ pomeni izbirni način, pri katerem hibridno vozilo vozi brez uporabe motorja z notranjim zgorevanjem;
- (60) „neto moč“ pomeni moč, izmerjeno na napravi za preizkušanje na koncu ročične gredi, ali enakovredno moč, izmerjeno pri ustreznem številu vrtljajev ali pri vrtilni frekvenci motorja z dodatno opremo, ki je izračunana pri referenčnih atmosferskih pogojih;
- (61) „moč na kolesu“ pomeni moč, izmerjeno na kolesih vozila, ki se uporablja za njegov pogon;
- (62) „razmerje med močjo in maso“ pomeni razmerje med nazivno močjo in maso v stanju, pripravljenem za vožnjo;
- (63) „nazivna moč“ ali „ P_{rated} “ pomeni največjo neto moč motorja v kW;
- (64) „masa v stanju, pripravljenem za vožnjo“ pomeni maso vozila s posodami za gorivo, ki so napolnjene do najmanj 90 odstotkov svoje prostornine, vključno z maso voznika, goriva in tekočin, ki je opremljeno s standardno opremo v skladu s specifikacijami proizvajalca, in če je vozilo tako opremljeno, vključno z maso karoserije, kabine, naprave za spenjanje in rezervnih koles ter orodja;
- (65) „baterija za električna vozila“ pomeni baterijski sistem, ki shranjuje energijo za glavni namen pogona vozila;
- (66) „električni doseg“ pomeni razdaljo, prepotovano v stanju delovanja pri praznjenju naboja, dokler baterija za električna vozila ni prazna;
- (67) „brezemisijski doseg“ pomeni največjo razdaljo, ki jo lahko brezemisijско vozilo prevozi do izpraznitve baterije za električna vozila ali rezervoarja za gorivo, kar pri vozilih PEV ustreza električnemu dosegu;
- (68) „trajnost“ pomeni sposobnost sistema ali naprave, sestavnega dela ali katerega koli dela vozila, da v določenem času ohrani svojo zahtevano zmogljivost;
- (69) „trajnost baterije“ pomeni trajnost baterije za električna vozila, merjeno glede na njeno stanje;
- (70) „stanje“ pomeni izmerjeno ali ocenjeno stanje določene metrike učinkovitosti vozila ali baterije za električna vozila v določenem obdobju njene življenjske dobe, izraženo kot odstotek učinkovitosti, ki je bila določena, ko je bila baterija certificirana ali nova;
- (71) „okoljski potni list vozila“ pomeni zapis na papirju in v digitalni obliki, ki vsebuje informacije o okoljski učinkovitosti vozila ob registraciji, vključno z ravno mejnih emisij onesnaževal, emisijami CO₂, porabo goriva, porabo energije, električnim dosegom in močjo motorja ter trajnostjo baterije in drugimi povezanimi vrednostmi;

- (72) „sistem za opozarjanje voznika na presežne emisije“ pomeni sistem, ki je zasnovan, izdelan in nameščen v vozilo za obveščanje uporabnika o presežnih emisijah in zagotovitev popravil;
- (73) „sistem za opozarjanje voznika na nizko raven reagenta“ pomeni sistem, ki je zasnovan, izdelan in nameščen v vozilo, da uporabnika opozori na nizko raven potrošnega reagenta in zagotovi uporabo reagenta;
- (74) „emisije pri prostem teku“ pomenijo emisije izpušnih plinov, ki nastajajo, ko motor z notranjim zgorevanjem deluje, vendar ni obremenjen zaradi pogona vozila;
- (75) „izjava o skladnosti“ pomeni izjavo proizvajalca, da je določen tip ali skupina vozil, sestavni del ali samostojna tehnična enota v skladu z zahtevami iz te uredbe;
- (76) „energijska učinkovitost priklopnika“ pomeni učinkovitost priklopnika glede na njegov vpliv na emisije CO₂, porabo goriva in energije, brezemisijski doseg, električni doseg in moč motorja vlečnega motornega vozila;
- (77) „zimski pnevmatika“ pomeni pnevmatiko, pri kateri so dezen, sestava ali struktura tekalne plasti zasnovani predvsem tako, da v zimskih razmerah zagotavljajo večjo učinkovitost od običajne pnevmatike, kar zadeva njeno učinkovitost pri speljevanju ali ohranjanju vozila v gibanju;
- (78) „pnevmatika za posebno uporabo“ pomeni pnevmatiko, namenjeno za cestno in necestno uporabo ali za druge posebne namene. Te pnevmatike so zasnovane predvsem za speljevanje in ohranjanje vozila v gibanju na terenu.

Poglavje II Obveznosti proizvajalcev

Člen 4

Obveznosti proizvajalcev v zvezi s konstrukcijo vozil

1. Proizvajalci zagotovijo, da so vsa nova vozila, ki jih proizvajajo in se prodajajo, registrirajo ali začnejo uporabljati v Uniji, homologirana v skladu s to uredbo. Proizvajalci zagotovijo, da so novi sestavni deli ali samostojne tehnične enote, vključno z motorji, baterijami za električna vozila, zavornimi sistemi in nadomestnimi sistemi za uravnavanje onesnaževanja, za katere je potrebna homologacija, ki jih proizvajajo in se prodajajo ali začnejo uporabljati v Uniji, homologirani v skladu s to uredbo.
2. Proizvajalci načrtujejo, izdelujejo in sestavljajo vozila v skladu s to uredbo, vključno z izpolnjevanjem mejnih vrednosti emisij iz Priloge I in upoštevanjem vrednosti, navedenih v certifikatu o skladnosti in homologacijski dokumentaciji za celotno življenjsko dobo vozila, kot je določeno v preglednici 1 Priloge IV. Ta vozila se označijo kot vozila „Euro 7“.
3. Pri preverjanju skladnosti z mejnimi vrednostmi emisij izpušnih plinov, kadar se preizkušanje izvaja v razširjenih pogojih vožnje, se emisije delijo z delilnikom podaljšane vožnje iz Priloge III.
Emisije med regeneracijo sistemov za uravnavanje onesnaževanja bodo vključene kot tehtano povprečje glede na pogostost in trajanje regeneracijskih dogodkov.
4. Proizvajalci načrtujejo in izdelujejo sestavne dele ali samostojne tehnične enote, vključno z motorji, baterijami za električna vozila, zavornimi sistemi in nadomestnimi sistemi za uravnavanje onesnaževanja, tako da so skladni s to uredbo, vključno z izpolnjevanjem mejnih vrednosti emisij, določenih v Prilogi I.

5. Proizvajalci ne načrtujejo, izdelujejo in sestavljajo vozil z odklopnimi napravami ali strategijami.
6. Proizvajalci načrtujejo, izdelujejo in sestavljajo vozila kategorij M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ in N₃ s:
 - (a) sistemi OBD, ki lahko odkrijejo nepravilno delujoče sisteme, ki povzročajo prekoračitve emisij, da se olajšajo popravila;
 - (b) sistemi OBM, ki lahko zaznajo emisije nad mejnimi vrednostmi zaradi nepravilnega delovanja, povečane degradacije ali drugih razmer, zaradi katerih se povečajo emisije;
 - (c) napravo OBFCM za spremljanje njihove dejanske porabe goriva in energije ter drugih ustreznih parametrov, kot je koristen tovor/masa, ki so potrebni za določitev njihove dejanske porabe goriva in energijske učinkovitosti;
 - (d) prikazovalniki stanja baterije za električno vozilo in sisteme emisij;
 - (e) sistemi za opozarjanje voznika na presežne emisije;
 - (f) sistemi za opozarjanje voznika na nizko raven reagenta;
 - (g) napravami, ki podatke, pridobljene iz vozila, ki se uporabljajo za skladnost s to uredbo, in podatke OBFCM za namene rednih tehničnih pregledov in tehničnih cestnih pregledov sporočajo po zraku, pa tudi za namene komunikacije z infrastrukturo za polnjenje in stacionarnimi energetske sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.
7. Proizvajalci vozila kategorij M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ in N₃ načrtujejo, izdelujejo in sestavljajo tako, da v vseh fazah njihovega življenjskega cikla čim bolj zmanjšajo ranljivosti, ki bi lahko povzročile nedovoljeno poseganje v:
 - (a) sistem za vbrizgavanje goriva in reagenta;
 - (b) motor in krmilne enote motorja;
 - (c) baterije za električna vozila;
 - (d) odometer in
 - (e) sisteme za uravnavanje emisij.
8. Proizvajalec prepreči možnost izkoriščanja ranljivosti iz odstavka 7. Ko je taka ranljivost odkrita, jo proizvajalec odpravi s posodobitvijo programske opreme ali na kateri koli drug primeren način.
9. Proizvajalci zagotovijo varen prenos podatkov, povezanih z emisijami in trajnostjo baterije, z ukrepi za kibernetsko varnost v skladu s Pravilnikom ZN št. 155⁵⁴.
10. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobna pravila o postopkih, preizkusih in metodologijah za preverjanje skladnosti z zahtevami iz odstavkov 1 do 9. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 17(2).

⁵⁴ Pravilnik ZN št. 155 – Enotne določbe o homologaciji vozil glede na kibernetsko varnost in sistem za upravljanje kibernetske varnosti (UL L 82, 9.3.2021, str. 30).

Člen 5

Možnosti proizvajalcev v zvezi s konstrukcijo in oznakami vozil

1. Proizvajalci lahko vozila, ki jih proizvajajo, označijo kot „vozilo s sistemom Euro 7+“, če navedena vozila izpolnjujejo naslednje zahteve:
 - (a) za vozila ICEV in NOVC-HEV z navedbo, da so skladna z vsaj 20 % nižjimi mejnimi vrednostmi emisij od tistih iz Priloge I za plinasta onesnaževala in za en razred nižjimi mejnimi vrednostmi emisij za število delcev;
 - (b) za vozila OVC-HEV z navedbo, da so skladna z vsaj 20 % nižjimi mejnimi vrednostmi emisij za plinasta onesnaževala, kot so določene v Prilogi I, za en razred nižjimi mejnimi vrednostmi emisij za število delcev in trajnostjo baterije, ki je vsaj za 10 odstotnih točk večja od zahtev iz Priloge II;
 - (c) za vozila PEV z navedbo trajnosti baterije, ki je vsaj za 10 odstotnih točk večja od zahtev iz Priloge II.
2. Skladnost teh vozil z zahtevami iz odstavka 1 se preveri glede na prijavljene vrednosti.
3. Proizvajalci lahko vozila označijo kot „vozilo s sistemom Euro 7A“, če so navedena vozila opremljena s funkcijami prilagodljivega krmiljenja. Uporaba funkcij prilagodljivega krmiljenja se homologacijskim organom prikaže med homologacijo in preveri med življenjsko dobo vozila, kot je določeno v preglednici 1 Priloge IV.
4. Proizvajalci lahko vozila označijo kot „vozilo s sistemom Euro 7G“, če so navedena vozila opremljena z motorjem z notranjim zgorevanjem s tehnologijami geografskega ograjevanja. Proizvajalec v navedena vozila vgradi sistem za opozarjanje voznika, ki uporabnika obvesti, ko so baterije za električna vozila skoraj prazne, in ustavi vozilo, če se ne napolni v 5 km od prvega opozorila med vožnjo v brezemisijem načinu. Uporaba takih tehnologij geografskega ograjevanja se lahko preveri med življenjsko dobo vozila.
5. Proizvajalci lahko izdelajo vozila, ki združujejo dve ali več značilnosti iz odstavkov 1, 2 ali 3, in jih označijo s kombinacijo simbolov in črk, kot so vozila s sistemom „Euro 7+A“, „Euro 7+G“, „Euro 7+AG“ ali „Euro 7AG“.
6. Homologacijski organ lahko na zahtevo proizvajalca za vozila N₂ z največjo maso med 3,5 in 4,0 tone, ki izvirajo iz tipa vozila N₁, podeli homologacijo glede na emisije za tip vozila N₁. Taka vozila se označijo kot „vozilo s sistemom Euro 7ext“.
7. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobna pravila o postopkih, preizkusih in metodologijah za preverjanje skladnosti z zahtevami iz odstavkov 1 do 6. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 17(2).

Člen 6

Zahteve glede trajnosti za vozila, sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote

1. Proizvajalci zagotovijo, da vozila, ki jih proizvajajo in se prodajajo, registrirajo ali začnejo uporabljati v Uniji, izpolnjujejo mejne vrednosti emisij iz Priloge I pri vožnji v normalnih in razširjenih pogojih vožnje iz Priloge III v življenjski dobi vozila, kot je določeno v preglednici 1 Priloge IV, ter izpolnjujejo minimalne zahteve glede trajnosti baterije, kot je določeno v Prilogi II.

2. Proizvajalci zagotovijo, da ta vozila izpolnjujejo vrednosti glede emisij CO₂, porabe goriva in energije ter energijske učinkovitosti, navedene v skladu z določbami te uredbe za celotno življenjsko dobo vozila, kot je določeno v preglednici 1 Priloge IV.
3. Proizvajalci zagotovijo, da so naprave OBFCM, OBD in OBM ter ukrepi proti nedovoljenemu poseganju, nameščeni v ta vozila, skladni z določbami te uredbe, dokler je vozilo v uporabi.
4. Zahteve iz točk 1 do 3 veljajo za vozila za vse vrste goriv ali virov energije, ki jih poganjajo. Enake zahteve veljajo tudi za vse samostojne tehnične enote in sestavne dele, namenjene za taka vozila.
5. Da bi se preverila skladnost z zahtevami iz prvega odstavka med dodatno življenjsko dobo vozila, se mejne vrednosti emisij plinastih onesnaževal iz Priloge I prilagodijo z uporabo multiplikatorjev trajnosti iz preglednice 2 Priloge IV.
6. Sistemi OBM, ki jih proizvajalec vgradi v ta vozila, so sposobni izvesti vse od naslednjega:
 - (a) evidentiranje obsega in trajanja vseh prekoračitev emisij;
 - (b) sporočanje podatkov o emisijah vozila, vključno s podatki o tipalu onesnaževal in pretoku izpušnih plinov, prek vrat OBD in po zraku, tudi za namene tehničnih pregledov in tehničnih cestnih pregledov⁵⁵, ⁵⁶;
 - (c) sprožitev popravila vozila, ko opozorilni sistem voznika opozori na znatno presežene emisije.
7. Naprave OBFCM, ki jih proizvajalec vgradi v ta vozila, so sposobne sporočati podatke o vozilu, ki jih zabeležijo, prek vrat OBD in po zraku.
8. Proizvajalci za vozila, sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote, ki predstavljajo resno tveganje ali neskladnost z zahtevami iz te uredbe, nemudoma sprejmejo potrebne popravne ukrepe, vključno s popravili ali spremembami navedenih vozil, sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, da zagotovijo skladnost s to uredbo. Proizvajalci ali drugi gospodarski subjekti navedeno vozilo, sistem, sestavni del in samostojno tehnično enoto umaknejo s trga ali odpokličejo, kot je primerno. Proizvajalec o neskladnosti takoj obvesti homologacijski organ, ki je podelil homologacijo, in navede ustrezne podrobnosti.
9. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobna pravila o zahtevah, preizkusih, metodah in popravnihi ukrepih v zvezi z obveznostmi iz odstavkov 1 do 8. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 17(2).

Člen 7

Obveznosti proizvajalcev v zvezi s homologacijo glede na emisije

1. Da bi proizvajalec med homologacijo glede na emisije dokazal skladnost s pravili o homologaciji glede na emisije, izvede preizkuse iz preglednic 1, 3, 5 7 in 9

⁵⁵ Direktiva 2014/47/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji, in razveljavitvi Direktive 2000/30/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 134).

⁵⁶ Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 129).

Priloge V. Za preverjanje skladnosti proizvodnje z zahtevami iz te uredbe homologacijski organ ali proizvajalec v prostorih proizvajalca izbere vozila, sestavne dele in samostojne tehnične enote. Skladnost v prometu se preverja v obdobjih, določenih v preglednici 1 Priloge IV.

2. Proizvajalec homologacijskemu organu predloži podpisano izjavo o skladnosti v zvezi z zahtevami glede dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo, korekcije temperature okolice za CO₂, sistema OBD, sistema OBM, emisij in trajnosti baterije, neprekinjene ali periodične regeneracije, zaščite pred nedovoljenim poseganjem in okrova ročične gredi, kot je določeno v Prilogi V. Proizvajalec homologacijskemu organu predloži podpisano izjavo o skladnosti glede uporabe možnosti prilagodljivega krmiljenja in geografskega ograjevanja, kadar proizvajalec izbere te možnosti.
3. Nacionalni organi lahko preizkusijo tip vozila, da preverijo njegovo skladnost med preverjanjem skladnosti proizvodnje, skladnosti v prometu ali tržnim nadzorom, kot je določeno v Prilogi V.
4. Proizvajalci za vsako vozilo izdajo okoljski potni list vozila (EVP) in ga skupaj z vozilom izročijo kupcu vozila, pri čemer ustrezne podatke pridobijo iz virov, kot sta certifikat o skladnosti in homologacijska dokumentacija. Proizvajalec zagotovi, da so podatki o okoljskem potnem listu vozila na voljo za prikaz v elektronskih sistemih vozila in da jih je mogoče prenesti iz vozila.
5. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi preizkušanje in preverjanje skladnosti ter postopke v zvezi s homologacijo glede na emisije, skladnostjo proizvodnje, skladnostjo v prometu, izjavo o skladnosti in okoljskim potnim listom vozila iz odstavkov 1 do 4. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 17(2).

Člen 8

Posebna pravila za proizvajalce majhnih serij

1. Kar zadeva emisije onesnaževal, lahko proizvajalci majhnih serij preizkuse iz preglednic 1, 3, 5, 7 in 9 Priloge V nadomestijo z izjavami o skladnosti. Skladnost vozil, ki jih izdelajo in dajo na trg proizvajalci majhnih serij, se lahko preizkusijo za skladnost v prometu in tržni nadzor v skladu s preglednicami 2, 4, 6, 8 in 10 Priloge V. Preizkusi skladnosti proizvodnje, določeni v Prilogi V, se ne zahtevajo. Člen 4(4), točka (b), se ne uporablja za proizvajalce majhnih serij.
2. Proizvajalci zelo majhnih serij morajo pri laboratorijskih preizkusih, ki temeljijo na naključnih dejanskih vozniških ciklih za namene skladnosti v prometu in tržnega nadzora, izpolnjevati mejne vrednosti emisij iz Priloge I.

Člen 9

Posebna pravila za večstopenjska vozila

1. Pri večstopenjskih homologacijah so proizvajalci druge ali naslednjih stopenj odgovorni za homologacijo glede na emisije, če spremenijo kateri koli del vozila, ki bi po podatkih proizvajalcev prejšnje stopnje lahko vplival na emisije ali trajnost baterije.
2. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi upravne zahteve in podatke, ki jih morajo zagotoviti proizvajalci prejšnje stopnje v skladu z odstavkom 1, ter

postopke za določanje emisij CO₂ takih vozil. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 17(2).

Poglavje III Obveznosti držav članic pri homologaciji glede na emisije in tržnem nadzoru

Člen 10

Homologacija glede na emisije, skladnost proizvodnje, skladnost v prometu in tržni nadzor

1. Nacionalni homologacijski organi uvedejo ukrepe za podeljevanje homologacij glede na emisije za tipe vozil, sestavne dele in samostojne tehnične enote ter za izvajanje preizkusov, preverjanj in inšpekcijskih pregledov za preverjanje, ali proizvajalci izpolnjujejo zahteve glede skladnosti proizvodnje in skladnosti v prometu v skladu s Prilogo V.
2. Nacionalni organi za tržni nadzor izvajajo preglede tržnega nadzora v skladu s členom 8 Uredbe (EU) 2018/858 ter preglednicami 2, 4, 6, 8 in 10 Priloge V.
3. Nacionalni homologacijski organi z učinkom od ... [*Urad za publikacije: vstavite datum – datum začetka veljavnosti te uredbe*] na zahtevo proizvajalca ne zavrnejo podelitve EU-homologacije glede na emisije ali nacionalne homologacije glede na emisije za nov tip vozila ali motorja ali prepovejo registracije, prodaje ali začetek uporabe novega vozila, ki je v skladu s to uredbo.
4. Nacionalni organi z učinkom od 1. julija 2025 v primeru novih vozil kategorij M₁ in N₁, ki niso skladna s to uredbo, štejejo, da certifikati o skladnosti ne veljajo več za namene registracije, in iz razlogov, ki se nanašajo na emisije CO₂ in onesnaževal, porabo goriva in energije ali trajnost baterije, za taka vozila zavrnejo registracijo oziroma prepovejo njihovo prodajo ali začetek uporabe.
5. Nacionalni organi z učinkom od 1. julija 2027 v primeru novih vozil kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃ ter novih priklopnikov kategorij O₃ in O₄, ki niso skladni s to uredbo, štejejo, da certifikati o skladnosti ne veljajo več za namene registracije, in iz razlogov, ki se nanašajo na emisije CO₂ in onesnaževal, porabo goriva in energije, energijsko učinkovitost ali trajnost baterije, za taka vozila zavrnejo registracijo oziroma prepovejo njihovo prodajo ali začetek uporabe.
6. Nacionalni organi z učinkom od 1. julija 2030 v primeru novih vozil kategorij M₁ in N₁, ki jih izdelajo proizvajalci majhnih serij in niso skladna s to uredbo, štejejo, da certifikati o skladnosti ne veljajo več za namene registracije, in iz razlogov, ki se nanašajo na emisije CO₂ in onesnaževal, porabo goriva in energije, energijsko učinkovitost ali trajnost baterije, za taka vozila zavrnejo registracijo oziroma prepovejo njihovo prodajo ali začetek uporabe.
7. Nacionalni organi z učinkom od 1. julija 2031 v primeru novih vozil kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃, ki jih izdelajo proizvajalci majhnih serij in niso skladna s to uredbo, štejejo, da certifikati o skladnosti ne veljajo več za namene registracije, in iz razlogov, ki se nanašajo na emisije CO₂ in onesnaževal, porabo goriva in energije, energijsko učinkovitost ali trajnost baterije, za taka vozila zavrnejo registracijo oziroma prepovejo njihovo prodajo ali začetek uporabe.
8. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi upravne in tehnične elemente, potrebne za izvajanje preizkusov, preverjanj in inšpekcijskih pregledov za preverjanje skladnosti z odstavkom 1, ter tehnične elemente, potrebne za preglede

tržnega nadzora v skladu z odstavkom 2. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 17(2).

Člen 11

Posebne obveznosti držav članic v zvezi z homologacijo sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot glede na emisije

1. Z učinkom od 1. julija 2025 je prepovedana prodaja ali vgradnja sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, namenjene za vgradnjo v vozilo kategorij M₁ in N₁, homologirano v skladu s to uredbo, če sistem, sestavni del ali samostojna tehnična enota ni homologirana v skladu s to uredbo.
2. Z učinkom od 1. julija 2027 je prepovedana prodaja ali vgradnja sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, namenjene za vgradnjo v vozilo kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃, homologirano v skladu s to uredbo, če sistem, sestavni del ali samostojna tehnična enota ni homologirana v skladu s to uredbo.
3. Nacionalni homologacijski organi lahko še naprej podeljujejo razširitve EU-homologacij glede na emisije za nadomestne sisteme za uravnavanje onesnaževanja, podeljene pred začetkom uporabe te uredbe, pod pogoji, ki so veljali v času prvotne homologacije glede na emisije. Nacionalni organi prepovejo prodajo ali vgradnjo takih nadomestnih sistemov za uravnavanje onesnaževanja v vozilo, če niso homologirani.

Člen 12

Pravilno delovanje sistemov, ki uporabljajo potrošni reagent, in sistemov za uravnavanje onesnaževanja

1. Gospodarski subjekti in samostojni podjetniki ne posegajo v vozilo in njegove sisteme.
2. Nacionalni organi med preverjanjem skladnosti v prometu ali pregledom tržnega nadzora preverijo, ali so proizvajalci vozil pravilno vgradili sisteme za opozarjanje voznika na presežne emisije in sisteme za opozarjanje voznika na nizko raven reagenta ter ali je mogoče v vozila nedovoljeno posegati.

Poglavje IV

Vloga Komisije in tretjih oseb pri zagotavljanju skladnosti v prometu in tržnem nadzoru

Člen 13

Uporaba preizkusnih zahtev za Komisijo in tretje osebe

1. Komisija ali tretje osebe lahko v skladu s členom 9 in členom 13(10) Uredbe (EU) 2018/858 izvajajo preverjanje skladnosti v prometu in pregled tržnega nadzora iz preglednic 2, 4, 6, 8 in 10 Priloge V, da preverijo skladnost vozil, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot s to uredbo.
2. Proizvajalci dajo Komisiji in tretjim osebam na voljo podatke, potrebne za izvajanje takih preverjanj, v skladu s členoma 9(5) in 13(10) Uredbe (EU) 2018/858.

Poglavje V

Preizkusi in izjave

Člen 14

Postopki in preizkusi

1. Postopki za homologacijo glede na emisije vključujejo preizkuse in preglede ter uporabo vseh upravnih postopkov in zahtev glede dokumentacije, kot je določeno v Prilogi V. Kar zadeva zahteve iz Priloge V, proizvajalec homologacijskemu organu po potrebi predloži izjavo o skladnosti.
2. Preizkuse za dokazovanje skladnosti z zahtevami iz člena 4 izvajajo proizvajalci in nacionalni organi, kot je določeno v Prilogi V. Preizkuse za dokazovanje skladnosti z zahtevami iz člena 4 lahko izvajajo tudi Komisija in tretje osebe, kot je določeno v Prilogi V.
3. Komisija sprejme izvedbene akte za vse faze homologacije glede na emisije, vključno s skladnostjo proizvodnje, skladnostjo v prometu in tržnim nadzorom, ki obravnavajo postopke in preizkuse za homologacijo glede na emisije, metodologije preizkušanja, upravne določbe, spremembo in razširitev homologacije glede na emisije, dostop do podatkov, zahteve glede dokumentacije in predloge za vse naslednje:
 - (a) vozila tipa M₁ in N₁;
 - (b) vozila tipa M₂, M₃, N₂ in N₃;
 - (c) motorje, ki se uporabljajo v vozilih tipa M₂, M₃, N₂ in N₃;
 - (d) sisteme OBM/OBD;
 - (e) sisteme za preprečevanje nedovoljenega poseganja, varnostne sisteme in sisteme za kibernetsko varnost;
 - (f) tipe nadomestnih sistemov za uravnavanje onesnaževanja in njihove dele;
 - (g) tipe zavornih sistemov in njihove nadomestne dele;
 - (h) tipe pnevmatik glede na obrabo pnevmatik;
 - (i) druge tipe sestavnih delov in njihove nadomestne dele;
 - (j) določanje emisij CO₂, porabe goriva in energije, električnega dosega in moči motorja za vozila kategorij M₁ in N₁, določbe za naprave OBFCM;
 - (k) določanje emisij CO₂, porabe goriva in energije, brezemisijskega dosega, električnega dosega in moči motorja za vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃, energijske učinkovitosti priklopnikov kategorij O₃ in O₄, določbe za naprave OBFCM.
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje izvedbenih aktov za vse faze homologacije glede na emisije, vključno s skladnostjo v prometu, skladnostjo proizvodnje in tržnim nadzorom, s katerimi določi naslednje:
 - (a) metode merjenja emisij izpušnih plinov v laboratoriju in na cesti, vključno s preizkusnimi cikli z naključnimi in najslabšimi dejanskimi emisijami ter

uporabo prenosnih sistemov za merjenje emisij za preverjanje dejanskih emisij, ki nastajajo pri vožnji, in emisij pri prostem teku;

- (b) metode za določitev emisij CO₂, porabe goriva in energije, brezemisijskega dosega, električnega dosega in moči motorja motornega vozila;
- (c) metode, zahteve in tehnične specifikacije za kazalnike menjanja prestav;
- (d) metode za določanje energijske učinkovitosti priklopnikov kategorij O₃ in O₄;
- (e) metode za merjenje emisij iz okrova ročične gredi;
- (f) metode za merjenje emisij zaradi izhlapevanja;
- (g) metode za merjenje emisij delcev zaradi uporabe zavor, vključno z metodami za težka vozila, emisij delcev zaradi uporabe zavor, ki nastajajo med vožnjo, in regenerativnega zaviranja;
- (h) metode za merjenje obrabe pnevmatik za spremljanje stopnje obrabe pnevmatik;
- (i) metode za ocenjevanje skladnosti z minimalnimi zahtevami glede trajnosti baterij;
- (j) naprave OBFCM, sisteme OBD in OBM, vključno s pragovi skladnosti, zahtevami glede zmogljivosti in preizkusi, metodami za zagotavljanje delovanja tipal in sporočanja podatkov, ki jih beležijo te naprave in sistemi, po zraku;
- (k) značilnosti in zmogljivost sistemov za opozarjanje voznikov in metod za spodbujanje ter metode za ocenjevanje njihovega pravilnega delovanja;
- (l) metode za ocenjevanje pravilnega delovanja, učinkovitosti, regeneracije in trajnosti originalnih in nadomestnih sistemov za uravnavanje onesnaževanja;
- (m) metode za zagotavljanje in ocenjevanje varnostnih ukrepov iz člena 4(5), vključno z metodologijo za analizo ranljivosti in zaščito pred nedovoljenim poseganjem;
- (n) merila za homologacije glede na emisije in izvajanje posebnih pravil za proizvajalce majhnih in zelo majhnih serij iz člena 8;
- (o) metode za ocenjevanje pravilnega delovanja tipov vozil, homologiranih pod oznakami iz člena 5;
- (p) preverjanja skladnosti z določbami člena 9(1) in preizkusne postopke za večstopenjska vozila;
- (q) zahteve glede zmogljivosti preizkusne opreme;
- (r) specifikacije referenčnih goriv za preizkušanje;
- (s) metode za ugotavljanje odsotnosti odklopnih naprav in odklopnih strategij;
- (t) metode za merjenje obrabe pnevmatik;
- (u) oblike in podatke ter metode sporočanja po zraku za okoljski potni list vozila;
- (v) upravne zahteve in dokumentacijo za homologacijo glede na emisije;
- (w) obveznosti glede poročanja, kadar je to primerno.

Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 17(2).

Člen 15

Prilagoditev tehničnemu napredku

1. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 16, da bi upoštevala tehnični napredek in spremenila naslednje:
 - (a) Prilogo III, kar zadeva preizkusne pogoje za vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃, na podlagi podatkov, zbranih pri preizkušanju vozil s standardom Euro 7;
 - (b) Prilogo III, kar zadeva preizkusne pogoje, na podlagi podatkov, zbranih pri preizkušanju zavor ali pnevmatik s standardom Euro 7;
 - (c) Prilogo V glede uporabe preizkusnih zahtev in izjav na podlagi tehničnega napredka;
 - (d) člen 5 z uvedbo možnosti in označb na podlagi inovativnih tehnologij za proizvajalce.
2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za dopolnitev te uredbe v skladu s členom 16, da se upošteva tehnični napredek z:
 - (a) določitvijo mejnih vrednosti emisij delcev zaradi uporabe zavor v Prilogi I s sklicevanjem na delo, opravljeno v okviru Svetovnega foruma ZN za harmonizacijo pravilnikov o vozilih (WP29);
 - (b) določitvijo mejnih vrednosti obrabe za tipe pnevmatik v Prilogi I s sklicevanjem na delo, opravljeno v okviru Svetovnega foruma ZN za harmonizacijo pravilnikov o vozilih (WP29);
 - (c) določitvijo minimalnih zahtev glede zmogljivosti baterij iz Priloge II s sklicevanjem na delo, opravljeno v okviru Svetovnega foruma ZN za harmonizacijo pravilnikov o vozilih (WP29);
 - (d) določitvijo multiplikatorjev trajnosti v Prilogi IV na podlagi podatkov, zbranih pri preizkušanju vozil kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃ s standardom Euro 7, in poročila o trajnosti težkih vozil, predloženega Evropskemu parlamentu in Svetu;
 - (e) določitvijo opredelitve pojmov in posebnih pravil za proizvajalce majhnih serij za kategorije vozil M₂, M₃, N₂ in N₃ v skladu s členoma 3 in 8 te uredbe.

Poglavje VI Splošne določbe

Člen 16

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 15 se prenese na Komisijo za pet let od [*Urad za publikacije: vstavite datum – datum začetka veljavnosti te uredbe*]. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz člena 15 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep

začne veljati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 15, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v dveh mesecih od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka Evropski parlament in Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 17

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Tehnični odbor za motorna vozila. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicih na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 18

Poročanje

1. Države članice do 1. septembra 2030 obvestijo Komisijo o izvajanju te uredbe.
2. Komisija na podlagi informacij, predloženih v skladu z odstavkom 1, Evropskemu parlamentu in Svetu do 1. septembra 2031 predloži poročilo o oceni izvajanja te uredbe.

Poglavje VI Končne določbe

Člen 19

Razveljavitev Uredbe (ES) št. 715/2007 in Uredbe (ES) št. 595/2009

Uredba (ES) št. 715/2007 se razveljavi z učinkom od 1. julija 2025.

Uredba (ES) št. 595/2009 se razveljavi z učinkom od 1. julija 2027.

Sklici na uredbi (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 se razumejo kot sklici na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge VI k tej uredbi.

Člen 20

Začetek veljavnosti in uporaba

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. julija 2025 za vozila kategorij M₁ in N₁ ter sestavne dele in samostojne tehnične enote za navedena vozila in od 1. julija 2027 za vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃, sestavne dele in samostojne tehnične enote za navedena vozila ter priklopnike kategorij O₃, O₄.

Uporablja se od 1. julija 2030 za vozila kategorij M₁ in N₁, ki jih izdelujejo proizvajalci majhnih serij.

Ne glede na odstavek 2 se člen 11(3) uporablja od začetka veljavnosti te uredbe.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament
predsednica*

*Za Svet
predsednik*

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

1.2. Zadevna področja

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

1.4.2. Specifični cilji

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

1.4.4. Kazalniki smotrnosti

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude

1.5.2. Dodana vrednost ukrepanja Unije

1.5.3. Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

1.5.4. Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

1.7. Načrtovani načini upravljanja

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol

2.2.2. Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje

2.2.3. Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje

3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje

3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

3.3. Ocenjene posledice za prihodke

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009

1.2. Zadevna področja

Področje politike: Notranji trg za blago

Podnebni ukrepi: Naravni viri in okolje

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

☒ **Nov ukrep**

☐ **Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa⁵⁷**

☐ **Podaljšanje obstoječega ukrepa**

☐ **Združitev ali preusmeritev enega ali več ukrepov v drug/nov ukrep**

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

Namen predloga je prispevati k dvojnemu splošnemu cilju: (1) zagotoviti pravilno delovanje enotnega trga z določitvijo ustrežnejših in stroškovno učinkovitejših pravil, primernih za prihodnost, za emisije iz vozil, ter (2) zagotoviti visoko raven varstva okolja in zdravja v EU z nadaljnjim zmanjševanjem emisij onesnaževal zraka iz cestnega prometa za čim hitrejši napredek proti ničelnemu onesnaževanju, kot se zahteva v akcijskem načrtu za ničelno onesnaževanje.

1.4.2. Specifični cilji

Specifični cilj št. 1: zmanjšati zapletenost sedanjih emisijskih standardov Euro, da bi se znižali upravni stroški in olajšalo uspešno izvajanje.

Specifični cilj št. 2: zagotoviti posodobljene mejne vrednosti za vsa ustrezna onesnaževala zraka.

Specifični cilj št. 3: zagotoviti uravnavanje dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo.

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

Navedite, kakšne učinke naj bi imel(-a) predlog/pobuda za upravičence/ciljne skupine.

Predlog je vključen v okvir Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta o sistemu odobritve in tržnega nadzora motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, njegov cilj pa je harmonizirati tehnične zahteve glede emisij. S tega vidika je ključnega pomena za pravilno delovanje enotnega trga.

⁵⁷

Po členu 58(2)(a) oz. (b) finančne uredbe.

Predlog bo zagotovil izboljšanje emisijskih vrednosti onesnaževal iz lahkih in težkih vozil ter zagotovil koristi za potrošnike glede kakovosti zraka, kar bo prispevalo k zmanjšanju škode za zdravje in okolje. Okrepil bo tudi tehnološki položaj in konkurenčnost avtomobilske vrednostne verige EU. Dodatne koristi so okrepljeno zaupanje potrošnikov v dobro okoljsko učinkovitost njihovih vozil. Pričakuje se lahko tudi pozitiven vpliv na izpopolnjevanje in prekvalifikacijo delovne sile, saj se razvijajo in vse bolj uporabljajo čiste tehnologije, primerne za prihodnost.

1.4.4. Kazalniki smotrnosti

Navedite, s katerimi kazalniki se bodo spremljali napredek in dosežki.

Opredeljeni so bili naslednji kazalniki:

1. število homologacij glede na emisije v okviru standarda Euro 7 na posamezen tip vozila;
2. stroški v fazi izvajanja in upravni stroški na posamezno homologacijo glede na emisije;
3. dokaz o izboljšanjem uravnavanju emisij v vseh pogojih uporabe za vsa s predpisi urejena onesnaževala;
4. stroški izvrševanja, vključno s stroški za kršitve in kazni v primeru neskladnosti ter stroški spremljanja;
5. razvoj emisij v življenjski dobi vozil, kot je razvidno iz ustreznih kampanj preizkušanja in stalnega spremljanja emisij;
6. letno število registriranih vozil in delež tehnologij pogonskih sistemov na cestah EU, kot so jih države članice sporočile evropski opazovalnici za alternativna goriva;
7. letni razvoj vplivov onesnaženosti zraka na zdravje (tj. prezgodnje smrti zaradi izpostavljenosti določenim onesnaževalom), kot je vključen v letno poročilo o kakovosti zraka v Evropi;
8. letni delež cestnega prometa v emisijah nekaterih onesnaževal, kot so jih države članice sporočile Evropski agenciji za okolje na podlagi direktive o nacionalnih obveznostih zmanjšanja emisij;
9. letno število uradnih obvestil, prejetih od držav članic, o ovirah v notranji trgovini EU z osebnimi avtomobili, kombiniranimi vozili, tovornimi vozili/avtobusi zaradi tehničnih predpisov, ki so jih uvedli nacionalni, regionalni ali lokalni organi (tj. kakršne koli prepovedi) v skladu s postopkom uradnega obveščanja iz Direktive (EU) 2015/153.

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. *Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude*

Vsa nova vozila, motorji ali nadomestni deli kategorij M_1 in N_1 , ki bodo dani na trg EU, morajo biti homologirani v skladu s to uredbo od 1. julija 2025, razen vozil kategorij M_2 , M_3 , N_2 in N_3 , za katera bo datum začetka izvajanja 1. julij 2027. Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.

Razlogi za ukrepanje na evropski ravni (predhodno)

Da bi zagotovili pravilno delovanje enotnega trga, je treba obravnavati emisijske vrednosti onesnaževal in kakovost zraka.

Kakovost zraka in emisijske vrednosti onesnaževal dejansko predstavljajo čezmejno težavo, ki je ni mogoče rešiti samo z nacionalnimi ali lokalnimi ukrepi. Usklajevanje zmanjšanja emisij in izboljšanja emisijskih vrednosti mora potekati na evropski ravni, ukrepanje EU pa je upravičeno na podlagi subsidiarnosti. Čeprav lahko pobude na nacionalni, regionalni in lokalni ravni ustvarijo sinergije, same po sebi ne bodo dovolj. Pomanjkanje usklajenega delovanja EU s krepitvijo standardov za emisije onesnaževal bi pomenilo tveganje razdrobljenosti trga zaradi raznolikosti nacionalnih shem, različnih ravni zastavljenih ciljev in parametrov zasnove.

Pričakovana ustvarjena dodana vrednost Unije (naknadno)

Posamezne države članice bi tudi same predstavljale premajhen trg za dosego enake ravni rezultatov, zato je za spodbujanje sprememb na ravni industrije in ustvarjanje ekonomije obsega potreben pristop, sprejet v celotni EU.

1.5.2. *Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti*

Predlog temelji na obstoječi zakonodaji, ki je v zadnjih desetletjih v Uniji zagotavljala stalno zmanjševanje emisij onesnaževal in izboljševanje emisijskih vrednosti vozil in motorjev.

1.5.3. *Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti*

Ta predlog je združljiv s cilji instrumenta NextGenerationEU in večletnega finančnega okvirja za obdobje 2021–2027, kar bo pomagalo doseči dvojni zeleni in digitalni prehod, h kateremu stremi Evropa. Kombinacija teh okvirov bo obravnavala gospodarsko krizo in pospešila prehod na čisto in trajnostno gospodarstvo ter povezala strožje okoljske zahteve in zahteve glede kakovosti zraka z gospodarsko rastjo.

1.5.4. *Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev*

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno ukrepu (tj. GD GROW s podporo GD CLIMA) in/ali je bilo prerazporejeno znotraj GD. Če so potrebna dodatna sredstva, se lahko dodelijo ustreznim generalnim direktoratom v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

☐ Časovno omejeno

- ☐ od [D. MMMM] LLLL do [D. MMMM] LLLL,
- ☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL za odobritve za prevzem obveznosti ter med letoma LLLL in LLLL za odobritve plačil.

☒ Časovno neomejeno

- izvajanje z obdobjem uvajanja od leta 2025,
- ki mu sledi izvajanje v celoti.

1.7. Načrtovani načini upravljanja⁵⁸

☒ Neposredno upravljanje – Komisija:

- ☒ z lastnimi službami, vključno s svojim osebjem v delegacijah Unije,
- ☐ prek izvajalskih agencij.

☐ Deljeno upravljanje z državami članicami.

☐ Posredno upravljanje, tako da se naloge izvrševanja proračuna poverijo:

- ☐ tretjim državam ali organom, ki jih te imenujejo,
- ☐ mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite),
- ☐ EIB in Evropskemu investicijskemu skladu,
- ☐ organom iz členov 70 in 71 finančne uredbe,
- ☐ subjektom javnega prava,
- ☐ subjektom zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, kolikor imajo ti subjekti ustrezna finančna jamstva,
- ☐ subjektom zasebnega prava države članice, ki so pooblaščen za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki imajo ustrezna finančna jamstva,
- ☐ osebam, pooblaščenim za izvajanje določenih ukrepov SZVP na podlagi naslova V PEU in opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu.
- *Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.*

Opombe

Komisija namerava zagotoviti izvajanje zadevnih ukrepov s centraliziranim neposrednim upravljanjem prek svojih služb, zlasti prek Skupnega raziskovalnega središča za tehnično in znanstveno podporo, potrebno za pripravo izvedbenih uredb in izvajanje tržnega nadzora, kot je že predvideno v Uredbi (ES) 2018/858. Del tržnega nadzora je že urejen z ustreznimi upravnimi ureditvami, predvidenimi in upoštevanimi v Uredbi (ES) 2018/858, za delo v zvezi z izvedbenimi uredbami pa je predvidena ločena upravna ureditev.

⁵⁸

Pojasnila o načinih upravljanja in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Za spremljanje učinkovitosti predlaganih zahtev za zmanjšanje emisij je potrebno obsežno zbiranje podatkov iz različnih virov, in sicer od držav članic, proizvajalcev osebnih avtomobilov in nacionalnih homologacijskih organov.

Tehnični odbor za motorna vozila (TCMV) in forum, ustanovljen v skladu z Uredbo (EU) 2018/858, bosta platforma za redno razpravo o vprašanjih, povezanih z izvajanjem standarda Euro 7.

Države članice bodo morale Komisiji poročati o kaznih, ki so jih uvedle v skladu z Uredbo (EU) 2018/858.

Države članice do leta 2030 obvestijo Komisijo o uporabi homologacijskih postopkov iz te uredbe. Komisija na podlagi teh informacij poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju te nove uredbe.

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol

Predlog se izvaja v okviru programov za enotni trg in podnebne ukrepe.

Ta programa vključujeta načine upravljanja, mehanizme financiranja, načine plačevanja in strategijo kontrole.

2.2.2. Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje

Ta predlog se izvaja v okviru programov za enotni trg in podnebne ukrepe. Kontrole/tveganja in blažilni ukrepi so zajeti v obstoječem okviru notranjega nadzora.

2.2.3. Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)

Ta pobuda ne prinaša novih večjih kontrol/tveganj, ki jih obstoječi okvir notranjega nadzora še ne zajema. Niso predvideni posebni ukrepi, ki presegajo uporabo finančne uredbe.

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe, npr. iz strategije za boj proti goljufijam.

Poleg uporabe finančne uredbe za preprečevanje goljufij in nepravilnosti bo okrepljene zahteve glede emisijskih standardov, predvidene v tem predlogu, spremljalo okrepljeno spremljanje emisij v celotni življenjski dobi vozila.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

- Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka razdelek 1	dif./nedif. ⁵⁹	držav Efte ⁶⁰	držav kandidat ⁶¹	tretjih držav	po členu 21(2)(b) finančne uredbe
1	[03 02 01 01] Program za enotni trg (SMP) – Delovanje in razvoj notranjega trga blaga in storitev	dif.	DA	NE	NE	NE
3	[09 02 03] Naravni viri in okolje	dif.	DA	NE	NE	NE

⁵⁹ Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

⁶⁰ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

⁶¹ Države kandidatke in po potrebi potencialne kandidatke z Zahodnega Balkana.

3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.
- ☒ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek okvira	večletnega	finančnega	Številka	1.
--------------------	------------	------------	----------	----

GD GROW			Leto 2022	Leto 2023	Leto 2024	Leto 2025	SKUPAJ leta 2022–2025	Naslednja leta
○ Odobritve za poslovanje								
Proračunska vrstica 03.020101 ⁶²	obveznosti	(1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	plačila	(2a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Proračunska vrstica	obveznosti	(1b)						
	plačila	(2b)						
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov ⁶³								
Proračunska vrstica		(3)						
Odobritve za GD GROW SKUPAJ	obveznosti	= 1a + 1b + 3	1,230	1,030			2,260	0,300
	plačila	= 2a + 2b	0,630	1,030	0,600		2,260	

⁶² Po uradni proračunski nomenklaturi.

⁶³ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

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

○ Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	plačila	(5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)						
Odobritve iz RAZDELKA 1 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	= 4 + 6	1,230	1,030			2,260	0,300
	plačila	= 5 + 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ Odobritve za poslovanje SKUPAJ (vsi razdelki za poslovanje)	obveznosti	(4)						
	plačila	(5)						
Odobritve za upravne zadeve, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ (vsi razdelki za poslovanje)		(6)						
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 6 večletnega finančnega okvira SKUPAJ (referenčni znesek)	obveznosti	= 4 + 6	1,230	1,030			2,260	0,200
	plačila	= 5 + 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

Razdelek večletnega finančnega okvira	7	„Upravni odhodki“
--	----------	-------------------

Ta oddelek se izpolni s „proračunskimi podatki upravne narave“, ki jih je treba najprej vnesti v [Prilogo k oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga](#) (Priloga V k notranjim pravilom), ki se prenese v sistem DECIDE za namene posvetovanj med službami.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto 2022	Leto 2023	Leto 2024	Leto 2025	SKUPAJ
GD GROW						
○ Človeški viri		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Drugi upravni odhodki		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
GD GROW SKUPAJ	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

Odobritve iz RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
--	---	-------	-------	-------	-------	--------------

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto 2022	Leto 2023	Leto 2024	Leto 2025	SKUPAJ
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	plačila	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije ↓			Leto 2022		Leto 2023		Leto 2024		Leto 2025		Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)								SKUPAJ	
	REALIZACIJE																			
	vrsta ⁶⁴	pov prečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število realizacij skupaj	stroški realizacij skupaj
SPECIFIČNI CILJ št. 1 ...																				
– realizacija																				
Seštevek za specifični cilj št. 1																				
SKUPAJ																				

⁶⁴

Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest ...).

3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.
- ☒ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:
- v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto 2022	Leto 2023	Leto 2024	Leto 2025	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	SKUP AJ
--	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	--	------------

–

RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira								
Človeški viri	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Drugi upravni odhodki	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
Seštevek za RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

Odobritve zunaj RAZDELKA 7⁶⁵ večletnega finančnega okvira								
Človeški viri								
Drugi upravni odhodki								
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira								

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

Potrebe po odobritvah za človeške vire in druge upravne odhodke se krijejo z odobritvami GD, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerazporejene znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

⁶⁵ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

3.2.3.1. Ocenjene potrebe po človeških virih GD GROW in GD CLIMA

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.
- ☒ Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

	Leto 2022	Leto 2023	Leto 20 24	Leto 20 25	Naslednja leta		
O Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)							
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (posredne raziskave)							
01 01 01 11 (neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
O Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ) ⁶⁶							
20 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev)							
SKUPAJ	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerezporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	Pogajanja o uredbi, priprava delegiranih in izvedbenih aktov, organizacija in nadzor tržnega nadzora za emisije, pregledovanje in posodabljanje v skladu s tehničnim razvojem.
Zunanji sodelavci	Izvajanje analiz ter zagotavljanje podpore in tehničnega prispevka pri organizaciji in nadzor tržnega nadzora za emisije, pregledovanje in posodabljanje v skladu s tehničnim razvojem.

⁶⁶ PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

Predlog/pobuda:

- ☒ se lahko v celoti financira s prerazporeditvijo znotraj zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira;

Ustrezna sredstva so bila predvidena že za leto 2022 in bodo vključena v načrtovani znesek, dodeljen tudi za leto 2023. Potrebna je notranja prerazporeditev osebja z ustreznih nalog iz predpisov Euro 6/VI.

- ☐ zahteva uporabo nedodeljene razlike do zgornje meje v zadevnem razdelku večletnega finančnega okvira in/ali uporabo posebnih instrumentov, kot so opredeljeni v uredbi o večletnem finančnem okviru;

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice, ustrezne zneske in instrumente, ki naj bi bili uporabljeni.

- ☐ zahteva spremembo večletnega finančnega okvira.

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice ter ustrezne zneske.

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

V predlogu/pobudi:

- ☒ ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb;
- ☐ je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

odobritve v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto 2022	Leto 2023	Leto 2024	Leto 2025	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo								
Sofinancirane odobritve SKUPAJ								

3.3. Ocenjene posledice za prihodke

- ☒ Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.
- ☐ Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:
 - ☐ za lastna sredstva,
 - ☐ za druge prihodke.
 - navedite, ali so prihodki dodeljeni za odhodkovne vrstice ☐

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude ⁶⁷						
		Leto 2022	Leto 2023	Leto 2024	Leto 2025	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
Člen								

⁶⁷ Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 20 % stroškov pobiranja.

PRILOGA
k OCENI FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA
PREDLOGA

Naslov predloga/pobude:

Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz motornih vozil (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009

- 3. ŠTEVILO in STROŠKI PREDVIDENIH POTREBNIH ČLOVEŠKIH VIROV
- 4. STROŠKI DRUGIH UPRAVNIH ODHODKOV
- 5. UPRAVNI STROŠKI SKUPAJ
- 6. METODE IZRAČUNA ZA OCENO STROŠKOV
 - 6.1. Človeški viri
 - 6.2. Drugi upravni odhodki

7. Stroški predvidenih potrebnih človeških virov za GD GROW IN GD CLIMA

☐ Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.

☒ Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		SKUPAJ	
		EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve
○ Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)																	
20 01 02 01 – Sedež predstavništva	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	10,048
	AST																
20 01 02 03 – Delegacije Unije	AD																
	AST																
○ Zunanji sodelavci ⁶⁸																	
20 02 01 in 20 02 02 – Zunanji sodelavci – sedež in predstavništva	PU	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	NNS																
	ZU																
20 02 03 – Zunanji sodelavci – delegacije Unije	PU																
	LU																

⁶⁸ PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

	NNS																
	ZU																
	MSD																
Druge proračunske vrstice, povezane s človeškimi viri (navedite)																	
Seštevek za človeške vire – RAZDELEK 7		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerazporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		SKUPAJ	
		EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve	EPDČ	odobritve
O Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)																	
01 01 01 01 Posredne raziskave ⁶⁹	AD																
01 01 01 11 Neposredne raziskave	AST																
Drugo (navedite)																	
O Zunanji sodelavci ⁷⁰																	

⁶⁹ Izberite ustrezno proračunsko vrstico ali po potrebi določite drugo; v primeru več proračunskih vrstic bi bilo treba osebje razvrstiti po vsaki posamezni zadevni proračunski vrstici.

⁷⁰ PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

Zunanji sodelavci v okviru odobritev za poslovanje (nekdanje vrstice BA)	– na sedežu	PU																
		NNS																
		ZU																
	– na delegacijah Unije	PU																
		LU																
		NNS																
		ZU																
		MSD																
01 01 01 02 Posredne raziskave	01 01 01 12 Neposredne raziskave Drugo (navedite) ⁷¹	PU																
		NNS																
		ZU																
Druge proračunske vrstice, povezane s človeškimi viri (navedite)																		
Seštevek za ČLOVEŠKE VIRE – odobritve zunaj RAZDELKA 7																		
ČLOVEŠKI VIRI skupaj (vsi razdelki večletnega finančnega okvira)			11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

⁷¹ Izberite ustrezno proračunsko vrstico ali po potrebi določite drugo; v primeru več proračunskih vrstic bi bilo treba osebje razvrstiti po vsaki posamezni zadevni proračunski vrstici.

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerazporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

8. Stroški drugih upravnih odhodkov za GD GROW IN GD CLIMA

☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.

☒ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Skupaj
<u>Na sedežih ali na ozemlju EU:</u>								
20 02 06 01 – Stroški za službena potovanja in reprezentančni stroški	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 – Stroški za konference in sestanke								
20 02 06 03 – Odbori ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 – Študije in posvetovanja								
20 04 – Odhodki za informacijsko tehnologijo (poslovni) ⁷³								
Druge proračunske vrstice, ki niso povezane s človeškimi viri (po potrebi navedite)								
<u>Na delegacijah Unije</u>								
20 02 07 01 – Stroški za službena potovanja in konference ter reprezentančni stroški								

⁷² Navedite vrsto odbora in skupino, v katero spada.

⁷³ Mnenje GD DIGIT – Potrebna je skupina za naložbe v informacijsko tehnologijo (glej Smernice o financiranju informacijske tehnologije, C(2020) 6126 final z dne 10. septembra 2020, str. 7).

20 02 07 02 – Nadaljnje usposabljanje osebja								
20 03 05 – Infrastruktura in logistika								
Druge proračunske vrstice, ki niso povezane s človeškimi viri (po potrebi navedite)								
Seštevek za Drugo – RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Skupaj
Odhodki za tehnično in upravno pomoč (brez zunanjih sodelavcev) iz odobritev za poslovanje (nekdanje vrstice BA):								
– na sedežu								
– na delegacijah Unije								
Drugi odhodki za upravljanje v raziskovalni dejavnosti								
Odhodki politike informacijske tehnologije za operativne programe ⁷⁴								
Poslovni odhodki informacijske tehnologije za operativne programe ⁷⁵								

⁷⁴ Mnenje GD DIGIT – Potrebna je skupina za naložbe v informacijsko tehnologijo (glej Smernice o financiranju informacijske tehnologije, C(2020) 6126 final z dne 10. septembra 2020, str. 7).

Druge proračunske vrstice, ki niso povezane s človeškimi viri (po potrebi navedite)								
Seštevek za Drugo – odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira								
Drugi upravni odhodki skupaj (vsi razdelki večletnega finančnega okvira)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

⁷⁵ Ta postavka vključuje lokalne upravne sisteme in prispevke k sofinanciranju poslovnih sistemov informacijske tehnologije (glej Smernice o financiranju informacijske tehnologije, C(2020) 6126 final z dne 10. septembra 2020).

9. Upravni stroški skupaj za GD GROW in GD CLIMA (vsi razdelki večletnega finančnega okvira)

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Povzetek	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Skupaj
Razdelek 7 – Človeški viri	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
Razdelek 7 – Drugi upravni odhodki	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Seštevek za Razdelek 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
Odobritve zunaj razdelka 7 – Človeški viri								
Odobritve zunaj razdelka 7 – Drugi upravni odhodki								
Seštevek za druge razdelke								
SKUPAJ RAZDELEK 7 in odobritve zunaj RAZDELKA 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648

Potrebe po odobritvah za upravne zadeve se krijejo z odobritvami, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerezporejene, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na obstoječe proračunske omejitve.

10. Metode izračuna za oceno stroškov

10.1. Človeški viri

Ta del določa metodo izračuna, ki se uporablja za ocenjevanje človeških virov, ki se štejejo za potrebne (predpostavke o količini dela, vključno s posebnimi delovnimi mesti (delovni profili Sysper 2), kategorije osebja in ustrezni povprečni stroški).

RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira
OPOMBA: povprečni stroški vsake kategorije uslužbencev na sedežu so dostopni na BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx.
☐ Uradniki in začasni uslužbenci <u>10,5 EPDČ v letu 2022 za pripravo delegiranih in izvedbenih aktov, organizacijo in nadzor tržnega nadzora za emisije, pregledovanje, poročanje in posodabljanje.</u> <u>12 EPDČ v letu 2023 za pripravo delegiranih in izvedbenih aktov, organizacijo in nadzor tržnega nadzora za emisije, pregledovanje, poročanje in posodabljanje.</u> <u>11 EPDČ v obdobju 2024–2025 za spremljanje delegiranih in izvedbenih aktov, organizacijo in nadzor tržnega nadzora za emisije, pregledovanje, poročanje in posodabljanje.</u> <u>6,5 EPDČ v obdobju 2026–2028 za spremljanje delegiranih in izvedbenih aktov, organizacijo in nadzor tržnega nadzora za emisije, pregledovanje, poročanje in posodabljanje.</u>
☐ Zunanji sodelavci <u>1 EPDČ v obdobju 2022–2023 za podporo pri pripravi delegiranih in izvedbenih aktov, organizacijo in nadzor tržnega nadzora za emisije, pregledovanje, poročanje in posodabljanje.</u>
Odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira
☐ Samo delovna mesta, ki se financirajo iz proračuna za raziskave

☐ Zunanji sodelavci

10.2. Drugi upravni odhodki

*Podrobno navedite metodo izračuna, uporabljeno za vsako proračunsko vrstico,
zlasti z njo povezane predpostavke (npr. število letnih sestankov, povprečni stroški itd.).*

RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira

Približno 12 misij v državah članicah v obdobju 2022–2028.

Približno trije dnevi sestankov na leto v obdobju 2022–2024 (sestanki Tehničnega odbora za motorna vozila in foruma).

Odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira