

Bruxelles, 19. prosinca 2025.
(OR. en)

17050/25

**Međuinstitucijski predmet:
2025/0422 (COD)**

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

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	17. prosinca 2025.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2025) 993 final
Predmet:	Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni uredaba (EZ) br. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 i (EU) 2024/1257 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pojednostavnjenja tehničkih zahtjeva i postupaka ispitivanja za motorna vozila te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 70/157/EEZ i Uredbe br. 540/2014 Europskog parlamenta i Vijeća

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2025) 993 final.

Priloženo: COM(2025) 993 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 16.12.2025.
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni uredaba (EZ) br. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 i (EU) 2024/1257
Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pojednostavnjenja tehničkih zahtjeva i
postupaka ispitivanja za motorna vozila te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća
70/157/EEZ i Uredbe br. 540/2014 Europskog parlamenta i Vijeća**

{SWD(2025) 1056 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Vrijednosni lanac u automobilske industriji okosnica je gospodarstva EU-a kojem doprinosi s 589,3 milijarde EUR i 3,7 % ukupne dodane vrijednosti europskog BDP-a i radnim mjestima za 10,6 milijuna Europljana¹.

U sve nepredvidljivijem trgovinskom okruženju stabilnost i postojana konkurentnost automobilske industrije ključne su za stratešku autonomiju i globalni gospodarski položaj EU-a.

U analizama iz novijih izvješća na visokoj razini koja su sastavili Enrico Letta i Mario Draghi² smanjenje regulatornog opterećenja i pojednostavnjenje zakonodavstva EU-a uvršteni su među glavne prioritete. Iako postojeći regulatorni okvir donosi predvidljivost i pomaže u postizanju zajedničkih ciljeva javne politike, ne bi trebao nepotrebno opterećivati industriju ni stvarati nepotrebne troškove. Predstavnici automobilske industrije EU-a nedavno su ukazali na to da se europski proizvođači vozila do 2030. moraju uskladiti s velikim brojem propisa³, što u određenim slučajevima stvara i do 25 % troškova za istraživanje i razvoj⁴.

U svojim političkim smjernicama za mandat Europske komisije 2024. – 2029.⁵ predsjednica von der Leyen predstavila je viziju usmjerenu na održivo blagostanje i jačanje konkurentnosti u cijeloj Europi i naglasila potrebu da se ubrza i olakša poslovanje. To je dodatno razrađeno u Kompasu konkurentnosti, donesenom u siječnju 2025.⁶, nakon čega su u veljači 2025. uslijedili Plan za čistu industriju⁷ i Komunikacija o provedbi i pojednostavnjenju „Jednostavnija i brža Europa”⁸. Pojednostavnjeni regulatorni okvir sa smanjenim administrativnim opterećenjem naveden je kao jedan od temelja tog novog plana za konkurentnost.

¹ Brojke se temelje na podacima Eurostata iz tablica FIGARO: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>

² Draghijevo izvješće o konkurentnosti EU-a: https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_hr.

³ Prijedlog ACEA-e za pojednostavnjeni regulatorni okvir: <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ Dokument o politikama ACEA-e, *EU regulatory framework for the decarbonisation of road transport*: <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ Političke smjernice za razdoblje 2024. – 2029.: https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_hr

⁶ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Kompas konkurentnosti za EU, COM(2025) 30 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>

⁷ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Plan za čistu industriju: zajednički plan za dekarbonizaciju i konkurentnost, COM(2025) 85 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>.

⁸ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Jednostavnija i brža Europa: Komunikacija o provedbi i pojednostavnjenju, COM(2025) 47 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex:52025DC0047>

U skladu s tim planom pojednostavnjenja u Industrijskom akcijskom planu za europski automobilski sektor⁹, donesenom u ožujku 2025., navodi se da će Komisija u savjetovanju s dionicima sastaviti paket za regulatorno pojednostavnjenje za automobilsku industriju poboljšanjem usklađenosti i dosljednosti različitih regulatornih zahtjeva. Najavljena je i Komisijina namjera da pri izradi novih zakonodavnih prijedloga industriji daje dovoljno vremena da te nove regulatorne zahtjeve za motorna vozila uzme u obzir u procesu razvoja proizvoda. Taj plan pojednostavnjenja posebno je važan s obzirom na sve veću složenost razvoja i arhitekture vozila, uključujući softver, modele umjetne inteligencije i povećanje autonomije.

U skladu s prethodno navedenim planovima u okviru skupnog paketa za automobilsku industriju pojednostavnit će se i racionalizirati određene odredbe i postupci u sljedećim aktima kako bi se postigli sljedeći specifični ciljevi:

- uklanjanje regulatornih prepreka za širu upotrebu električnih lakih gospodarskih vozila

Električna laka gospodarska vozila teža su zbog mase njihove baterije. Iako imaju isti korisni teret i primjere upotrebe kao lako gospodarsko vozilo s motorom s unutarnjim izgaranjem najveće dopuštene mase manje od 3,5 tona, obuhvaćeni su pravilima o vremenu vožnje i odmoru koja podrazumijevaju ugradnju i upotrebu tahografa za gospodarska vozila najveće dopuštene mase veće od 3,5 tona, kao i zahtjevom da budu opremljeni uređajima za ograničavanje brzine. Električna laka gospodarska vozila s masom većom od 3,5 tona stoga su manjeprivlačna kupcima, od kojih su mnogi MSP-ovi i mikropoduzeća, zbog troškova povezanih s ugradnjom i upotrebom tahografa¹⁰ i uređaja za ograničavanje brzine. Takvo dodatno opterećenje usporava povećanje broja električnih kombija u usporedbi sa sličnim kombijima s motorom s unutarnjim izgaranjem, što može dovesti i do većih poteškoća za proizvođače vozila u postizanju ciljnih vrijednosti emisija CO₂ za laka gospodarska vozila.

To je pitanje prepoznato i uzeto u obzir i u nedavnoj reviziji Direktive EU-a o vozačkim dozvolama¹¹, prema kojoj će vozačka dozvola kategorije B biti valjana dvije godine nakon prvog izdavanja za vozila čija je najveća dopuštena masa veća od 3,5 tona, ali nije veća od 4,25 tona.

Uredba (EZ) br. 561/2006¹²: tom se uredbom utvrđuju pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora vozača vozila koji obavljaju cestovni prijevoz robe, kao i vozača koji obavljaju cestovni prijevoz putnika, kako bi se osiguralo pošteno tržišno natjecanje među cestovnim prijevoznicima, poboljšali radni uvjeti vozača i doprinijelo sigurnosti na cestama.

⁹ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Industrijski akcijski plan za europski automobilski sektor, COM(2025) 95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TEXT/?uri=celex:52025DC0095>

¹⁰ Tahograf je uređaj koji bilježi vrijeme vožnje, stanke i razdoblja odmora, kao i razdoblja drugih aktivnosti i dostupnost vozača koji obavljaju cestovni prijevoz robe ili putnika.

¹¹ Direktiva (EU) 2025/2205 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2025. o vozačkim dozvolama, izmjeni Uredbe (EU) 2018/1724 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive (EU) 2022/2561 Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive 2006/126/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 383/2012 (SL L, 2025/2205, 5.11.2025., <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

¹² Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

Tahograf je glavni uređaj za kontrolu vremena vožnje i razdoblja odmora. Ugradnja, izrada i upotreba tahografa uređeni su Uredbom (EU) br. 165/2014¹³.

Uredba (EZ) br. 2019/2144¹⁴: tom se uredbom, poznatom i kao Uredba o općoj sigurnosti, utvrđuju zahtjevi EU-a u pogledu sigurnosti vozila za homologaciju tipa vozila, uključujući one kojima se rješavaju posebna pitanja nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, kao što su pješaci i biciklisti. Uključuje i zahtjev da vozila kategorije N2¹⁵ budu opremljena uređajima za ograničavanje brzine.

- smanjenje troškova prilagodbe povezanih s ispitivanjima emisija na temelju norme Euro 7

U članku 14. stavku 7. Uredbe (EU) 2024/1257¹⁶ o normi Euro 7 utvrđeno je da metode za mjerenje emisija onečišćujućih tvari odražavaju metode utvrđene u Uredbi (EU) 2017/1151¹⁷ (Euro 6). Međutim, iako su u normi Euro 6 utvrđene specifične i znatno više granične vrijednosti emisija za laboratorijsko ispitivanje pri niskoj temperaturi, Uredba o normi Euro 7 ne sadržava granične vrijednosti emisija za taj konkretni postupak ispitivanja. Zahtjev za poštovanje općih graničnih vrijednosti emisija u okviru takvog laboratorijskog ispitivanja pri niskoj temperaturi u suprotnosti je s namjerom članka 14. stavka 7. i povećao bi regulatorno opterećenje za proizvođače vozila i nacionalna homologacijska tijela bez doprinosa okolišnoj učinkovitosti.

Nadalje, u Prilogu V. Uredbi o normi Euro 7 zahtijeva se homologacija tipa za ispitivanja motora teških vozila po tipu vozila. Tim će se zahtjevom uvesti nepotrebno administrativno i

¹³ Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

¹⁴ Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenog 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166 (SL L 325, 16.12.2019., str. 1., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹⁵ Prema definiciji iz članka 4. stavka 1. točke (b) podtočke ii. Uredbe (EU) 2018/858: motorna vozila čija je najveća masa veća od 3,5 tona, ali nije veća od 12 tona.

¹⁶ Uredba (EU) 2024/1257 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. travnja 2024. o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7), izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 i Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (SL L, 2024/1257, 8.5.2024., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

¹⁷ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017. o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 (SL L 175, 7.7.2017., str. 1., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

regulatorno opterećenje jer će se povećati broj ispitivanja bez dodatnih koristi za okoliš. To nije u skladu s namjerom suzakonodavaca da postrože granične vrijednosti emisija za teška vozila uz zadržavanje utvrđenih ispitnih metoda iz Uredbe o normi Euro 6.

Naposljetku, u Uredbi o normi Euro 7 nisu konkretno navedene metode obrade podataka dobivenih iz ugrađenih sustava za praćenje (OBM) i ugrađenih uređaja za praćenje potrošnje goriva i električne energije (OBFCM) koji se nalaze u vozilima Euro 7, što bi moglo dovesti do neusklađenih i neučinkovitih pristupa kojima bi se povećali troškovi za proizvođače vozila i nadležna tijela.

Uredba (EZ) br. 2024/1257: ta uredba, poznata i kao Uredba o normi Euro 7, obuhvaća homologaciju vozila, motora te povezanih sustava i sastavnih dijelova s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija. Njome se uvode i mjere za praćenje emisija, učinkovitosti baterija i emisija tijekom cijelog životnog vijeka vozila putem ugrađenih sustava.

- poboljšanje usklađenosti i izbjegavanje fragmentacije tržišta (buka; interoperabilnost vozila s infrastrukturom i mrežom za punjenje)

Uredbom (EZ) br. 540/2014¹⁸ utvrđuju se obvezne granične vrijednosti razine buke za različite kategorije vozila i razvoj sustava zvučnog upozorenja vozila (AVAS) za električna vozila. Istodobno se u Uredbi EU-a o homologaciji tipa za motorna vozila kao alternativa priznaje sukladnost s pravilnicima UN-a o buci i AVAS-u. Budući da Uredba (EZ) br. 540/2014 ne uključuje mehanizam za ažuriranje zahtjeva u skladu s promjenama u pravilnicima UN-a, stvoren je usporedni skup pravila za homologaciju tipa za motorna vozila s mogućim pravnim prazninama i nedosljednostima za automobilsku industriju, nacionalna homologacijska tijela i tijela za nadzor tržišta.

Uredba (EZ) br. 540/2014: cilj je te uredbe reducirati glavne izvore buke koju uzrokuju motorna vozila. Uredbom se utvrđuju granične vrijednosti razine buke za različite kategorije vozila i pravila o označivanju i informiranju potrošača te razvoju sustava zvučnog upozorenja vozila (AVAS) za električna vozila.

Budući da se tehnologija električnih vozila na baterije brzo razvija i da ih ima sve više na tržištu, interoperabilnost vozila, infrastrukture za punjenje i elektroenergetske mreže postaje sve važnija. Usklađen pristup interoperabilnosti na razini EU-a ključan je kako bi se izbjegla fragmentacija određenih tehničkih zahtjeva koji se trenutačno definiraju izvan okvira za homologaciju vozila, posebno u pogledu provedbe revidiranih mrežnih pravila (DDC 2.0 – Uredba (EU) 2016/1388¹⁹ i RfG 2.0 – Uredba (EU) 2016/631²⁰). Stoga će, kako bi se osigurale usklađene mogućnosti električnih vozila na baterije i omogućile interoperabilne

¹⁸ Uredba (EU) br. 540/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. travnja 2014. o razini buke motornih vozila i zamjenskih sustava za prigušivanje te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage Direktive 70/157/EEZ (SL L 158, 27.5.2014., str. 131., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

¹⁹ Uredba Komisije (EU) 2016/1388 od 17. kolovoza 2016. o uspostavljanju mrežnih pravila za priključak kupca (SL L 223, 18.8.2016., str. 10., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

²⁰ Uredba Komisije (EU) 2016/631 od 14. travnja 2016. o uspostavljanju mrežnih pravila za zahtjeve za priključivanje proizvođača električne energije na mrežu (SL L 112, 27.4.2016., str. 1., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

usluge vozilo-mreža (V2G), ta vozila morati ispunjavati određene tehničke zahtjeve. Zbog toga bi u Uredbi (EU) 2018/858²¹ trebalo utvrditi ovlast Komisije.

Uredba (EU) 2018/858: ta uredba je opći okvir s pravilima na razini EU-a o tehničkim zahtjevima i postupcima kojima se nastoji osigurati da su novi tipovi motornih vozila i njihovih prikolica u skladu sa zahtjevima o sigurnosti i zaštiti okoliša koje je odobrio EU. Cilj je povećati razinu kvalitete i neovisnosti homologacije tipa vozila.

- ubrzavanje šire upotrebe malih priuštivih električnih vozila

Trenutačno na europskom tržištu nema dovoljno malih priuštivih električnih vozila. Segmenti A i B bilježe pad prodaje od 1,6 milijuna u odnosu na 2019., a 70 % novih prodanih električnih vozila na baterije 2024. činili su veliki automobili (segmenti E i F) i SUV-ovi²². To je povezano s općim trendom rasta cijena vozila u EU-u, koji mnogim kućanstvima srednje klase postupno onemogućuje individualno vlasništvo nad vozilima. Stoga je predsjednica Komisije u rujnu 2025. najavila inicijativu za male priuštive automobile kojoj je cilj potaknuti rast tržišta malih električnih vozila. Za to će biti potrebne ciljane regulatorne mjere. Komisija će nastojati zamrznuti nove zahtjeve na 10 godina i predložiti ciljane poticaje u standardima za emisije CO₂ iz malih električnih vozila. Inicijativa može dovesti i do fiskalnih (kao što su programi subvencija) i nefiskalnih poticaja (kao što su rezervirana parkirna mjesta) koji su prema potrebi u skladu s pravilima o državnim potporama. U tu je svrhu u zakonodavstvo koje se odnosi na motorna vozila potrebno dodati definiciju malog električnog automobila koja se može upotrebljavati za ciljane mjere u zakonodavstvu EU-a i u državama članicama. To bi olakšalo poslovanje poduzećima, ojačalo poslovni model za profitabilnu proizvodnju malih priuštivih električnih automobila u Europi i smanjilo cijene za potrošače.

Ovaj je Prijedlog tek prvi korak prema ostvarenju plana pojednostavnjenja za europsku automobilsku industriju. Uključuje samo malen broj ciljanih, ali djelotvornih mjera pojednostavnjenja. U kontekstu pojednostavnjenja dionici su istaknuli druga pitanja povezana s pojednostavnjenjem regulatornog okvira za automobilsku industriju koja nisu obuhvaćena ovom skupnom uredbom, ali će se razmotriti u daljnjem razvoju i provedbi zakonodavstva o motornim vozilima. U okviru savjetovanja s dionicima Udruženje europskih proizvođača automobila (ACEA) navelo je oko 130 budućih zakonodavnih akata koji utječu na automobilsku industriju²³.

²¹ Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

²² „Segmenti” vozila odnose se na neformalne razrede veličine koji se obično upotrebljavaju na europskom tržištu. Segment A: miniautomobili (npr. vrlo mali gradski automobili). Segment B: mali automobili / superminiji. Segment C: automobili nižeg srednjeg / kompaktnog razreda. Segment D: automobili višeg srednjeg razreda / srednje veličine. Segment E: poslovni/veliki automobili. Segment F: luksuzna vozila / vodeći modeli. Te su kategorije uobičajeni opisi, a ne zakonski definirani razredi.

²³ Uredba REACH; Uredba o razvrstavanju, označavanju i pakiranju tvari i smjesa; Uredba o postojanim organskim onečišćujućim tvarima; Uredba o baterijama; Direktiva o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora; Akt o podacima; Uredba o fluoriranim stakleničkim plinovima; Direktiva o ograničavanju opasnih tvari; Akt o kritičnim sirovinama; Europska uredba o održivim proizvodima; Direktiva o radijskoj opremi; Direktiva o niskom naponu; Direktiva o elektromagnetskoj kompatibilnosti; Direktiva o pirotehničkim sredstvima; Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva;

Međutim, taj popis ACEA-e uključuje gotovo 70 izmjena pravilnikâ UN-a, koji u ovom trenutku nisu svi obvezni u zakonodavstvu EU-a. Od toga je Europska komisija utvrdila približno 40 izmjena postojećih pravilnika UN-a ili novih pravilnika UN-a koje će Komisija odgoditi ili ih neće donijeti u EU-u.

Nadalje, plan pojednostavnjenja temeljit će se na sljedećim općim načelima:

Grupiranje regulatornih zahtjeva u serije

Komisija bi pri utvrđivanju obveznih datuma primjene u sekundarnom zakonodavstvu mogla grupirati nove regulatorne zahtjeve za motorna vozila, osim ako je zakonodavac u pravnom aktu utvrdio drugi datum. Odredio bi se „datum roka za usklađivanje s propisima u automobilskom sektoru”, čime bi se poduzećima olakšalo to usklađivanje.

Osim toga, Komisija će osigurati, u mjeri u kojoj je to pravno moguće, da se za zakonodavstvo koje se ne odnosi na automobilsku industriju uspostavi mehanizam kojim će se osigurati da zahtjevi za automobilsku industriju stupe na snagu na „datum roka za usklađivanje s propisima u automobilskom sektoru”.

Poštovanje vremena za prilagodbu potrebnog industriji

U Industrijskom akcijskom planu za europski automobilski sektor Komisija se obvezala da će pri izradi zakonodavnih prijedloga industriji dati dovoljno vremena da takve nove regulatorne zahtjeve uzme u obzir u procesu razvoja proizvoda. To je opće načelo, Komisija je spremna poštovati ga, ali se ne može pretvoriti u pravni zahtjev u skupnom aktu.

Područje primjene novih regulatornih zahtjeva

U zakonodavstvu koje se odnosi na motorna vozila uvijek postoji različit datum primjene za nove tipove vozila i za sva nova vozila (tj. za postojeće tipove vozila) kako bi se uzela u obzir potreba za preoblikovanjima. U određenim slučajevima, kao što je Uredba o sustavu eCall, zahtjevi su utvrđeni samo za nove tipove vozila. Odluku da se ne reguliraju postojeći tipovi vozila potrebno je donijeti na pojedinačnoj osnovi, uzimajući u obzir troškove preoblikovanja postojećih tipova vozila, koji mogu imati velik utjecaj na male automobile s nižim maržama, i koristi novih regulatornih zahtjeva.

Pojednostavnjenje okvira za homologaciju

S obzirom na sve brže inovacije u industriji, posebno trendove u automatiziranoj vožnji i ažuriranju softvera, primjereno je procijeniti potencijal za pojednostavnjenje okvira EU-a za homologaciju motornih vozila. Regulatorna složenost može ograničavati proizvođače iz EU-a u globalnom tržišnom natjecanju s proizvođačima iz drugih jurisdikcija.

Komisija će 2026. provesti evaluaciju Uredbe (EU) 2018/858 o okviru za homologaciju tipa motornih vozila. To će pomoći u procjeni potencijala za smanjenje troškova ispitivanja i izvješćivanja za automobilsku industriju. U preliminarnoj analizi koju su provele službe Komisije utvrđen je potencijal za smanjenje broja laboratorijskih ispitivanja tijekom homologacije provedbom više virtualnih ispitivanja i primjenom postupaka procjene rizika kako bi se procijenilo kako se *ex ante* ispitivanja mogu najbolje kombinirati s praćenjem u upotrebi (kako se već primjenjuje u Uredbi o normi Euro 7, u kojoj se jednostavnija *ex ante* ispitivanja dopunjuju praćenjem učinkovitosti emisija u vozilu).

Akt o umjetnoj inteligenciji; Uredba o nadzoru tržišta; Direktiva o tlačnoj opremi; Direktiva o jednostavnim tlačnim posudama; Direktiva o pokretnoj tlačnoj opremi; Direktiva o inteligentnim prometnim sustavima; Mrežni kodeks za mrežne priključke; Akt o kibernetičkoj otpornosti; Uredba o strojevima; Direktiva o tehničkoj ispravnosti vozila.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Prijedlog je dio paketa mjera koje se odnose na konkurentnost europske automobilske industrije. Cilj mu je smanjiti administrativne troškove i troškove prilagodbe za industrije kako bi se osiguralo dobro funkcioniranje jedinstvenog tržišta motornih vozila i istodobno održati visoku razinu sigurnosti i okolišne učinkovitosti utvrđene u regulatornom okviru.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Ova inicijativa pridonosi pojednostavnjenju regulatornog okvira za automobilsku industriju, kako je najavljeno u **Industrijskom akcijskom planu za europski automobilski sektor**. Dio je paketa za automobilsku industriju, zajedno s revizijom učinkovitosti u pogledu CO₂ za automobile i kombije, aktom o dekarbonizaciji korporativnih voznih parkova i paketom potpore proizvođačima baterija kako bi se povećala konkurentnost automobilske industrije EU-a u prelasku na mobilnost s nultim emisijama.

U skladu s Akcijskim planom ovom se inicijativom poboljšava usklađenost i dosljednost različitih regulatornih zahtjeva. Njome se provode ciljevi plana pojednostavnjenja i Strategije za jedinstveno tržište za automobilsku industriju. Mjere pojednostavnjenja ne utječu na ciljeve politike na kojima se temelje relevantne uredbe. Mjere pridonose dekarbonizaciji automobilske industrije uklanjanjem regulatornih prepreka za porast broja električnih lakih gospodarskih vozila, u skladu s vrijednostima emisija CO₂ za automobile i kombije. Mjere pojednostavnjenja ne utječu na okolišnu učinkovitost vozila i u potpunosti su usklađene s okolišnim ciljevima smanjenja onečišćenja zraka i buke iz okoliša uzrokovanih motornim vozilima. Mjerama pojednostavnjenja ne smanjuje se sigurnost vozila i one su u potpunosti usklađene s politikama EU-a za sigurnost na cestama.

Nadalje, Digitalni omnibus²⁴ sadržava tehničke izmjene digitalnog zakonodavstva povezanog s automobilskim sektorom, uključujući, među ostalim, početak primjene odredaba o visokorizičnoj umjetnoj inteligenciji, preostalu obradu osobnih podataka posebne kategorije za treniranje, testiranje i rad umjetne inteligencije te konsolidaciju odredaba zakonodavstva EU-a o podacima.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Prijedlog se temelji na člancima 91. i 114. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s izvornim pravnim osnovama za donošenje sektorskih okvira, koji se ovim Prijedlogom nastoje izmijeniti.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Uredbe koje treba izmijeniti pravni su akti EU-a. Stoga je te uredbe potrebno izmijeniti na razini EU-a.

²⁴ Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni uredaba (EU) 2016/679, (EU) 2018/1724, (EU) 2018/1725, (EU) 2023/2854 i direktiva 2002/58/EZ, (EU) 2022/2555 i (EU) 2022/2557 u pogledu pojednostavnjenja digitalnog zakonodavnog okvira te o stavljanju izvan snage uredaba (EU) 2018/1807, (EU) 2019/1150, (EU) 2022/868 i Direktive (EU) 2019/1024 (Digitalni omnibus) (COM(2025) 837 final, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

- **Proporcionalnost**

Inicijativa ne prelazi ono što je potrebno za postizanje ciljeva pojednostavnjenja i smanjenja opterećenja bez smanjenja zaštite zdravlja ljudi i okoliša.

- **Odabir instrumenta**

Ovim se Prijedlogom izmjenjuju uredbe donesene redovnim zakonodavnim postupkom i stoga izmjene tih uredaba treba donijeti uredbom u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom.

3. **REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA**

- ***Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Nije primjenjivo.

- **Savjetovanja s dionicima**

U kontekstu strateškog dijaloga o budućnosti europske automobilske industrije u siječnju 2025. i javnog savjetovanja o budućnosti europske automobilske industrije²⁵ predvodnici industrije istaknuli su potrebu za pojednostavnjenjem regulatornog okvira. Komisija je nakon toga ispitala stajališta industrije i drugih dionika u raznim bilateralnim kontaktima putem pisanih podnesaka dionika koji su sadržavali prijedloge za regulatorno pojednostavnjenje te na sastanku s Radnom skupinom za motorna vozila²⁶. Razni prijedlozi za pojednostavnjenje ili pojašnjenje određenih odredaba zakonodavstva o automobilske industriji i uklanjanje prekomjernog administrativnog opterećenja koje proizlazi iz tih odredaba izneseni su u prijedlozima dionika.

Europska komisija pokrenula je 14. listopada 2025. ciljano savjetovanje s dionicima u obliku internetske ankete kako bi prikupila povratne informacije o preliminarnom popisu izmjena postojećih propisa u vezi s automobilske industrijom. Ta je anketa poslana više od 130 dionika (68 odgovora) iz automobilske industrije, uključujući proizvođače vozila, proizvođače automobilskih dijelova, industrijska udruženja, nevladine organizacije, operatore voznih parkova, nacionalna homologacijska tijela, tijela za nadzor tržišta i druga relevantna nacionalna tijela. Dionici su pozvani da iznesu stajališta o preliminarnom popisu izmjena, tj. očekuju li da će mjere imati pozitivan, neutralan ili negativan gospodarski, socijalni ili okolišni učinak te učinak na regulatorno opterećenje. Komisija je od dionika primila nekoliko dokumenata o stajalištu s dodatnim prijedlozima, podacima i procjenama troškova koji su uzeti u obzir u pripremi ovog Prijedloga.

Sve skupine dionika izrazile su snažnu potporu predloženim mjerama.

- **Procjena učinka**

Budući da je bilo potrebno hitno iznijeti prijedlog za rješavanje utvrđenih problema kako bi se smanjilo administrativno opterećenje za poduzeća i tijela, nije bilo moguće pripremiti procjenu učinka.

Međutim, u skladu s načelima bolje regulative, ovom je Prijedlogu priložen radni dokument službi Komisije koji uključuje analizu učinaka predloženih mjera na temelju postojećih

²⁵ Javno savjetovanje o budućnosti europske automobilske industrije https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry_hr

²⁶ Stručna skupina Komisije s predstavnicima država članica i širokim rasponom dionika iz automobilske industrije i civilnog društva.

podataka i informacija prikupljenih tijekom ciljanog savjetovanja s dionicima te pisanih doprinosa dionika.

Na temelju dostupnih informacija očekuje se da će izmjene dovesti do znatnih godišnjih ušteda troškova u iznosu od 706 milijuna EUR za građane, javne uprave i industriju, uključujući MSP-ove.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Ovaj je Prijedlog dio nastojanja Europske komisije da poveća blagostanje i otpornost EU-a smanjenjem regulatornog opterećenja za građane, poduzeća i javne uprave u EU-u. Prijedlogom se stoga nastoje pojednostavniti odredbe zakonodavstva u vezi s automobilskom industrijom, smanjiti nepotrebna opterećenja i troškovi za poduzeća i nadležna tijela, a da se pritom ne ugroze zaštita okoliša i sigurnost vozila.

- **Temeljna prava**

Prijedlog poštuje temeljna prava i načela iz Povelje Europske unije o temeljnim pravima²⁷. Smanjenje administrativnog opterećenja za poduzeća trebalo bi imati društvene koristi u smislu stvaranja bogatstva, zapošljavanja i inovacija. Prijedlogom se istodobno nastoji osigurati visoka razina zaštite zdravlja ljudi i okoliša te sigurnosti vozila.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Ova inicijativa neće podrazumijevati dodatne troškove za Komisiju.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Komisija će pratiti provedbu i primjenu novih odredaba te usklađenost s njima. Nadalje, uredbe koje će se izmijeniti ovim Prijedlogom podliježu redovitoj evaluaciji učinkovitosti, djelotvornosti u postizanju ciljeva, relevantnosti, usklađenosti i dodane vrijednosti u skladu s načelima bolje regulative. Za ovaj Prijedlog nije potreban provedbeni plan.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Predložene izmjene **Uredbe (EZ) br. 561/2006**: prva je predložena izmjena omogućiti državama članicama da od obveze ugradnje pametnih tahografa izuzmu e-kombije kategorije N2²⁸ s najvećom dopuštenom masom većom od 3,5 tona, ali ne većom od 4,25 tona, koji se koriste isključivo u domaćem prometu, kako bi ih se izjednačilo s njihovim pandanom na fosilna goriva, dizelskim kombijima kategorije N1²⁹.

Glavni je očekivani učinak predložene mjere smanjenje troškova za poduzeća, posebno MSP-ove koji su primarni korisnici/kupci takvih kombija, koji više neće morati ugrađivati pametne tahografe za tu vrstu e-kombija. Osim toga, uklanjanje obveze tahografa dovest će i do smanjenja administrativnog opterećenja/troškova za poduzeća/vozače koji više neće morati preuzimati podatke iz tahografa (od dva do četiri sata mjesečno). Osim toga, izjednačavanje uvjeta za dizelske kombije kategorije N1 i e-kombije kategorije N2 nižim cijenama potonjih pomoći će u poticanju porasta broja takvih e-kombija.

²⁷ SL C 326, 26.10.2012., str. 391., ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj

²⁸ U skladu s člankom 4. stavkom 1. točkom (b) podtočkom ii. Uredbe (EU) 2018/858 vozila kategorije N2 su: motorna vozila čija je najveća masa veća od 3,5 tona, ali nije veća od 12 tona.

²⁹ U skladu s člankom 4. stavkom 1. točkom (b) podtočkom i. Uredbe (EU) 2018/858 vozila kategorije N1 su: motorna vozila čija najveća masa nije veća od 3,5 tona.

Motorna vozila za stanovanje ili kampiranje ili kombinacije motornih vozila za stanovanje ili kampiranje koji su teži 7,5 tona također su obuhvaćeni područjem primjene pravila o vremenu vožnje i odmoru te ugradnji i upotrebi tahografa.

U predmetu C-666/21 pred Sudom Europske unije³⁰ jedan je građanin tvrdio da uredbe (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 nisu predviđene za nekomercijalne korisnike i da se takva vozila ne bi trebala smatrati vozilima za komercijalni prijevoz. Međutim, Sud je presudio da se ta pravila mogu primjenjivati na nekomercijalne korisnike koji imaju vozila teža od 7,5 tona. Konkretno, Sud je presudio da „pojam ‚cestovni prijevoz tereta‘ [...] obuhvaća cestovni prijevoz koji obavlja vozilo čija najveća dopuštena masa, u smislu članka 4. točke (m) Uredbe br. 561/2006, kako je izmijenjena, prelazi 7,5 tona, uključujući i situaciju kada je ono prilagođeno kako bi služilo kao prostor ne samo za privremeni privatni boravak, nego i za utovar tereta u nekomercijalne svrhe, dok teretni kapacitet tog vozila i kategorija u koju je upisano u nacionalnom registru cestovnog prometa nemaju utjecaj u tom pogledu”.

Kako bi se pojasnio pravni okvir koji se odnosi na poseban slučaj motornih vozila za stanovanje ili kampiranje s najvećom dopuštenom masom većom od 7,5 tona koja se koriste za privatne potrebe te kako bi se proizvođačima i kupcima takvih vozila pružila pravna jasnoća, druga predložena izmjena sastoji se od dodavanja novog stavka (s) u članak 13. Uredbe (EZ) br. 561/2006 kojim će se državama članicama omogućiti da izuzmu motorna vozila za stanovanje ili kampiranje od pravila o vremenu vožnje i razdobljima odmora te o tahografu. Osim toga, planirano izuzeće tih vozila od obveze tahografa dovest će do smanjenja troškova i većeg povjerenja vozača koji koriste motorna vozila za stanovanje ili kampiranje u turističke svrhe.

Predložene izmjene **Uredbe (EU) br. 2019/2144**: cilj je predložene izmjene izuzeti e-kombije kategorije N2 s najvećom dopuštenom masom većom od 3,5 tona i manjom od 4,25 tona od obveze opremanja uređajima za ograničavanje brzine, kako bi ih se izjednačilo s njihovim pandanom na fosilna goriva, dizelskim kombijima kategorije N1. .

Glavni je očekivani učinak predložene mjere smanjenje troškova za poduzeća, posebno MSP-ove koji su primarni korisnici/kupci takvih kombija. Ušteda troškova neće nastati samo zbog izostanka troškova povezanih s ugradnjom uređaja za ograničavanje brzine, nego i zbog povećane operativne fleksibilnosti koja proizlazi iz mogućnosti da se ta vozila voze nešto većom brzinom na autocesti. Osim toga, izjednačavanje uvjeta za dizelske kombije kategorije N1 i e-kombije kategorije N2 nižim cijenama potonjih pomoći će u poticanju porasta broja takvih e-kombija. Naposljetku, važno je naglasiti da se ne očekuje da će to izuzeće negativno utjecati na okolišnu učinkovitost ili sigurnost predmetnih vozila. Predložene izmjene **Uredbe (EZ) br. 2024/1257**: temperaturni uvjeti „laboratorijskog ispitivanja pri niskoj temperaturi za emisije” iz tablica 1. i 2. Priloga V. obuhvaćeni su ispitnim zahtjevom „plinovite onečišćujuće tvari i PN u ispitivanju na cesti (RDE)” u istim tablicama. Dokazivanje sukladnosti emisija u uvjetima niske temperature (na $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$) obuhvaćeno je ispunjavanjem zahtjeva za stvarne emisije tijekom vožnje (RDE) (od $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $38\text{ }^{\circ}\text{C}$) te se stoga smatra opravdanim ukinuti laboratorijsko ispitivanje pri niskoj temperaturi (tip 6).

Učinci koji se očekuju od predložene mjere prvenstveno su usmjereni na očuvanje namjere suzakonodavaca da se zadrže pravila norme Euro 6 u skladu s člankom 14. stavkom 7. Uredbe (EZ) br. 2024/1257, smanji regulatorno opterećenje bez stvaranja poteškoća pri postizanju usklađenosti i pruži pravna sigurnost.

³⁰ Presuda – 2.3.2023. – Åklagarmyndigheten – Predmet C-666/21, EU:C:2023:149.

Druga predložena mjera sastoji se od upućivanja na „kategorije vozila”, a ne na „tipove vozila” za homologaciju motora Euro 7 (zasebna tehnička jedinica), tj. „potrebna demonstracijska ispitivanja za sva goriva za koja je dodijeljena homologacija po kategoriji tipa vozila i izjava o sukladnosti za sva goriva, sve vrste korisnog tereta i sve primjenjive kategorije vozila u tablicama 3., 4., 7. i 8. Priloga V. Uredbi (EU) 2024/1257”.

Očekuje se da će predložena mjera dovesti do znatnog smanjenja administrativnog i ispitnog regulatornog opterećenja, a da se pritom neće dovesti u pitanje okolišni standardi. Zahvaljujući njoj izbjegava se ponavljanje ispitivanja motora u različitim tipovima vozila koji upotrebljavaju identičnu tehnologiju i smanjuju troškovi povezani s višestrukim homologacijama i postupcima ispitivanja. Mjera podupire stabilnost tržišta i može dovesti do nižih cijena vozila, što koristi gospodarskim subjektima i potrošačima.

Drugom predloženom mjerom pojasnit će se da je Komisija ovlaštena za osmišljavanje mjera kojima se osigurava da se podaci iz ugrađenih sustava za praćenje (OBM) i ugrađenih uređaja za praćenje potrošnje goriva (OBFCM) učinkovito i usklađeno primaju, objedinjuju, obrađuju i pohranjuju kako bi se pratilo stvarne performanse tipova vozila Euro 7.

Usklađena podatkovna infrastruktura OBM-a/OBFCM-a na razini EU-a mogla bi dovesti do znatnih ušteda troškova u usporedbi s time da svaka država članica razvija i održava vlastite sustave. Uštede proizlaze iz ekonomije razmjera, manje udvostručavanja i usklađenih postupaka usklađivanja. Umjesto interakcije s više nacionalnih sustava, proizvođači vozila moći će jednom prenijeti standardizirane podatke, čime će se smanjiti troškovi integracije softvera i certificiranja.

Budući da je **Uredba (EZ) br. 540/2014**^[OBJ] zastarjela, predlaže se njezino stavljanje izvan snage s učinkom od 1. srpnja 2027. Osim toga, u skladu s člankom 14. Uredbe 540/2014 Direktiva Vijeća 70/157/EEZ³¹ stavlja se izvan snage od 1. srpnja 2027. Kako bi se izbjegla pravna nesigurnost, ovim se Prijedlogom potvrđuje stavljanje izvan snage s istim datumom stupanja na snagu.

Kako bi se zamijenilo upućivanje na uredbu stavljenu izvan snage, predlaže se izmjena Priloga II. **Uredbi (EU) 2018/858** upućivanjem na pravilnike Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) u vezi s bukom: Pravilnik br. 51³² o buci vozila kategorija M i N; Pravilnik br. 59³³ o zamjenskim sustavima za prigušivanje i Pravilnik br. 138³⁴ o tihim cestovnim vozilima ili AVAS-u.

Predloženim izmjenama radi upućivanja na pravilnike UN-a stvorili bi se jednaki uvjeti za proizvođače automobila iz EU-a pri prodaji njihovih automobila na globalnoj razini jer ne bi

³¹ Direktiva Vijeća 70/157/EEZ od 6. veljače 1970. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na dopuštenu razinu buke i ispušni sustav motornih vozila (SL L 42, 23.2.1970., str. 16., <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

³² Pravilnik br. 51 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) – Jedinstvene odredbe o homologaciji motornih vozila s najmanje četiri kotača s obzirom na njihove emisije buke (SL L 138, 4.6.2018., str. 1., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/hrv#:~:text=Regulation%20No%2051%20of%20the%20Economic%20Commission%20for,wheels%20with%20regard%20to%20their%20sound%20emissions%20%5B2018%2F798%5D>).

³³ Pravilnik br. 59 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) – Jedinstvene odredbe o homologaciji zamjenskih sustava za prigušivanje (SL L, 2025/844, 30.4.2025., <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Pravilnik br. 138 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UN/ECE) – Jedinstvene odredbe o homologaciji tihih cestovnih vozila s obzirom na njihovu smanjenu čujnost (SL L 9, 13.1.2017., str. 33., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj>).

morali slijediti dva skupa propisa o buci. Predloženim izmjenama uklonile bi se i sve potencijalne pravne praznine te bi one dovele do jednostavnijeg/dosljednijeg okvira za automobilsku industriju, homologacijska tijela i tijela za nadzor tržišta. Osim toga, društvo i okoliš imali bi koristi od poboljšanog područja primjene kojim se ograničava buka od povratne detonacije u ispuhu, aktuatora zvuka i sustava za poboljšanje zvuka. Predlažu se prijelazne odredbe kako bi se osigurao neometan prijelaz industrije na izmijenjeni pravni okvir.

Predložena izmjena **Uredbe (EU) 2018/858**: prva predložena mjera za izmjenu ove Uredbe sastoji se od uvođenja u Prilog I. dio A točku 2. Uredbe (EU) 2018/858 nove točke 2.4. kojom se definira potkategorija za mala električna vozila.

Predložena izmjena omogućit će da se u zakonodavstvu EU-a regulatorne mjere usmjere na tu potkategoriju kako bi se potaknula proizvodnja i šira upotreba malih električnih vozila. Na primjer, pri odlučivanju o datumima primjene budućih propisa o motornim vozilima Komisija će uzeti u obzir razmjerno veći učinak koji novi zahtjevi mogu imati na troškove razvoja malih električnih vozila u usporedbi s težim i skupljim vozilima. Nadalje, uvodi se ciljani poticajni mehanizam [dodati upućivanje na prijedlog revizije standarda za emisije CO₂] u kontekstu standarda za emisije CO₂ iz vozila u obliku olakšice. Time će se proizvođačima vozila omogućiti da iskoriste doprinos malih električnih vozila u postizanju ukupne ciljane vrijednosti emisija CO₂ za cijeli vozni park, što će stvoriti snažan poticaj za proizvođače vozila da proizvode i komercijaliziraju veći broj malih električnih vozila. Nadalje, kako je najavljeno u Industrijskom akcijskom planu za europski automobilski sektor, Komisija treba izdati preporuku s opcijama za programe poticaja koji su se, u skladu s pravilima o državnim potporama, ako je primjenjivo, pokazali učinkovitima u promicanju šire upotrebe vozila s nultim emisijama. Sva električna vozila vjerojatno će imati koristi od Preporuke Komisije, uključujući mala električna vozila, kako je definirano u novoj potkategoriji.

Građani EU-a trebali bi osjetiti očekivane koristi ove izmjene u smislu većih prednosti pri kupnji ili posjedovanju malog električnog automobila, ali to podliježe provedbi tih politika na nacionalnoj razini.

Druga je predložena izmjena Uredbe (EU) 2018/858 uvođenje novog stavka 4. u članak 5.

Tom se mjerom Komisija ovlašćuje za donošenje delegiranih akata radi utvrđivanja tehničkih zahtjeva za potpuno električna vozila (PEV) i hibridna električna vozila s punjenjem iz vanjskog izvora (OVC-HEV) u pogledu komunikacijskog i hardverskog sučelja tih vozila s infrastrukturom za punjenje, elektroenergetskom mrežom i stacionarnim sustavima za napajanje koji podržavaju funkcionalnosti pametnog i dvosmjernog punjenja.

Iako tehnologija električnih vozila brzo napreduje, a interakcija između vozila, infrastrukture za punjenje i elektroenergetske mreže sve se više regulira zakonodavstvom koje nije specifično za sektor (DDC 2.0 – Uredba (EU) 2016/1388 i RfG 2.0 – Uredba (EU) 2016/631), usklađeni pristup tehničkim zahtjevima za vozila u tom području postaje ključan za izbjegavanje fragmentacije i nepotrebnog administrativnog opterećenja i troškova.

U budućnosti će jedinstveni pristup interoperabilnosti biti neophodan za ubrzavanje razvoja novih usluga kao što su kapaciteti za komunikaciju vozilo-mreža (V2G). Te usluge mogu poduprijeti stabilnost mreže, ublažiti vršnu potražnju, smanjiti troškove energije za vlasnike električnih vozila i omogućiti šire korištenje energije iz obnovljivih izvora.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o izmjeni uredaba (EZ) br. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 i (EU) 2024/1257
Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pojednostavnjenja tehničkih zahtjeva i
postupaka ispitivanja za motorna vozila te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća
70/157/EEZ i Uredbe br. 540/2014 Europskog parlamenta i Vijeća**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegove članke 91. i 114.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora³⁵,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija³⁶,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

1. U Draghijevu izvješću o europskoj konkurentnosti iz 2024.³⁷ istaknuto je da bi broj i složenost pravila mogli ograničiti manevarski prostor poduzeća iz Unije i učiniti ih nekonkurentnima. Detaljna analiza uredaba (EZ) br. 561/2006³⁸, (EU) 2018/858³⁹, (EU) 2019/2144⁴⁰ i (EU) 2024/1257⁴¹ Europskog parlamenta i Vijeća ukazala je i na

³⁵ SL C , , str. .

³⁶ SL C , , str. .

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

³⁸ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ Uredba (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o zahtjevima za homologaciju tipa za motorna vozila i njihove prikolice te za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila, u pogledu njihove opće sigurnosti te zaštite osoba u vozilima i nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, o izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 78/2009, (EZ) br. 79/2009 i (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 631/2009, (EU) br. 406/2010, (EU) br. 672/2010, (EU) br. 1003/2010, (EU) br. 1005/2010, (EU) br. 1008/2010, (EU) br. 1009/2010, (EU) br. 19/2011, (EU) br. 109/2011, (EU) br. 458/2011, (EU) br. 65/2012, (EU) br. 130/2012, (EU) br. 347/2012, (EU) br. 351/2012, (EU) br. 1230/2012 i (EU) 2015/166 (SL L 325, 16.12.2019., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

prekomjerno administrativno opterećenje i troškove povezane sa zahtjevima koji su u njima utvrđeni. Na temelju tih nalaza primjereno je pojednostavniti određene obveze proizvođača i nadležnih tijela utvrđene u zakonodavstvu koje se odnosi na automobilsku industriju te smanjiti nepotrebno opterećenje i troškove za poduzeća i tijela, a da se pritom ne ugroze zaštita okoliša i sigurnost vozila.

2. U Industrijskom akcijskom planu za europski automobilski sektor⁴² poziva se na donošenje paketa za regulatorno pojednostavnjenje za automobilsku industriju koji bi poboljšao usklađenost i dosljednost različitih regulatornih zahtjeva.
3. Članak 114. UFEU-a odgovarajuća je pravna osnova za donošenje mjera koje su nužne za uspostavu i funkcioniranje unutarnjeg tržišta. Uz članak 114. UFEU-a, ova bi Uredba trebala imati dodatnu posebnu osnovu kako bi se obuhvatile izmjene Uredbe (EZ) br. 561/2006, koja se temelji na članku 91. UFEU-a.
4. Iako se ova Uredba donosi u interesu uspostave i funkcioniranja unutarnjeg tržišta, pojednostavnjenjem i racionalizacijom tehničkih zahtjeva za motorna vozila, postupaka ispitivanja i pravila o homologaciji podupire se i širi cilj Unije, a to je poticanje postupne integracije zemalja kandidatkinja na tržište Unije. Promicanjem regulatorne konvergencije, usklađivanja s pravilnicima Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) i dosljedne provedbe pravne stečevine Unije ova Uredba doprinosi smanjenju tehničkih prepreka trgovini, jačanju integriranih europskih automobilskih lanaca vrijednosti te jačanju otpornosti i konkurentnosti europskog automobilskeg sektora, a da to ne utječe na autonomiju prava Unije ili donošenje odluka.
5. Kako bi se poboljšali radni uvjeti vozača, sigurnost na cestama i pošteno tržišno natjecanje, uredbama (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća⁴³ propisuje se ugradnja tahografa u vozila za prijevoz robe mase veće od 3,5 tona. Međutim, člankom 3. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 165/2014 državama članicama dopušta se da od tog zahtjeva izuzmu vozila navedena u članku 13. stavcima 1. i 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006.
6. Zbog mase baterije električna laka gospodarska vozila na baterijski pogon mogla bi premašiti masu od 3,5 tona i stoga podliježu zahtjevima utvrđenima u uredbama (EZ) br. 561/2006 i (EU) br. 165/2014, iako imaju isti korisni teret i iste primjere upotrebe kao laka gospodarska vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem koja nisu obuhvaćena područjem primjene tih uredbi. Usklađivanje sa zahtjevima iz uredbi (EZ) br.

⁴¹ Uredba (EU) 2024/1257 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. travnja 2024. o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7), izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 i Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (SL L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Industrijski akcijski plan za europski automobilski sektor (COM(2025) 95 final).

⁴³ Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- 561/2006 i (EU) br. 165/2014 operaterima i vozačima vozila stvara opterećenje i usporava povećanje broja električnih lakih gospodarskih vozila na baterijski pogon.
7. Kako bi se smanjili nepotrebni troškovi za proizvođače i operatore vozila, od kojih su mnoga mala i srednja poduzeća, trebalo bi ukloniti zahtjev za ugradnju tahografa za električna laka gospodarska vozila na baterijski pogon mase manje od 4,25 tona.
 8. Budući da je na državama članicama da odluče hoće li primijeniti tu iznimku, izuzeće bi se trebalo primjenjivati samo na električna laka gospodarska vozila koja se upotrebljavaju isključivo u domaćem prometu.
 9. Kako bi se smanjilo opterećenje koje ugradnja i upotreba tahografa predstavljaju za neprofesionalne vozače koji upravljaju velikim motornim vozilima za stanovanje ili kampiranje u nekomercijalne svrhe i utjecaj koji to može imati na potražnju za takvim vozilima, nacionalna tijela trebala bi moći izuzeti takva vozila i operacije od pravila o vremenu vožnje i odmora te upotrebe tahografa, pod uvjetom da se ne ugrožavaju ciljevi iz članka 1. te uredbe.
 10. Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća dopušta se homologacija motornih vozila s obzirom na razinu buke i sustave zvučnog upozorenja vozila na temelju Uredbe (EU) br. 540/2014 Europskog parlamenta i Vijeća⁴⁴ ili na temelju pravilnikâ UN-a, uključujući pravilnike UNECE-a br. 138⁴⁵, br. 51⁴⁶ i br. 59⁴⁷. Taj paralelni sustav mogao bi uzrokovati fragmentaciju tržišta. Osim toga, Uredba (EU) br. 540/2014 zastarjela je zbog manjka ažuriranja u usporedbi s tri prethodno navedena pravilnika UNECE-a. Kako bi se osigurao dosljedan okvir i potpuna usklađenost s pravilnicima UN-a, Uredbu (EU) br. 540/2014 trebalo bi staviti izvan snage, a Prilog II. Uredbi (EU) 2018/858 trebalo bi izmijeniti kako bi se dopuštala usklađenost samo s primjenjivim pravilnicima UN-a.
 11. Budući da se tehnologija električnih vozila na baterije brzo razvija i da se povećava broj električnih vozila na tržištu, interoperabilnost vozila, infrastrukture za punjenje i elektroenergetske mreže postaje sve važnija. Usklađen pristup interoperabilnosti na razini Unije ključan je kako bi se izbjegla fragmentacija određenih tehničkih zahtjeva koji se trenutačno definiraju izvan okvira za homologaciju vozila, posebno u pogledu provedbe revidiranih mrežnih pravila (mrežna pravila za priključak kupca uspostavljena Uredbom (EU) 2016/1388⁴⁸ i mrežna pravila za zahtjeve za priključivanje proizvođača električne energije na mrežu uspostavljena Uredbom (EU)

⁴⁴ Uredba (EU) br. 540/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. travnja 2014. o razini buke motornih vozila i zamjenskih sustava za prigušivanje te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage Direktive 70/157/EEZ (SL L 158, 27.5.2014., str. 131., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>)

⁴⁵ Pravilnik br. 138 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UN/ECE) – Jedinstvene odredbe o homologaciji tihih cestovnih vozila s obzirom na njihovu smanjenu čujnost [2017/71] (SL L 9, 13.1.2017., str. 33., ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

⁴⁶ Pravilnik br. 51 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) – Jedinstvene odredbe o homologaciji motornih vozila s najmanje četiri kotača s obzirom na njihove emisije buke [2018/798] (SL L 138, 4.6.2018., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Pravilnik br. 59 Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) – Jedinstvene odredbe o homologaciji zamjenskih sustava za prigušivanje [2025/844] (SL L, 2025/844, 30.4.2025., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

⁴⁸ Uredba Komisije (EU) 2016/1388 od 17. kolovoza 2016. o uspostavljanju mrežnih pravila za priključak kupca (SL L 223, 18.8.2016., str. 10., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

2016/631⁴⁹). Stoga će, kako bi se osigurale usklađene mogućnosti električnih vozila na baterije i omogućile interoperabilne usluge vozilo-mreža, vozila morati ispunjavati određene tehničke zahtjeve. Kako bi se osigurala interoperabilnost vozila, infrastrukture za punjenje i elektroenergetske mreže, u Uredbi (EU) 2018/858 Komisiji bi trebalo dodijeliti ovlast za utvrđivanje tehničkih zahtjeva u pogledu komunikacijskog i hardverskog sučelja potpuno električnih vozila (PEV) i hibridnih električnih vozila s punjenjem iz vanjskog izvora (OVC-HEV) s infrastrukturom za punjenje, elektroenergetskom mrežom i stacionarnim elektroenergetskim sustavima.

12. Prelazak na održiviji cestovni promet uglavnom je potaknut rastom prodaje vrhunskih modela električnih vozila. Međutim, kako bi se osigurao kontinuitet te tranzicije, električna vozila moraju biti cjenovno pristupačnija. Ciljane regulatorne mjere (dulje prijelazno razdoblje za nove zahtjeve, ciljani poticaji u standardima za emisije CO₂ iz vozila), fiskalne (kao što su programi subvencija) i nefiskalne (kao što su rezervirana parkirna mjesta), u skladu s pravilima o državnim potporama, ako je primjenjivo, mogu doprinijeti većoj priuštivosti malih električnih vozila. Međutim, pravna definicija malog električnog vozila trenutačno nije navedena u homologacijskom okviru. Stoga je primjereno uvesti potkategoriju u okviru postojeće kategorije vozila M1.
13. Pri odlučivanju o datumima primjene budućih zahtjeva za motorna vozila koji utječu na tu novu potkategoriju malih električnih vozila trebalo bi uzeti u obzir razmjerno veći učinak koji novi zahtjevi mogu imati na troškove razvoja tih vozila u usporedbi s težim i skupljim vozilima.
14. Kako je najavljeno u Industrijskom akcijskom planu za europski automobilski sektor, Komisija treba izdati preporuku s opcijama za programe poticaja koji su se pokazali djelotvornima u promicanju šire upotrebe vozila s nultim emisijama i koji su u skladu s pravilima o tržišnom natjecanju. Preporuke državama članicama za fiskalne mjere (tj. subvencije za kupnju, oslobođenja od poreza, oslobođenje od plaćanja cestarine) i nefiskalne mjere (tj. dodjelu parkirnih prava na temelju veličine, namjensku infrastrukturu za punjenje) mogle bi se temeljiti i na novoj potkategoriji vozila malih električnih automobila.
15. Člankom 3. stavkom 1. Direktive Vijeća 92/6/EEZ⁵⁰ o ugradnji i uporabi uređaja za ograničenje brzine za određene kategorije vozila zahtijeva se ugradnja i upotreba uređaja za ograničavanje brzine u vozilima kategorija N2 i N3. U skladu s tim člankom takva se vozila mogu koristiti na cesti samo ako su opremljena uređajem za ograničavanje brzine. Zahtjev za ugradnju uključen je i u zakonodavstvo o homologaciji motornih vozila Uredbom (EU) 2019/2144 Europskog parlamenta i Vijeća.
16. Zbog mase baterije električna laka gospodarska vozila na baterijski pogon mogla bi premašiti masu od 3,5 tona i podlijegati zahtjevu da budu opremljena uređajem za ograničavanje brzine, iako imaju isti korisni teret i iste primjere upotrebe kao laka gospodarska vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem koja nisu obuhvaćena

⁴⁹ Uredba Komisije (EU) 2016/631 od 14. travnja 2016. o uspostavljanju mrežnih pravila za zahtjeve za priključivanje proizvođača električne energije na mrežu (SL L 112, 27.4.2016., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

⁵⁰ Direktiva Vijeća 92/6/EEZ od 10. veljače 1992. o ugradnji i uporabi uređaja za ograničenje brzine za određene kategorije motornih vozila u Zajednici (SL L 57, 2.3.1992., str. 27., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

područjem primjene Uredbe (EU) 2019/2144. Tim se zahtjevom proizvođačima vozila i poduzećima koja kupuju takva vozila nameću nepotrebni troškovi, što usporava povećanje broja lakih gospodarskih vozila s nultim emisijama na cesti. Stoga je primjereno izuzeti vozila s nultim emisijama kategorije N2 s tehnički dopuštenom najvećom masom opterećenog vozila između 3,5 i 4,25 tona od zahtjeva da budu opremljena uređajima za ograničavanje brzine.

17. Proizvođači vozila kategorija M1 i N1 dužni su provoditi laboratorijska ispitivanja motora na niskim temperaturama u skladu s Prilogom V. Uredbi (EU) 2024/1257. Budući da su temperaturni uvjeti laboratorijskog ispitivanja pri niskoj temperaturi za emisije obuhvaćeni ispitnim zahtjevom „plinovite onečišćujuće tvari i PN u ispitivanju na cesti (RDE)”, dokazivanje sukladnosti emisija u uvjetima niske temperature (na – 7 °C) obuhvaćeno je ispunjavanjem zahtjeva za stvarne emisije tijekom vožnje (od – 7 °C do 38 °C). Stoga je, kako bi se smanjili troškovi za proizvođače povezani s posebnim zahtjevima utvrđenima u Prilogu V. Uredbi (EU) 2024/1257, primjereno ukloniti taj zahtjev za laboratorijska ispitivanja pri niskoj temperaturi jer se takvim uklanjanjem neće ugroziti okolišni standardi osigurani ispitivanjem stvarnih emisija tijekom vožnje.
18. U Prilogu V. Uredbi (EU) 2024/1257 zahtijeva se da se radi ispitivanja motora teških vozila provedu demonstracijska ispitivanja za sva relevantna goriva unutar svakog tipa vozila. Kako bi se znatno smanjili administrativni troškovi povezani s tim ispitivanjima bez ugrožavanja okolišnih standarda, primjereno je uvesti ispitne zahtjeve na razini kategorije vozila u tablicama 1., 2., 3., 4., 7. i 8. tog Priloga V.
19. Uredbom (EU) 2024/1257 uvode se ugrađeni sustavi za praćenje (OBM) i ugrađeni uređaji za praćenje potrošnje goriva i električne energije (OBFCM), čiji je cilj olakšati provjere usklađenosti u stvarnom vremenu, rad na usklađivanju, nadzor životnog ciklusa, smanjenje troškova ispitivanja i pojednostavnjenje provedbenih mjera. Kako bi se učinkovito primali, obrađivali i pohranjivali podaci OBM-a i OBFCM-a, potrebno je pojasniti da ovlast Komisije za donošenje provedbenih mjera obuhvaća i donošenje metoda i zahtjeva potrebnih za praćenje sukladnosti tipova vozila.
20. Kako bi se osigurala pravna jasnoća nakon stavljanja izvan snage Uredbe (EU) br. 540/2014, koja je sadržavala odredbu o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća 70/157/EEZ⁵¹, potrebno je ovom Uredbom predvidjeti stavljanje izvan snage Direktive Vijeća 70/157/EEZ. Kako bi se proizvođačima vozila dalo dovoljno vremena da prilagode svoje proizvodne procese, primjereno je predvidjeti prijelazno razdoblje tijekom kojeg bi vozila i dalje mogla biti homologirana u skladu s Uredbom (EU) br. 540/2014,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Izmjene Uredbe (EZ) br. 561/2006

Članak 13. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006 mijenja se kako slijedi:

⁵¹ Direktiva Vijeća 70/157/EEZ od 6. veljače 1970. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na dopuštenu razinu buke i ispušni sustav motornih vozila (SL L 42, 23.2.1970., str. 16., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

1. umeće se podtočka (fa):
„(fa) vozila koja se koriste za prijevoz tereta, na električni pogon, najveće dopuštene mase koja, uključujući masu prikolice ili poluprikolice, prelazi 3,5 tona, ali ne prelazi 4,25 tona;”;
2. dodaje se podtočka (s):
„(s) motorna vozila za stanovanje ili kampiranje, kako su definirana u dijelu A točki 5.1. Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858, koja se upotrebljavaju isključivo za nekomercijalni prijevoz.”.

Članak 2.

Izmjene Uredbe (EU) 2018/858

Uredba (EU) 2018/858 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 5. umeće se stavak 4.:
„4. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 82. radi dopunjavanja ove Uredbe utvrđivanjem tehničkih zahtjeva u pogledu komunikacijskog i hardverskog sučelja potpuno električnih vozila (PEV) i hibridnih električnih vozila s punjenjem iz vanjskog izvora (OVC-HEV) s infrastrukturom za punjenje, elektroenergetskom mrežom i stacionarnim sustavima za napajanje koji podržavaju funkcionalnosti pametnog i dvosmjernog punjenja.”;
2. prilozi I. i II. mijenjaju se u skladu s Prilogom II. ovoj Uredbi.

Članak 3.

Izmjene Uredbe (EU) 2019/2144

U članku 9. Uredbe (EU) br. 2019/2144, dodaje se stavak 5.a:

„5.a Vozila kategorije N₂ s pogonom na električnu energiju i tehnički dopuštenom najvećom masom opterećenog vozila između 3,5 i 4,25 tona ne moraju biti opremljena uređajima za ograničavanje brzine u skladu s Pravilnikom UN-a br. 89.”

Članak 4.

Izmjene Uredbe (EU) 2024/1257

Uredba (EU) 2024/1257 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 14. stavku 4. točka (j) zamjenjuje se sljedećim:
„(j) metode, zahtjeve i ispitivanja, uključujući pragove sukladnosti, kako bi se osigurao radni učinak uređaja OBFCM, sustava OBD i OBM i senzora tih uređaja i sustava, slanje podataka zabilježenih tim uređajima i sustavima vanjskim uređajima, među ostalim radi praćenja sukladnosti tipova vozila;”;
2. Prilog V. mijenja se u skladu s Prilogom I. ovoj Uredbi.

Članak 5.

Stavljanje izvan snage

1. Uredba (EU) br. 540/2014 stavlja se izvan snage.
2. Direktiva 70/157/EEZ stavlja se izvan snage s učinkom od 1. srpnja 2027.

Članak 6.

Prijelazna odredba

Potvrde o sukladnosti za nova vozila proizvedena nakon [Ured za publikacije – unijeti datum stupanja na snagu ove Uredbe] i odobrena prije 1. srpnja 2028. u skladu s Uredbom (EU) 540/2014 ostaju valjane za potrebe članka 48. i 49. Uredbe (EU) 2018/858.

Članak 7.

Stupanje na snagu i primjena

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

2. Primjenjuje se od [dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*]. Međutim, članak 3. primjenjuje se od ... [datum prenošenja u prijedlogu o izmjeni Direktive 92/6].

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu,

Za Europski parlament
Predsjednica

Za Vijeće
Predsjednik

IZVJEŠTAJ O FINANCIJSKIM I DIGITALNIM ASPEKTIMA ZAKONODAVNOG PRIJEDLOGA

1.	OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE.....	3
1.1.	Naslov prijedloga/inicijative	3
1.2.	Predmetna područja politike	3
1.3.	Ciljevi.....	3
1.3.1.	Opći ciljevi	3
1.3.2.	Specifični ciljevi.....	3
1.3.3.	Očekivani rezultati i učinak	3
1.3.4.	Pokazatelji uspješnosti	3
1.4.	Prijedlog/inicijativa odnosi se na:	4
1.5.	Obrazloženje prijedloga/inicijative	4
1.5.1.	Potrebe koje treba zadovoljiti kratkoročno ili dugoročno, uključujući detaljan vremenski okvir provedbe inicijative.....	4
1.5.2.	Dodana vrijednost sudjelovanja EU-a (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ovog odjeljka „dodana vrijednost sudjelovanja EU-a” je vrijednost koja proizlazi iz djelovanja EU-a i dodatna je u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.....	4
1.5.3.	Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava	4
1.5.4.	Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima	5
1.5.5.	Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele	5
1.6.	Trajanje prijedloga/inicijative i njegova/njezina financijskog učinka	6
1.7.	Planirani načini izvršenja proračuna	6
2.	MJERE UPRAVLJANJA	8
2.1.	Pravila praćenja i izvješćivanja.....	8
2.2.	Sustavi upravljanja i kontrole.....	8
2.2.1.	Obrazloženje načina izvršenja proračuna, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole.....	8
2.2.2.	Informacije o utvrđenim rizicima i sustavima unutarnje kontrole uspostavljenima za njihovo smanjenje	8
2.2.3.	Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrola i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju).....	8
2.3.	Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti.....	9
3.	PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE.....	10

3.1.	Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak	10
3.2.	Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva	12
3.2.1.	Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje	12
3.2.1.1.	Odobrena sredstva iz izglasanog proračuna	12
3.2.1.2.	Odobrena sredstva iz vanjskih namjenskih prihoda	17
3.2.2.	Procijenjena ostvarenja financirana odobrenim sredstvima za poslovanje	22
3.2.3.	Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva	24
3.2.3.1.	Odobrena sredstva iz izglasanog proračuna	24
3.2.3.2.	Odobrena sredstva iz vanjskih namjenskih prihoda	24
3.2.3.3.	Ukupna odobrena sredstva	24
3.2.4.	Procijenjene potrebe za ljudskim resursima	25
3.2.4.1.	Financirano iz izglasanog proračuna	25
3.2.4.2.	Financirano iz vanjskih namjenskih prihoda	26
3.2.4.3.	Ukupne potrebe za ljudskim resursima	26
3.2.5.	Pregled procijenjenog učinka na ulaganja povezana s digitalnom tehnologijom	28
3.2.6.	Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom	28
3.2.7.	Doprinos trećih strana	28
3.3.	Procijenjeni učinak na prihode	29
4.	DIGITALNI ASPEKTI	29
4.1.	Zahtjevi relevantni za digitalizaciju	30
4.2.	Podaci	30
4.3.	Digitalna rješenja	31
4.4.	Procjena interoperabilnosti	31
4.5.	Mjere za potporu digitalnoj provedbi	32

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

1.2. Predmetna područja politike

1.3. Ciljevi

1.3.1. Opći ciljevi

1.3.2. Specifični ciljevi

Specifični cilj br.

1.3.3. Očekivani rezultati i učinak

Navesti očekivane učinke prijedloga/inicijative na ciljane korisnike/skupine.

1.3.4. Pokazatelji uspješnosti

Navesti pokazatelje za praćenje napretka i postignuća.

1.4. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

- novo djelovanje
- novo djelovanje nakon pilot-projekta / pripremnog djelovanja⁵²
- produljenje postojećeg djelovanja
- spajanje ili preusmjeravanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje

1.5. Obrazloženje prijedloga/inicijative

1.5.1. Potrebe koje treba zadovoljiti kratkoročno ili dugoročno, uključujući detaljan vremenski okvir provedbe inicijative

1.5.2. Dodana vrijednost sudjelovanja EU-a (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili

⁵² U smislu članka 58. stavka 2. točke (a) ili (b) Financijske uredbe.

komplementarnosti). Za potrebe ovog odjeljka „dodana vrijednost sudjelovanja EU-a” je vrijednost koja proizlazi iz djelovanja EU-a i dodatna je u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.

Razlozi za djelovanje na razini EU-a (*ex ante*)

Očekivana dodana vrijednost EU-a (*ex post*)

1.5.3. Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava

--

1.5.4. Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima

--

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

--

1.6. Trajanje prijedloga/inicijative i njegova/njezina financijskog učinka

Ograničeno trajanje

- na snazi od [DD. MM.] GGGG. do [DD. MM.] GGGG.
- financijski učinak od GGGG. do GGGG. za odobrena sredstva za preuzimanje obveza i od GGGG. do GGGG. za odobrena sredstva za plaćanje

Neograničeno trajanje

- početna provedba od GGGG. do GGGG.
- redovna provedba.

1.7. Planirani načini izvršenja proračuna

Izravno upravljanje Komisije

- preko njezinih službi, uključujući osoblje u delegacijama Unije
- preko izvršnih agencija

Podijeljeno upravljanje s državama članicama

Neizravno upravljanje povjeravanjem zadaća izvršenja proračuna:

- trećim zemljama ili tijelima koja su one imenovale
- međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti)
- Europskoj investicijskoj banci i Europskom investicijskom fondu
- tijelima iz članka 70. i 71. Financijske uredbe
- tijelima javnog prava
- tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge, u mjeri u kojoj su im dana odgovarajuća financijska jamstva
- tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i kojima su dana odgovarajuća financijska jamstva
- tijelima ili osobama kojima je povjerena provedba posebnih djelovanja u okviru zajedničke vanjske i sigurnosne politike u skladu s glavom V. Ugovora o Europskoj uniji i koji su navedeni u relevantnom temeljnom aktu
- tijelima osnovanima u državi članici koja su uređena privatnim pravom države članice ili pravom Unije i ispunjavaju uvjete da im se u skladu sa sektorskim pravilima povjeri izvršavanje sredstava Unije ili proračunskih jamstava, ako su ta tijela pod nadzorom tijela javnog prava ili tijela uređenih privatnim pravom koja pružaju javne usluge i ta su im nadzorna tijela dala odgovarajuća financijska jamstva u obliku solidarne odgovornosti ili jednakovrijedna financijska jamstva, koja za svako djelovanje mogu biti ograničena na najviši iznos potpore Unije.

Napomene

--

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

--

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

2.2.1. *Obrazloženje načina izvršenja proračuna, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole*

--

2.2.2. *Informacije o utvrđenim rizicima i sustavima unutarnje kontrole uspostavljenima za njihovo smanjenje*

--

2.2.3. *Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrola i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)*

--

2.3. Mjere za sprečavanje prijevара i nepravilnosti

--

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak

- Postojeće proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	Dif./nedif. ⁵³	zemalja EFTA-e ⁵⁴	zemalja kandidatkinja i potencijalni kandidata ⁵⁵	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
	[XX YY YY YY]	Dif./nedif	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE
	[XX YY YY YY]	Dif./nedif	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE
	[XX YY YY YY]	Dif./nedif	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

- Zatražene nove proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	Dif./nedif.	zemalja EFTA-e	zemalja kandidatkinja i potencijalni kandidata	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
	[XX YY YY YY]	Dif./nedif	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE
	[XX YY YY YY]	Dif./nedif	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE
	[XX YY YY YY]	Dif./nedif	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

⁵³ Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

⁵⁴ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

⁵⁵ Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalni kandidati sa zapadnog Balkana.

3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva

3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena sredstva za poslovanje.
- Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća odobrena sredstva za poslovanje:

3.2.1.1. Odobrena sredstva iz izglasanog proračuna

U milijunima EUR (na tri decimale)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira		Broj					
Glavna uprava: <.....>			Godina	Godina	Godina	Godina	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
			2024.	2025.	2026.	2027.	
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					0,000
	Plaćanja	(2a)					0,000
Proračunska linija	Obveze	(1b)					0,000
	Plaćanja	(2b)					0,000
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe							
Proračunska linija		3.					0,000
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <.....>	Obveze	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Glavna uprava: <.....>			Godina	Godina	Godina	Godina	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
			2024.	2025.	2026.	2027.	
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					0,000
	Plaćanja	(2a)					0,000
Proračunska linija	Obveze	(1b)					0,000

	Plaćanja	(2b)						0,000
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe								
Proračunska linija		(3)						0,000
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <.....>	Obveze	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Godina	Godina	Godina	Godina	UKUPNO VFO 2021. – 2027.	
			2024.	2025.	2026.	2027.		
UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA <....> višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Broj	
---	------	--

Glavna uprava: <.....>			Godina	Godina	Godina	Godina	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
			2024.	2025.	2026.	2027.	
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					0,000
	Plaćanja	(2a)					0,000
Proračunska linija	Obveze	(1b)					0,000

	Plaćanja	(2b)						0,000
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe								
Proračunska linija		(3)						0,000
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <.....>	Obveze	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Glavna uprava: <.....>			Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO VFO 2021. – 2027.	
Odobrena sredstva za poslovanje								
Proračunska linija	Obveze	(1a)					0,000	
	Plaćanja	(2a)					0,000	
Proračunska linija	Obveze	(1b)					0,000	
	Plaćanja	(2b)					0,000	
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe								
Proračunska linija		(3)					0,000	
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <.....>	Obveze	=1a+1b +3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
	Plaćanja	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	

			Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA <...>		Obveze	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
višegodišnjeg financijskog okvira		Plaćanja	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
• UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje (svi naslovi za poslovanje)	Obveze	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe (svi naslovi za poslovanje)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
UKUPNA odobrena sredstva iz naslova 1. – 6. višegodišnjeg financijskog okvira (referentni iznos)	Obveze	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira		7	„Administrativni rashodi”				
Glavna uprava: <.....>			Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
• Ljudski resursi			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Ostali administrativni rashodi			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GLAVNA UPRAVA <...> UKUPNO		Odobrena sredstva	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Glavna uprava: <.....>			Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
• Ljudski resursi			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Ostali administrativni rashodi			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GLAVNA UPRAVA <....> UKUPNO	Odobrena sredstva	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	-------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(Ukupne obveze = ukupna plaćanja)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	-----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

U milijunima EUR (na tri decimale)

		Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1. – 7.	Obveze	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
višegodišnjeg financijskog okvira	Plaćanja	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. Odobrena sredstva iz vanjskih namjenskih prihoda

U milijunima EUR (na tri decimale)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Broj	
--	------	--

Glavna uprava: <.....>			Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					0,000
	Plaćanja	(2a)					0,000
Proračunska linija	Obveze	(1b)					0,000
	Plaćanja	(2b)					0,000
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe							
Proračunska linija		(3)					0,000
UKUPNA odobrena sredstva	Obveze	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

za Glavnu upravu <.....>		Plaćanja	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Glavna uprava: <.....>			Godina	Godina	Godina	Godina	UKUPNO VFO	
			2024.	2025.	2026.	2027.	2021. – 2027.	
Odobrena sredstva za poslovanje								
Proračunska linija	Obveze	(1a)						0,000
	Plaćanja	(2a)						0,000
Proračunska linija	Obveze	(1b)						0,000
	Plaćanja	(2b)						0,000
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe								
Proračunska linija		(3)						0,000
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <.....>	Obveze	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Godina	Godina	Godina	Godina	UKUPNO VFO	
			2024.	2025.	2026.	2027.	2021. – 2027.	
UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA <...> višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Naslov višegodišnjeg financijskog okvira		Broj						

Glavna uprava: <.....>	Godina	Godina	Godina	Godina	UKUPNO VFO
------------------------	--------	--------	--------	--------	------------

			2024.	2025.	2026.	2027.	2021. – 2027.
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					0,000
	Plaćanja	(2a)					0,000
Proračunska linija	Obveze	(1b)					0,000
	Plaćanja	(2b)					0,000
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe							
Proračunska linija		(3)					0,000
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <.....>	Obveze	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Glavna uprava: <.....>			Godina	Godina	Godina	Godina	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
			2024.	2025.	2026.	2027.	
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija	Obveze	(1a)					0,000
	Plaćanja	(2a)					0,000
Proračunska linija	Obveze	(1b)					0,000
	Plaćanja	(2b)					0,000
Administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe							
Proračunska linija		(3)					0,000
UKUPNA odobrena sredstva za Glavnu upravu <.....>	Obveze	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Godina	Godina	Godina	Godina	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
			2024.	2025.	2026.	2027.	
UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA <...> višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
• UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje (svi naslovi za poslovanje)	Obveze	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• UKUPNA administrativna odobrena sredstva koja se financiraju iz omotnice za posebne programe (svi naslovi za poslovanje)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
UKUPNA odobrena sredstva iz naslova 1. – 6. višegodišnjeg financijskog okvira (referentni iznos)	Obveze	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Plaćanja	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	7	„Administrativni rashodi”
---	----------	---------------------------

U milijunima EUR (na tri decimale)

Glavna uprava: <.....>		Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
• Ljudski resursi		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Ostali administrativni rashodi		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GLAVNA UPRAVA <...> UKUPNO	Odobrena sredstva	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Glavna uprava: <.....>		Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
• Ljudski resursi		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Ostali administrativni rashodi		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GLAVNA UPRAVA <...> UKUPNO	Odobrena sredstva	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(Ukupne obveze = ukupna plaćanja)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

U milijunima EUR (na tri decimale)

		Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1. – 7.	Obveze	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
višegodišnjeg financijskog okvira	Plaćanja	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. Procijenjena ostvarenja financirana odobrenim sredstvima za poslovanje (ne ispunjava se za decentralizirane agencije)

Odobrena sredstva za preuzimanje obveza u milijunima EUR (na tri decimale)

Navesti ciljeve i ostvarenja			Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti odjeljak 1.6.)	UKUPNO
			OSTVARENJA					

↓	Vrsta ⁵⁶	Prosječni trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Broj	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak
SPECIFIČNI CILJ br. 1 ⁵⁷ ...																		
– Ostvarenje																		
– Ostvarenje																		
– Ostvarenje																		
Međuzbroj za specifični cilj br. 1																		
SPECIFIČNI CILJ br. 2...																		
– Ostvarenje																		
Međuzbroj za specifični cilj br. 2																		
UKUPNO																		

⁵⁶ Ostvarenja se odnose na proizvode i usluge koji se isporučuju (broj financiranih studentskih razmjena, kilometri izgrađenih prometnica itd.).

⁵⁷ Kako je opisan u odjeljku 1.3.2. „Specifični ciljevi”.

3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna administrativna odobrena sredstva.
- Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća administrativna odobrena sredstva:

3.2.3.1. Odobrena sredstva iz izglasanog proračuna

IZGLASANA ODOBRENA SREDSTVA	Godina	Godina	Godina	Godina	UKUPNO 2021. – 2027.
	2024.	2025.	2026.	2027.	
NASLOV 7.					
Ljudski resursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostali administrativni rashodi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Međuzbroj za NASLOV 7.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Izvan NASLOVA 7.					
Ljudski resursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostali administrativni rashodi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Međuzbroj izvan NASLOVA 7.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
UKUPNO					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Odobrena sredstva iz vanjskih namjenskih prihoda

VANJSKI NAMJENSKI PRIHODI	Godina	Godina	Godina	Godina	UKUPNO 2021. – 2027.
	2024.	2025.	2026.	2027.	
NASLOV 7.					
Ljudski resursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostali administrativni rashodi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Međuzbroj za NASLOV 7.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Izvan NASLOVA 7.					
Ljudski resursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostali administrativni rashodi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Međuzbroj izvan NASLOVA 7.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
UKUPNO					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Ukupna odobrena sredstva

UKUPNO IZGLASANA ODOBRENA SREDSTVA + VANJSKI NAMJENSKI PRIHODI	Godina	Godina	Godina	Godina	UKUPNO 2021. – 2027.
	2024.	2025.	2026.	2027.	
NASLOV 7.					
Ljudski resursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostali administrativni rashodi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Međuzbroj za NASLOV 7.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Izvan NASLOVA 7.					
Ljudski resursi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ostali administrativni rashodi	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Međuzbroj izvan NASLOVA 7.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
UKUPNO	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Potrebna odobrena sredstva za ljudske resurse i ostale administrativne rashode pokrit će se odobrenim sredstvima glavne uprave koja su već dodijeljena za upravljanje djelovanjem i/ili su preraspodijeljena unutar glavne uprave te, prema potrebi, dodatnim sredstvima koja se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

3.2.4. Procijenjene potrebe za ljudskim resursima

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebni ljudski resursi.
- Za prijedlog/inicijativu potrebni su sljedeći ljudski resursi:

3.2.4.1. Financirano iz izglasanog proračuna

Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena (EPRV)

IZGLASANA ODOBRENA SREDSTVA	Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.
• Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)				
20 01 02 01 (Sjedište i predstavništva Komisije)	0	0	0	0
20 01 02 03 (Delegacije EU-a)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Neizravno istraživanje)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Izravno istraživanje)	0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti)	0	0	0	0
• Vanjsko osoblje (EPRV)				
20 02 01(UO, UNS iz „globalne omotnice”)	0	0	0	0
20 02 03 (UO, LO, UNS i MSD u delegacijama EU-a)	0	0	0	0
Linija za administrativnu potporu [XX 01 YY YY]				
– u sjedištu	0	0	0	0
– u delegacijama EU-a	0	0	0	0
01 01 01 02 (UO, UNS – neizravno istraživanje)	0	0	0	0
01 01 01 12 (UO, UNS – izravno istraživanje)	0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti) – naslov 7.	0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti) – izvan naslova 7.	0	0	0	0
UKUPNO	0	0	0	0

3.2.4.2. Financirano iz vanjskih namjenskih prihoda

VANJSKI NAMJENSKI PRIHODI	Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.
• Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)				
20 01 02 01 (Sjedište i predstavništva Komisije)	0	0	0	0
20 01 02 03 (Delegacije EU-a)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Neizravno istraživanje)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Izravno istraživanje)	0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti)	0	0	0	0
• Vanjsko osoblje (EPRV)				
20 02 01(UO, UNS iz „globalne omotnice”)	0	0	0	0

20 02 03 (UO, LO, UNS i MSD u delegacijama EU-a)		0	0	0	0
Linija za administrativnu potporu [XX 01 YY YY]	– u sjedištu	0	0	0	0
	– u delegacijama EU-a	0	0	0	0
01 01 01 02 (UO, UNS – neizravno istraživanje)		0	0	0	0
01 01 01 12 (UO, UNS – izravno istraživanje)		0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti) – naslov 7.		0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti) – izvan naslova 7.		0	0	0	0
UKUPNO		0	0	0	0

3.2.4.3. Ukupne potrebe za ljudskim resursima

UKUPNO IZGLASANA ODOBRENA SREDSTVA + VANJSKI NAMJENSKI PRIHODI	Godina	Godina	Godina	Godina
	2024.	2025.	2026.	2027.
• Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)				
20 01 02 01 (Sjedište i predstavništva Komisije)	0	0	0	0
20 01 02 03 (Delegacije EU-a)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Neizravno istraživanje)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Izravno istraživanje)	0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti)	0	0	0	0
• Vanjsko osoblje (EPRV)				
20 02 01(UO, UNS iz „globalne omotnice”)	0	0	0	0
20 02 03 (UO, LO, UNS i MSD u delegacijama EU-a)	0	0	0	0
Linija za administrativnu potporu [XX 01 YY YY]	– u sjedištu	0	0	0
	– u delegacijama EU-a	0	0	0
01 01 01 02 (UO, UNS – neizravno istraživanje)	0	0	0	0
01 01 01 12 (UO, UNS – izravno istraživanje)	0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti) – naslov 7.	0	0	0	0
Druge proračunske linije (navesti) – izvan naslova 7.	0	0	0	0
UKUPNO	0	0	0	0

Osoblje potrebno za provedbu prijedloga (EPRV):

	Sadašnje osoblje službi Komisije	Dodatno osoblje*		
		Financira se u okviru naslova 7. ili istraživanja	Financira se iz linije BA	Financira se iz naknada
Radna mjesta prema planu radnih mjesta			Nije primjenjivo.	
Vanjsko osoblje (UO, UNS, UsO)				

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	
Vanjsko osoblje	

3.2.5. Pregled procijenjenog učinka na ulaganja povezana s digitalnom tehnologijom

Obvezno: u sljedećoj tablici treba navesti najbolju procjenu ulaganja povezanih s digitalnom tehnologijom koja proizlaze iz prijedloga/inicijative.

Iznimno, ako je to potrebno za provedbu prijedloga/inicijative, odobrena sredstva iz naslova 7. treba navesti u za to predviđenoj liniji.

Odobrena sredstva iz naslova 1. – 6. trebaju se navesti kao „Rashodi za IT za operativne programe u okviru određene politike”. Ti se rashodi odnose na odobrena sredstva za poslovanje koja će se iskoristiti za ponovnu uporabu / kupnju / razvoj IT platformi / alata izravno povezanih s provedbom inicijative i s povezanim ulaganjima (licencije, studije, pohrana podataka itd.). Informacije u tablici trebaju biti u skladu s podacima navedenima u odjeljku 4. „Digitalni aspekti”.

UKUPNA odobrena sredstva za IT i digitalnu tehnologiju	Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	UKUPNO VFO 2021. – 2027.
NASLOV 7.					
Rashodi za IT (institucijski)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Međubroj za NASLOV 7.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Izvan NASLOVA 7.					
Rashodi za IT za operativne programe u okviru određene politike	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Međubroj izvan NASLOVA 7.	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
UKUPNO	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

Prijedlog/inicijativa:

- može se u potpunosti financirati preraspodjelom unutar relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira (VFO)
- zahtijeva upotrebu nedodijeljene razlike u okviru relevantnog naslova VFO-a i/ili upotrebu posebnih instrumenata kako su definirani u Uredbi o VFO-u
- zahtijeva reviziju VFO-a

3.2.7. Doprinos trećih strana

Prijedlog/inicijativa:

- ne predviđa sudjelovanje trećih strana u financiranju
- predviđa sudjelovanje trećih strana u financiranju prema sljedećoj procjeni:

Odobrena sredstva u milijunima EUR (na tri decimale)

	Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	Ukupno

Tijelo koje sudjeluje u financiranju					
UKUPNO sufinancirana odobrena sredstva					

3.3. Procijenjeni učinak na prihode

- Prijedlog/inicijativa nema financijski učinak na prihode.
- Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski učinak:
 - na vlastita sredstva
 - na ostale prihode
 - navesti jesu li prihodi namijenjeni proračunskim linijama rashoda

U milijunima EUR (na tri decimale)

Proračunska linija prihoda:	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative ⁵⁸			
		Godina 2024.	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.
Članak					

Za namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

Ostale napomene (npr. metoda/formula za izračun učinka na prihode ili druge informacije)

4. DIGITALNI ASPEKTI

4.1. Zahtjevi relevantni za digitalizaciju

Upućivanje na zahtjev	Opis zahtjeva	Dionici na koje zahtjev utječe ili na koje se odnosi	Opći procesi	Kategorije
Članak 2. stavak 1.	Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 82. radi izmjene i dopune ove Uredbe utvrđivanjem tehničkih zahtjeva za potpuno	Europska komisija Nacionalna tijela Gospodarski subjekti	Razmjena podataka	Podaci

⁵⁸ Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer), moraju se navesti neto iznosi, to jest bruto iznosi nakon odbitka od 20 % za troškove prikupljanja.

	električna vozila (PEV) i hibridna električna vozila s punjenjem iz vanjskog izvora (OVC-HEV) u pogledu komunikacijskog i hardverskog sučelja tih vozila s infrastrukturom za punjenje, elektroenergetskom mrežom i stacionarnim sustavima za napajanje koji podržavaju funkcionalnosti pametnog i dvosmjernog punjenja.			
Članak 4. stavak 1.	Komisija prema potrebi u suradnji s državama članicama poduzima mjere kako bi osigurala da se podaci OBM-a i OBFCM-a djelotvorno i usklađeno primaju, obrađuju i pohranjuju.	Europska komisija Nacionalna tijela Gospodarski subjekti	Razmjena podataka	Podaci
Članak 4. stavak 2.	metode, mjere, zahtjeve i ispitivanja, uključujući pragove sukladnosti, kako bi se osigurao radni učinak uređaja OBFCM, sustava OBD i OBM i senzora tih uređaja i sustava kao i slanje podataka zabilježenih tim uređajima i sustavima vanjskim uređajima	Europska komisija Nacionalna tijela Gospodarski subjekti		Podaci

4.2. Podaci

Vrsta podataka	Upućivanja na zahtjeve	Norma i/ili specifikacija (ako je primjenjivo)
Podaci povezani s komunikacijom potpuno električnih vozila (PEV) i hibridnih električnih vozila s punjenjem iz vanjskog izvora (OVC-HEV) s infrastrukturom za punjenje, elektroenergetskom mrežom i stacionarnim sustavima za napajanje koji podržavaju funkcionalnosti pametnog i	Članak 2.	Komisija poduzima mjere za utvrđivanje tehničkih specifikacija.

dvosmjernog punjenja		
Podaci iz OBM-a i OBFCM-a	Članak 4.	Komisija poduzima mjere za utvrđivanje tehničkih specifikacija.

Usklađenost s Europskom strategijom za podatke

Objasniti kako su zahtjevi usklađeni s Europskom strategijom za podatke

Komisija poduzima mjere za usklađivanje s Europskom strategijom za podatke.

Usklađenost s načelom „samo jednom”

Objasniti kako je uzeto u obzir načelo „samo jednom” i razmotren potencijal ponovnog korištenja postojećih podataka

Načelo „samo jednom” uzet će se u obzir u delegiranim aktima.

Objasniti kako će novi podaci biti vidljivi, dostupni, interoperabilni i ponovno iskoristivi te kako će biti u skladu sa standardima visoke kvalitete

Sve pojedinosti bit će opisane u budućim delegiranim aktima.

Tokovi podataka

Opći opis tokova podataka

Vrsta podataka	Upućivanja na zahtjeve	Pružatelji podataka	Primatelji podataka	Povod za razmjenu podataka	Učestalost (ako je primjenjivo)
Podaci povezani s komunikacijom potpuno električnih vozila (PEV) i hibridnih električnih vozila s punjenjem iz vanjskog izvora (OVC-HEV) s infrastrukturom za punjenje, elektroenergetskom mrežom i stacionarnim sustavima za napajanje koji podržavaju funkcionalnosti pametnog i dvosmjernog punjenja	Članak 2.	Proizvođači vozila Mrežni operatori Ostali gospodarski subjekti	Proizvođači vozila Mrežni operatori Ostali gospodarski subjekti	//	//

Podaci iz OBM-a i OBFCM-a	Članak 4.	Proizvođači vozila	Europska komisija Države članice	//	//
---------------------------	-----------	--------------------	-------------------------------------	----	----

4.3. Digitalna rješenja

Digitalno rješenje	Upućivanja na zahtjeve	Najvažnije obvezne funkcionalnosti	Odgovorno tijelo	Kako se postiže pristupačnost?	Kako je uzet u obzir potencijal da se rješenje ponovno iskoristi drugdje?	Upotreba tehnologija umjetne inteligencije (ako je primjenjivo)
Usklađena podatkovna infrastruktura OBM-a/OBFCM-a na razini EU-a	Članak 4.	Komisija poduzima mjere za utvrđivanje funkcionalnosti.	Europska komisija	Zahtjevi pristupačnosti uzeti će se u obzir u mjerama.	Zahtjevi ponovne iskoristivosti uzeti će se u obzir u mjerama.	//

Digitalno rješenje br. 1

Digitalna i/ili sektorska politika (ako je primjenjivo)	Objašnjenje usklađenosti
<i>Akt o umjetnoj inteligenciji</i>	//
<i>Okvir EU-a za kibernetičku sigurnost</i>	Uzima se u obzir u mjerama.
<i>eIDAS</i>	Uzima se u obzir u mjerama.
<i>Jedinstveni digitalni pristupnik i Informacijski sustav unutarnjeg tržišta (IMI)</i>	Uzimaju se u obzir u mjerama.
<i>Drugo</i>	//

4.4. Procjena interoperabilnosti

Digitalna javna usluga ili kategorija digitalnih javnih usluga	Opis	Upućivanja na zahtjeve	Rješenja za interoperabilnu Europu (NIJE	Druga rješenja za interoperabilnost

			PRIMJENJIVO)	
Pojednostavnjeno praćenje stvarnih performansi vozila u okviru norme Euro 7	Pojednostavnjeno praćenje stvarnih performansi vozila u okviru norme Euro 7	Članak 4.	//	

Digitalna javna usluga br. 1

Procjena	Mjere	Moguće preostale prepreke (ako je primjenjivo)
Usklađenost s postojećim digitalnim i sektorskim politikama		•
Organizacijske mjere za neometano prekogranično pružanje digitalnih javnih usluga	<ul style="list-style-type: none"> • Uzimaju se u obzir u mjerama. 	•
Poduzete mjere za ujednačeno shvaćanje podataka	<ul style="list-style-type: none"> • Uzimaju se u obzir u mjerama. 	•
Primjena zajednički dogovorenih otvorenih tehničkih specifikacija i normi	<ul style="list-style-type: none"> • Uzima se u obzir u mjerama. 	•

4.5. Mjere za potporu digitalnoj provedbi

Opis mjere	Upućivanja na zahtjeve	Uloga Komisije (ako je primjenjivo)	Dionici koje treba uključiti (ako je primjenjivo)	Očekivani vremenski okvir (ako je primjenjivo)
Komisija poduzima mjere za utvrđivanje zajedničkih tehničkih	Članak 2. Članak 4.	Komisija donosi takve akte.	Države članice Gospodarski	//

specifikacija.			subjekti	
----------------	--	--	----------	--