

Bruselj, 19. december 2025
(OR. en)

17050/25

**Medinstitucionalna zadeva:
2025/0422 (COD)**

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

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	17. december 2025
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2025) 993 final
Zadeva:	Predlog UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi uredb (ES) št. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 in (EU) 2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta glede poenostavitve tehničnih zahtev in postopkov preizkušanja za motorna vozila ter o razveljavitvi Direktive Sveta 70/157/EGS in Uredbe (EU) št. 540/2014 Evropskega parlamenta in Sveta

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2025) 993 final.

Priloga: COM(2025) 993 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 16.12.2025
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi uredb (ES) št. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 in (EU) 2024/1257
Evropskega parlamenta in Sveta glede poenostavitve tehničnih zahtev in postopkov
preizkušanja za motorna vozila ter o razveljavitvi Direktive Sveta 70/157/EGS in
Uredbe (EU) št. 540/2014 Evropskega parlamenta in Sveta**

{SWD(2025) 1056 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Avtomobilska vrednostna veriga je steber gospodarstva EU, saj predstavlja 589,3 milijarde EUR in 3,7 % skupne dodane vrednosti evropskega BDP ter neposredno zaposluje 10,6 milijona Evropejcev¹.

Ohranjanje stabilne in konkurenčne avtomobilske industrije v čedalje nepredvidljivejšem trgovinskem okolju je ključno za zaščito strateške avtonomije EU in njenega gospodarskega položaja na svetovni ravni.

Na podlagi analize iz nedavnih poročil na visoki ravni Enrica Lette in Maria Draghija² sta med glavne prednostne naloge uvrščena zmanjšanje regulativnih bremen in poenostavitve zakonodaje EU. Obstoječi regulativni okvir sicer prinaša predvidljivost in prispeva k doseganju naših skupnih ciljev javne politike, vendar industriji ne bi smel nalagati neupravičenih bremen in stroškov. Predstavniki avtomobilske industrije EU so nedavno poudarili, da se morajo evropski proizvajalci vozil do leta 2030 uskladiti z velikim številom zakonodajnih aktov³, zaradi česar v določenih primerih nastane do 25 % stroškov za raziskave in razvoj⁴.

V svojih političnih usmeritvah za mandatno obdobje Evropske komisije 2024–2029⁵ je predsednica Ursula von der Leyen predstavila vizijo, osredotočeno na trajnostno blaginjo in krepitev konkurenčnosti po vsej Evropi, pri tem pa poudarila potrebo po hitrejšem in lažjem poslovanju. To je bilo dodatno opredeljeno s sprejetjem kompasa za konkurenčnost januarja 2025⁶, ki sta mu sledila dogovor o čisti industriji⁷ iz februarja 2025 in sporočilo Enostavnejša in hitrejša Evropa: Sporočilo o izvajanju in poenostavitvi⁸. Kot eden od temeljnih stebrov tega novega načrta za konkurenčnost je bil omenjen racionaliziran regulativni okvir z zmanjšanim upravnim bremenom.

¹ Številke temeljijo na podatkih Eurostata FIGARO: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>.

² Poročilo Maria Draghija o konkurenčnosti EU: https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³ Predlog Evropskega združenja proizvajalcev avtomobilov za poenostavljen regulativni okvir: <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ ACEA policy paper – EU regulatory framework for the decarbonisation of road transport (Dokument o politiki Evropskega združenja proizvajalcev avtomobilov – Regulativni okvir EU za razogljčenje cestnega prometa): <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ Politične usmeritve za obdobje 2024–2029: https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_sl.

⁶ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Kompas za konkurenčnost EU (COM(2025) 30 final), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>.

⁷ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Dogovor o čisti industriji: skupni načrt za konkurenčnost in razogljčenje (COM(2025) 85 final), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:52025DC0085>.

⁸ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Enostavnejša in hitrejša Evropa: Sporočilo o izvajanju in poenostavitvi (COM(2025) 47 final), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=celex:52025DC0047>.

V skladu s tem programom za poenostavitev je v akcijskem načrtu za evropski avtomobilski sektor⁹, sprejetem marca 2025, določeno, da bo Komisija v posvetovanju z deležniki pripravila sveženj za poenostavitev ureditve za avtomobilsko industrijo, pri čemer bo izboljšala skladnost in doslednost med različnimi regulativnimi zahtevami. Poleg tega je navedeno, da Komisija v primeru novih zakonodajnih predlogov namerava industriji zagotoviti dovolj časa, da bo lahko te nove regulativne zahteve za motorna vozila upoštevala v procesu razvoja izdelkov. Ta program za poenostavitev je še posebej pomemben z vidika čedalje večje kompleksnosti razvoja in zasnov vozil, vključno s programsko opremo, modeli umetne inteligence in naraščajočo avtonomijo.

V skladu z navedenimi zavezami bodo v okviru zbirnega svežnja za avtomobilsko industrijo nekatere določbe in postopki iz spodaj navedenih aktov poenostavljeni in racionalizirani, da bi se dosegli naslednji posebni cilji:

- Odprava regulativnih ovir za uvajanje električnih lahkih gospodarskih vozil

Električna lahka gospodarska vozila so težja zaradi teže njihove baterije. Čeprav imajo enake obremenitve in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem z največjo dovoljeno maso pod 3,5 tone, zanje veljajo pravila o času vožnje in času počitka, ki zahtevajo vgradnjo in uporabo tahografov za gospodarska vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone ter vgradnjo naprav za omejevanje hitrosti. Zaradi teh zahtev so taka električna lahka vozila z maso nad 3,5 tone manj zanimiva za kupce, med katerimi je veliko MSP in mikropodjetij, saj vgradnja in uporaba tahografov¹⁰ ter naprav za omejevanje hitrosti ustvarja dodatne stroške. Tako dodatno breme ovira uvajanje električnih kombiniranih vozil v primerjavi s podobnimi kombiniranimi vozili z motorjem z notranjim zgorevanjem, kar lahko proizvajalcem vozil povzroči tudi večje težave pri doseganju ciljev glede emisij CO² za lahka gospodarska vozila.

To vprašanje je upoštevano in obravnavano tudi pri nedavni reviziji direktive EU o vozniških dovoljenjih¹¹, v skladu s katero bo vozniško dovoljenje kategorije B dve leti po prvi izdaji veljalo tudi za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone.

Uredba (ES) št. 561/2006¹²: ta uredba določa pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti, da bi se zagotovila poštena konkurenca med cestnimi prevozniki, izboljšali pogoji dela voznikov in povečala varnost v

⁹ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor (COM(2025) 95 final): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

¹⁰ Tahograf je naprava, ki zapisuje čas vožnje, odmora in čas počitka ter obdobja drugega dela in čas pripravljenosti voznikov, ki opravljajo prevoz blaga ali oseb po cesti.

¹¹ Direktiva (EU) 2025/2205 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2025 o vozniških dovoljenjih, spremembi Uredbe (EU) 2018/1724 Evropskega parlamenta in Sveta in Direktive (EU) 2022/2561 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 383/2012 (UL L, 2025/2205, 5.11.2025: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

¹² Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

cestnem prometu. Glavna naprava, ki se uporablja za nadzor časa vožnje in časa počitka, je tahograf. Vgradnjo, konstrukcijo in uporabo tahografa ureja Uredba (EU) št. 165/2014¹³.

Uredba (ES) št. 2019/2144¹⁴: tako imenovana uredba o splošni varnosti določa zahteve EU glede varnosti za homologacijo vozil, vključno s tistimi, ki obravnavajo posebna vprašanja, povezana z ranljivimi udeleženci v cestnem prometu, kot so pešci in kolesarji. Vključuje tudi zahtevo, da morajo biti vozila kategorije N2¹⁵ opremljena z napravami za omejevanje hitrosti.

– Zmanjšanje stroškov prilagajanja, povezanih s preizkusi emisij Euro 7

V členu 14(7) Uredbe (EU) 2024/1257 o Euro 7¹⁶ je določeno, da se pri metodah za merjenje emisij onesnaževal upoštevajo metode, določene v Uredbi (EU) 2017/1151¹⁷ (tj. Euro 6). Medtem ko so bile v uredbi Euro 6 določene posebne – bistveno višje – mejne vrednosti emisij za laboratorijski preizkus pri nizki temperaturi, uredba Euro 7 ne vsebuje posebnih mejnih vrednosti emisij za ta preizkusni postopek. Zahteva po uskladitvi s splošnimi mejnimi vrednostmi emisij pri takem laboratorijskem preizkusu pri nizki temperaturi je v nasprotju z namenom člena 14(7), saj bi se s tem povečalo regulativno breme za proizvajalce vozil ter nacionalne homologacijske organe brez kakršnih koli koristi za okoljsko učinkovitost.

Poleg tega je v Prilogi V k uredbi Euro 7 določeno, da je treba za homologacijo motorjev težkih vozil izvesti preizkuse za vsak posamezen tip vozila. Ta zahteva bo povzročila nepotrebno upravno in regulativno breme, saj predvideva več preizkusov, ne da bi zagotovila dodatne okoljske koristi. To ni skladno z namenom zakonodajalcev, da se okrepijo mejne

¹³ Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

¹⁴ Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹⁵ V skladu z opredelitvijo iz člena 4(1), točka (b)(ii), Uredbe (EU) 2018/858: motorna vozila, katerih največja masa presega 3,5 tone, vendar ne presega 12 ton.

¹⁶ Uredba (EU) 2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. aprila 2024 o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7), spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (UL L, 2024/1257, 8.5.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

¹⁷ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

vrednosti emisij za težka vozila, hkrati pa ohranijo uveljavljene preizkusne metode iz uredbe Euro 6.

Nazadnje, uredba Euro 7 ni natančna glede metod za obdelavo podatkov, prejetih iz vgrajenih sistemov za spremljanje na vozilu (OBM) in naprav za spremljanje porabe goriva in električne energije na vozilu (OBFCM), ki so prisotne v vozilih Euro 7, kar bi lahko privedlo do neusklajenih in neučinkovitih pristopov ter povečalo stroške za proizvajalce vozil in organe.

Uredba (ES) št. 2024/1257: tako imenovana uredba Euro 7 obravnava homologacijo vozil, motorjev ter z njimi povezanih sistemov in sestavnih delov glede na njihove emisije in trajnosti baterije. Uvedeni so tudi ukrepi za spremljanje emisij, zmogljivosti baterije in emisijskih vrednosti na vozilu skozi celotno življenjsko dobo vozila.

- Izboljšanje skladnosti in preprečevanje razdrobljenosti trga (hrup; interoperabilnost vozil s polnilno infrastrukturo in omrežjem)

V Uredbi (EU) št. 540/2014¹⁸ so določene obvezne mejne vrednosti hrupa za različne kategorije vozil ter razvoj sistemov vozila za zvočno opozarjanje (AVAS) za električna vozila. Hkrati je v uredbi EU o homologaciji motornih vozil upoštevana skladnost s pravilniki ZN o hrupu in sistemom AVAS kot alternativo. Ker Uredba (EU) št. 540/2014 ne vključuje mehanizma za posodobitev zahtev v skladu z razvojem na ravni ZN, se je s tem oblikoval vzporedni sklop pravil za pridobitev homologacije motornih vozil, ki lahko ustvari vrzeli in nedoslednosti za avtomobilsko industrijo, nacionalne homologacijske organe ter organe za nadzor trga.

Uredba (ES) št. 540/2014: Cilj Uredbe (EU) št. 540/2014 je zmanjšati glavne vire hrupa, ki ga povzročajo motorna vozila. Uredba določa mejne vrednosti hrupa za različne kategorije vozil, pravila o označevanju in informacijah za potrošnike ter razvoj sistemov vozila za zvočno opozarjanje (AVAS) za električna vozila.

Ker se tehnologija baterijskih električnih vozil hitro razvija, prodor električnih vozil na trg pa povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša. Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni EU je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se sedaj razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev (DCC 2.0 – Uredba (EU) 2016/1388¹⁹) in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (RfG 2.0 – Uredba (EU) 2016/631²⁰)). Zato bodo morala ta vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in omogočile interoperabilne

¹⁸ Uredba (EU) št. 540/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o ravni hrupa motornih vozil in nadomestnih sistemih za dušenje zvoka ter o spremembi Direktive 2007/46/ES ter razveljavitvi Direktive 70/157/EGS (UL L 158, 27.5.2014, str. 131, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

¹⁹ Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev (UL L 223, 18.8.2016, str. 10, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

²⁰ Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne 14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

storitve vozilo-omrežje. Zato bi bilo treba na podlagi Uredbe (EU) 2018/858²¹ na Komisijo prenesti pooblastila.

Uredba (EU) 2018/858: je splošni okvir, ki določa pravila na ravni EU o tehničnih zahtevah in postopkih za zagotovitev, da so novi tipi motornih vozil in njihovih priklopnikov skladni z zahtevami glede varnosti in varstva okolja, ki jih je odobrila EU. Namen uredbe je zvišati raven kakovosti in neodvisnosti homologacije vozil.

– Pospeševanje uvajanja majhnih cenovno dostopnih električnih vozil

Na evropskem trgu trenutno primanjkuje majhnih cenovno dostopnih električnih vozil. Segmenta A in B sta v primerjavi z letom 2019 zabeležila skupno izgubo obsega prodaje v višini 1,6 milijona vozil, v letu 2024 je 70-odstotni delež prodanih novih baterijskih električnih vozil zajemal velike avtomobile (segmenta E in F) in športna terenska vozila²². To je v skladu s splošnim trendom naraščanja cen vozil po vsej EU, zaradi česar postaja možnost individualnega lastništva vozila za številna gospodinjstva srednjega razreda vse bolj nedosegljiva. Predsednica Komisije je zato septembra 2025 napovedala pobudo za majhne cenovno dostopne avtomobile, katere cilj je zagotoviti spodbude na trgu majhnih električnih vozil. Za to bodo potrebni ciljno usmerjeni regulativni ukrepi. Komisija si bo prizadevala za zamrznitev novih zahtev za 10 let in predlagala ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije CO² za majhna električna vozila. Pobuda lahko privede tudi do davčnih (kot so subvencijske sheme) in nedavčnih spodbud (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so, kjer je ustrezno, združljive s pravili o državni pomoči. Zato je treba v zakonodajo o motornih vozilih dodati opredelitev majhnega električnega avtomobila, ki se lahko uporabi za ciljne ukrepe v zakonodaji EU in državah članicah. S tem bi se omogočila poenostavitve za podjetja, kar bi okrepilo poslovno upravičenost dobičkonosne izdelave majhnih cenovno dostopnih električnih avtomobilov v Evropi in znižalo ceno za potrošnike.

Ta predlog je le prvi korak k uresničevanju programa za poenostavitve za evropsko avtomobilsko industrijo. Vključuje le omejeno število ciljno usmerjenih, a učinkovitih ukrepov za poenostavitve. V okviru poenostavitve so deležniki izpostavili tudi druga vprašanja glede poenostavitve regulativnega okvira za avtomobilsko industrijo, ki v tem zbirnem svežnju niso obravnavana, bodo pa upoštevana pri nadaljnjem oblikovanju in izvajanju zakonodaje o motornih vozilih. Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov je v okviru posvetovanj z deležniki navedlo približno 130 prihodnjih zakonodajnih aktov, ki vplivajo na avtomobilsko industrijo²³.

²¹ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

²² „Segmenti“ vozil se nanašajo na neformalne velikostne razrede, ki se pogosto uporabljajo na evropskem trgu – segment A: majhni mestni avtomobili, segment B: majhni avtomobili, segment C: srednji/kompaktni avtomobili, segment D: veliki avtomobili, segment E: poslovni avtomobili, segment F: luksuzna vozila. Te kategorije so opisne konvencije in ne zakonsko določeni razredi.

²³ Uredba REACH, uredba o razvrščanju, označevanju in pakiranju snovi ter zmesi, uredba o obstojnih organskih onesnaževalih, uredba o baterijah, direktiva o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, akt o podatkih, uredba o fluoriranih toplogrednih plinih, direktiva o omejevanju uporabe nevarnih snovi, evropski akt o kritičnih surovinah, evropska uredba o trajnostnih izdelkih; direktiva o radijski opreми, direktiva o nizki napetosti, direktiva o elektromagnetni združljivosti, direktiva o pirotehničnih izdelkih, uredba o infrastrukturi za alternativna goriva, akt o umetni inteligenci, uredba o nadzoru trga,

Vendar ta seznam Evropskega združenja proizvajalcev avtomobilov vključuje skoraj 70 posodobitev pravilnikov ZN, ki še niso vsi obvezujoči v okviru zakonodaje EU. Evropska komisija je med njimi določila približno 40 sprememb obstoječih ali novih pravilnikov ZN, ki jih bo odložila ali jih ne bo sprejela v EU.

Poleg tega bo program za poenostavitev temeljil na spodaj navedenih splošnih načelih.

Združevanje regulativnih zahtev v sklope

Komisija bi lahko pri določanju datumov obvezne uporabe v sekundarni zakonodaji združila nove regulativne zahteve, ki veljajo za motorna vozila, razen če je zakonodajalec v pravnem aktu določil drugačen datum. Določil bi se enoten „datum uskladitve za avtomobilski sektor“, s čimer bi se podjetjem olajšalo izpolnjevanje regulativnih zahtev.

Poleg tega bo Komisija, kolikor je to zakonsko mogoče, zagotovila, da se za zakonodajo, ki se uporablja za neavtomobilski sektor, vzpostavi mehanizem, s katerim bo zagotovljeno, da bodo zahteve, ki veljajo za avtomobilski sektor, začele veljati na „datum uskladitve za avtomobilski sektor“.

Spoštovanje prehodnega obdobja za industrijo

Komisija se je v industrijskem akcijskem načrtu za evropski avtomobilski sektor zavezala, da bo pri pripravi zakonodajnih predlogov industriji zagotovila dovolj časa, da bo lahko take nove regulativne zahteve upoštevala v procesu razvoja izdelkov. To je splošno načelo, ki ga je Komisija pripravljena spoštovati, vendar ga ni mogoče spremeniti v pravno zahtevo v zbirnem aktu.

Področje uporabe novih regulativnih zahtev

V zakonodaji za motorna vozila je vsakokrat določen drug datum začetka uporabe za nove tipe vozil in za vsa nova vozila (tj. za obstoječe tipe vozil), da se upošteva potreba po prenovi. V določenih primerih, kot je uredba o sistemu eCall, so zahteve določene le za nove tipe vozil. Odločitev, da se obstoječih tipov vozil ne ureja, je treba sprejeti za vsak primer posebej ob upoštevanju stroškov prenove obstoječih tipov vozil, ki lahko močno vplivajo na majhne avtomobile z nižjimi maržami, ter koristi novih regulativnih zahtev.

Poenostavitev homologacijskega okvira

Ob čedalje hitrejšem tempu inovacij v industriji, zlasti trendih na področju avtomatizirane vožnje in posodobitev programske opreme, je primerno oceniti možnosti za poenostavitev homologacijskega okvira EU za motorna vozila. Regulativna kompleksnost je lahko ovira za proizvajalce EU, ki na svetovni ravni konkurirajo proizvajalcem iz drugih jurisdikcij.

Komisija bo leta 2026 izvedla oceno okvirne uredbe (EU) 2018/858 o homologaciji motornih vozil. To bo pomagalo oceniti možnosti za zmanjšanje stroškov preizkušanja in poročanja za avtomobilsko industrijo. Predhodna analiza, ki so jo opravile službe Komisije, je pokazala, da bi bilo število laboratorijskih preizkusov med homologacijo mogoče zmanjšati z večjo uporabo virtualnega preizkušanja in s praksami ocenjevanja tveganja, s katerimi bi se ocenilo, kako bi bilo mogoče predhodne preizkuse najbolje kombinirati s spremljanjem med uporabo (kot je že določeno v uredbi Euro 7, kjer so lažji predhodni preizkusi dopolnjeni s spremljanjem emisijskih vrednosti na vozilu).

direktiva o tlačni opremi, direktiva o tlačnih posodah; direktiva o premični tlačni opremi, direktiva o inteligentnih prometnih sistemih, omrežni kodeks za priključitev na omrežje, akt o kibernetiski odpornosti, uredba o strojih, direktiva o tehnični brezhibnosti.

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

Predlog je del svežnja ukrepov v zvezi s konkurenčnostjo evropske avtomobilske industrije. Njegov cilj je zmanjšati upravne in prilagoditvene stroške za industrijo, da se zagotovi dobro delujoč enotni trg za motorna vozila, hkrati pa ohrani visoka raven varnosti in okoljske učinkovitosti, ki je določena v regulativnem okviru.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Ta pobuda prispeva k poenostavitvi regulativnega okvira za avtomobilsko industrijo, kot je bilo napovedano v **industrijskem akcijskem načrtu za evropski avtomobilski sektor**. Je del avtomobilskega svežnja, skupaj z revizijo standardov emisijskih vrednosti CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila, sporočilom o razogljčenju voznih parkov podjetij in svežnjem za spodbujanje baterij za povečanje konkurenčnosti avtomobilske industrije EU pri prehodu na brezemisijsko mobilnost.

V skladu z akcijskim načrtom ta pobuda izboljšuje skladnost in doslednost med različnimi regulativnimi zahtevami. Izvaja cilje programa za poenostavitev in strategije za enotni trg za avtomobilsko industrijo. Ukrepi za poenostavitev ne vplivajo na cilje politike, na katerih temeljijo ustrezni predpisi. Prispevajo k razogljčenju avtomobilske industrije z odpravo regulativnih ovir za uvajanje električnih lahkih gospodarskih vozil, v skladu z emisijskimi vrednostmi CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila. Ne vplivajo na okoljsko učinkovitost vozil in so v celoti usklajeni z okoljskimi cilji zmanjšanja onesnaženosti zraka in okoljskega hrupa zaradi motornih vozil. Ne zmanjšujejo varnosti vozil in so v celoti usklajeni s politikami EU za varnost v cestnem prometu.

Poleg tega zbirni sveženj za digitalno področje²⁴ prinaša tehnične spremembe digitalne zakonodaje, povezane z avtomobilskim sektorjem, ki med drugim vključujejo začetek uporabe določb o visokotveganih sistemih UI, preostalo obdelavo posebnih kategorij osebnih podatkov za učenje, preizkušanje in upravljanje sistemov UI ter usklajevanje določb zakonodaje EU o varstvu podatkov.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Predlog temelji na členih 91 in 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije v skladu s prvotnimi pravnimi podlagami za sprejetje sektorskih okvirov, ki naj bi jih ta predlog spremenil.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Uredbe, ki jih je treba spremeniti, so pravni akti EU. Zato je treba navedene uredbe spremeniti na ravni EU.

- **Sorazmernost**

Pobuda ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje ciljev poenostavitve in zmanjšanja bremena, ne da bi se zmanjšalo varovanje zdravja ljudi in okolja.

²⁴ Predlog UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi uredb (EU) 2016/679, (EU) 2018/1724, (EU) 2018/1725 in (EU) 2023/2854 ter direktiv 2002/58/ES, (EU) 2022/2555 in (EU) 2022/2557 glede poenostavitve digitalnega zakonodajnega okvira ter razveljavitvi uredb (EU) 2018/1807, (EU) 2019/1150 in (EU) 2022/868 ter Direktive (EU) 2019/1024 (zbirni sveženj za digitalno področje) (COM(2025) 837 final, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/sl/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

- **Izbira instrumenta**

S tem predlogom se spreminjajo uredbe, sprejete po rednem zakonodajnem postopku, zato je treba spremembe navedenih uredb sprejeti z uredbo v skladu z rednim zakonodajnim postopkom.

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

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje**

ni relevantno

- **Posvetovanja z deležniki**

Vodilni predstavniki industrije so v okviru strateškega dialoga o prihodnosti evropske avtomobilske industrije, ki se je začel januarja 2025, in javnega posvetovanja o prihodnosti evropske avtomobilske industrije²⁵ izpostavili potrebo po poenostavitvi regulativnega okvira. Komisija je nato v okviru različnih dvostranskih izmenjav, na podlagi pisnih prispevkov deležnikov, ki so vsebovali predloge za poenostavitev predpisov, in na sestanku z delovno skupino za motorna vozila²⁶ preučila stališča industrije in drugih deležnikov. Pisni prispevki deležnikov so vsebovali različne predloge za poenostavitev ali pojasnitev nekaterih določb avtomobilske zakonodaje in odpravo nepotrebnega upravnega bremena, ki izhaja iz teh določb.

Evropska komisija je 14. oktobra 2025 začela ciljno usmerjeno posvetovanje z deležniki v obliki spletne ankete, da bi zbrala povratne informacije o predhodnem seznamu sprememb obstoječih avtomobilskih predpisov. Anketa je bila poslana več kot 130 deležnikom (68 odgovorov) iz avtomobilske industrije, vključno s proizvajalci vozil, proizvajalci avtomobilskih sestavnih delov, industrijskimi združenji, nevladnimi organizacijami, upravljavci voznih parkov, nacionalnimi homologacijskimi organi, organi za nadzor trga in drugimi ustreznimi nacionalnimi organi. Deležniki so bili pozvani, naj izrazijo svoja stališča o predhodnem seznamu sprememb, tj. ali pričakujejo, da bodo ukrepi imeli pozitiven, nevtralen ali negativen gospodarski, socialni ali okoljski vpliv ter ali bodo vplivali na regulativno breme. Poleg tega je Komisija prejela več stališč deležnikov, v katerih so bili navedeni dodatni predlogi, podatki in ocene stroškov, ki so se upoštevali pri pripravi tega predloga.

Vse skupine deležnikov so izrazile močno podporo predlaganim ukrepom.

- **Ocena učinka**

Glede na potrebo po nujni predložitvi predloga za reševanje ugotovljenih težav, da bi se zmanjšalo upravno breme za podjetja in organe, ni bilo mogoče pripraviti ocene učinka.

Vendar je temu predlogu v skladu z načeli boljšega pravnega urejanja priložen delovni dokument služb Komisije, ki vključuje analizo učinkov predlaganih ukrepov na podlagi obstoječih podatkov in informacij, zbranih med ciljno usmerjenim posvetovanjem z deležniki, ter pisnih prispevkov deležnikov.

²⁵ Javno posvetovanje o prihodnosti evropske avtomobilske industrije https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Prihodnost-evropske-avtomobilske-industrije_sl.

²⁶ Strokovna skupina Komisije s predstavniki držav članic ter najrazličnejšimi deležniki iz avtomobilske industrije in civilne družbe.

Na podlagi razpoložljivih informacij se pričakuje, da bodo spremembe prinesle znatne letne prihranke stroškov v višini 706 milijonov EUR za industrijo, vključno z MSP, državljane in javne uprave.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Ta predlog je del zaveze Evropske komisije, da bo zmanjšala regulativno breme za ljudi, podjetja in javne uprave v EU ter tako spodbudila blaginjo in odpornost EU. Namen predloga je torej poenostaviti določbe zakonodaje, povezane z avtomobilsko industrijo, zmanjšati nepotrebna bremena in stroške za podjetja in organe, ne da bi pri tem ogrozili varstvo okolja in varnost vozil.

- **Temeljne pravice**

Predlog spoštuje temeljne pravice iz Listine Evropske unije o temeljnih pravicah²⁷ in upošteva načela, ki so v njej priznana. Zmanjšanje upravnega bremena za podjetja bi moralo voditi do družbenih koristi v smislu ustvarjanja bogastva, zaposlovanja in inovacij. Hkrati je namen predloga zagotoviti visoko raven varstva okolja in varnosti vozil.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ta pobuda za Komisijo ne bo pomenila nobenih dodatnih stroškov.

5. DRUGI ELEMENTI

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

Komisija bo spremljala izvajanje in uporabo novih določb ter skladnost z njimi. Poleg tega se uredbe, ki jih je treba spremeniti s tem predlogom, v skladu z načeli boljšega pravnega urejanja redno ocenjujejo glede njihove učinkovitosti, uspešnosti pri doseganju ciljev, ustreznosti, skladnosti in dodane vrednosti. Ta predlog ne zahteva načrta za izvedbo.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Predlagane spremembe **Uredbe (ES) št. 561/2006**: prva predlagana sprememba je, da se državam članicam dovoli izvzetje iz obveznosti vgradnje pametnih tahografov za električna kombinirana vozila kategorije N2²⁸, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone, in ki se uporabljajo izključno za notranji prevoz, da bi se izenačila s primerljivimi vozili na fosilna goriva, tj. dizelskimi kombiniranimi vozili kategorije N1²⁹.

Glavni pričakovani učinek predlaganega ukrepa je zmanjšanje stroškov za podjetja, zlasti MSP, ki so glavni uporabniki/kupci takih kombiniranih vozil, saj jim za določeno vrsto električnih kombiniranih vozil ne bo več treba vgrajevati pametnih tahografov. Poleg tega se bo z odstranitvijo obveznosti vgradnje tahografa zmanjšalo tudi upravno breme/stroški za podjetja/voznike, ki jim ne bo več treba prenašati podatkov s tahografa (dve do štiri ure na mesec). Zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev za dizelska kombinirana vozila kategorije N1 in električna kombinirana vozila kategorije N2, katerih cena bi bila nižja, bi poleg tega pomagalo spodbujati uporabo takih električnih kombiniranih vozil.

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

²⁸ V skladu s členom 4(1), točka (b)(ii), Uredbe (EU) 2018/858 so vozila kategorije N2: motorna vozila, katerih največja masa presega 3,5 tone, vendar ne presega 12 ton.

²⁹ V skladu s členom 4(1), točka (b)(i), Uredbe (EU) 2018/858 so vozila kategorije N1: motorna vozila, katerih največja masa ne presega 3,5 tone.

Na področje uporabe pravil o času vožnje in času počitka ter vgradnji in uporabi tahografov spadajo tudi bivalna vozila ali kombinacije bivalnih vozil, katerih masa presega 7,5 tone.

V zadevi C-666/21 pred Sodiščem Evropske unije³⁰ je državljani trdil, da uredbi (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 nista namenjeni nekomercialnim uporabnikom in da se taka vozila ne bi smela obravnavati kot komercialni prevoz. Vendar je Sodišče razsodilo, da se lahko taka pravila uporabljajo tudi za nekomercialne uporabnike vozil, katerih masa presega 7,5 tone. Sodišče je zlasti razsodilo, da „pojem ‚prevoz blaga po cesti‘ [...] zajema prevoz po cesti, ki se opravi z vozilom, katerega največja dovoljena masa v smislu člena 4(m) Uredbe št. 561/2006, presega 7,5 tone, tudi če je to vozilo opremljeno tako, da se uporablja ne le kot prostor za začasno bivanje za osebno rabo, temveč tudi kot prostor za prevažanje blaga v nekomercialne namene, pri čemer na to ne vplivata nosilnost tega vozila in kategorija, pod katero je to vpisano v nacionalno evidenco registriranih cestnih vozil.“

Za pojasnitev pravnega okvira v zvezi s posebnim primerom bivalnih vozil, katerih največja dovoljena masa presega 7,5 tone in ki so namenjeni za osebno rabo, ter za zagotovitev pravne jasnosti proizvajalcem in kupcem takih vozil druga predlagana sprememba vključuje dodajanje novega odstavka (s) v člen 13 Uredbe (ES) št. 561/2006, ki bo državam članicam omogočil, da bivalna vozila izvzamejo iz pravil o času vožnje in času počitka ter o tahografih. Poleg tega bo načrtovano izvzetje teh vozil iz obveznosti uporabe tahografa privedlo do zmanjšanja stroškov in povečanja zaupanja voznikov, ki uporabljajo bivalna vozila za turizem.

Predlagane spremembe **Uredbe (EU) 2019/2144**: predlagana sprememba je, da se električna kombinirana vozila kategorije N2, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone, izvzamejo iz obveznosti vgradnje naprav za omejevanje hitrosti, s čimer se jih izenači s primerljivimi vozili na fosilna goriva, tj. dizelskimi kombiniranimi vozili kategorije N1. .

Glavni pričakovani učinek predlaganega ukrepa je zmanjšanje stroškov za podjetja, zlasti MSP, ki so glavni uporabniki/kupci takih kombiniranih vozil. Prihranek stroškov ne bo izhajal zgolj iz neobveznosti vgradnje naprav za omejevanje hitrosti, temveč tudi iz večje prožnosti delovanja, saj bo taka vozila na avtocestah mogoče voziti pri nekoliko višji hitrosti. Poleg tega bi zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev za dizelska kombinirana vozila kategorije N1 in električna kombinirana vozila kategorije N2, katerih cena bi bila nižja, pomagalo spodbujati uporabo takih električnih kombiniranih vozil. Nazadnje je treba poudariti, da se ne pričakuje, da bo ta izjema negativno vplivala na okoljsko učinkovitost ali varnost zadevnih vozil. Predlogi sprememb **Uredbe (EU) 2024/1257**: temperaturni pogoji „laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije“ iz preglednic 1 in 2 v Prilogi V so zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“ v istih preglednicah. Dokazovanje skladnosti emisij pri nizkih temperaturah (pri $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$) je zajeto z izpolnjevanjem zahtev glede dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo (od $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $38\text{ }^{\circ}\text{C}$), zato se šteje, da je odprava namenskega laboratorijskega preizkusa pri nizkih temperaturah (preizkus tipa 6) upravičena.

Pričakovani učinki predlaganega ukrepa so osredotočeni predvsem na ohranjanje namena sozakonodajalcev, da sledita pravilom Euro 6 v skladu s členom 14(7) Uredbe (EU) 2024/1257 in tako zmanjšata regulativno breme brez novih zahtev glede skladnosti ter zagotovita pravno varnost.

³⁰ Sodba z dne 2. marca 2023, Åklagarmyndigheten, C-666/21, ECLI:EU:C:2023:149.

Drug predlagani ukrep je, da se za homologacijo motorja Euro 7 (samostojna tehnična enota) uporabi izraz „kategorije vozil“ namesto „tipi vozil“, tj. „zahtevani demonstracijski preizkusi za vsa goriva, za katera je podeljena homologacija za ~~tip~~ kategorijo vozila, in izjava o skladnosti za vsa goriva, vse obremenitve in vse veljavne kategorije vozil“ v preglednicah 3, 4, 7 in 8 v Prilogi V k Uredbi (EU) 2024/1257.

Pričakuje se, da bo predlagani ukrep privedel do znatnega zmanjšanja regulativnega bremena, tj. upravnega bremena in bremena preizkušanja, ne da bi se pri tem ogrozili okoljski standardi. Ukrep preprečuje ponavljajoče se preizkušanje motorjev v različnih tipih vozil, ki uporabljajo enako tehnologijo, ter zmanjšuje stroške, povezane z večkratnimi homologacijami in postopki preizkušanja. Podpira stabilnost trga in lahko prispeva k znižanju cen vozil, kar koristi gospodarskim subjektom in potrošnikom.

Z drugim predlaganim ukrepom bo pojasnjeno, da je Komisija pooblaščenca za pripravo ukrepov, s katerimi se zagotovi, da se podatki iz sistemov za spremljanje na vozilu (OBM) in naprav za spremljanje porabe goriva in električne energije na vozilu (OBFCM) prejmejo, zbirajo, obdelujejo in shranjujejo učinkovito in na usklajen način za spremljanje dejanske učinkovitosti tipov vozil Euro 7.

Usklajena podatkovna infrastruktura OBM/OBFCM na ravni EU bi lahko ustvarila znatne prihranke stroškov v primerjavi s scenarijem, v katerem vsaka država članica razvija in vzdržuje svoje sisteme. Prihranki izhajajo iz ekonomije obsega, zmanjšane podvajanja in usklajenih postopkov zagotavljanja skladnosti. Namesto interakcije z več nacionalnimi sistemi bodo proizvajalci vozil lahko posredovali standardizirane podatke samo enkrat, s čimer se bodo zmanjšali stroški integracije programske opreme in izdaje potrdil.

Ker je **Uredba (EU) št. 540/2014**³¹ zastarela, se predlaga, da se Uredba razveljavi z učinkom od 1. julija 2027. Poleg tega se Direktiva Sveta 70/157/EGS v skladu s členom 14 Uredbe (EU) št. 540/2014³¹ razveljavi z učinkom od 1. julija 2027. Da bi se izognili morebitni pravni negotovosti, ta predlog potrjuje razveljavitev z istim datumom začetka veljavnosti.

Da bi se nadomestil sklic na razveljavljeno uredbo, se predlaga sprememba Priloge II k **Uredbi (EU) 2018/858**, ki vključuje sklic na pravilnike Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) v zvezi s hrupom: Pravilnik št. 51³² o hrupu vozil kategorij M in N, Pravilnik št. 59³³ o nadomestnih sistemih za dušenje zvoka in Pravilnik št. 138³⁴ o tihih vozilih za cestni prevoz ali sistemih AVAS.

Predlagane spremembe, ki se nanašajo na pravilnike ZN, bi ustvarile enake konkurenčne pogoje za proizvajalce avtomobilov v EU pri prodaji njihovih avtomobilov po vsem svetu, saj jim ne bi bilo treba upoštevati dveh sklopov predpisov o hrupu. Odpravile bi tudi morebitne vrzeli in privedle do enostavnejšega oziroma bolj usklajenega okvira za avtomobilsko industrijo, homologacijske organe in organe za nadzor trga. Poleg tega bi družba in okolje

³¹ Direktiva Sveta 70/157/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o dovoljeni ravni hrupa in izpušnem sistemu motornih vozil (UL L 42, 23.2.1970, str. 16, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

³² Pravilnik št. 51 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji motornih vozil z vsaj štirimi kolesi glede na emisije zvoka (UL L 138, 4.6.2018, str. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

³³ Pravilnik št. 59 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji nadomestnih sistemov za dušenje zvoka (UL L, 2025/844, 30.4.2025, <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Pravilnik št. 138 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji tihih vozil za cestni prevoz glede na njihovo zmanjšano slišnost (UL L 9, 13.1.2017, str. 33, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj>).

imela koristi od razširjenega področja uporabe, ki omejuje hrup zaradi eksplozivnega vžiga, aktuatorjev zvoka in sistemov za izboljšanje zvoka. Predlagane so prehodne določbe za zagotovitev nemotenega prehoda industrije na spremenjen pravni okvir.

Predlagane spremembe **Uredbe (EU) 2018/858**: prvi predlagani ukrep za spremembo te uredbe je uvedba nove točke 2.4 v točki 2 dela A Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858, v kateri bo opredeljena podkategorija majhnih električnih vozil.

Predlagana sprememba bo omogočila, da se zakonodaja EU osredotoči na regulativne ukrepe za to posebno podkategorijo, da bi se spodbudili proizvodnja in uporaba majhnih električnih vozil. Komisija bo na primer pri odločanju o datumih začetka uporabe prihodnjih uredb o motornih vozilih upoštevala sorazmerno večji vpliv novih zahtev na stroške razvoja majhnih električnih vozil v primerjavi s težjimi in dražjimi vozili. Poleg tega je v okviru standardov za emisije CO² iz vozil uveden ciljno usmerjen mehanizem spodbud [dodati sklic na predlog za pregled standardov CO²] v obliki olajšav. To bo proizvajalcem vozil omogočilo, da izkoristijo prispevek majhnih električnih vozil pri doseganju skupnega cilja glede emisij CO² za celotni vozni park, kar bo predstavljalo močno spodbudo za proizvodnjo in trženje večjih količin majhnih električnih vozil. Poleg tega bo Komisija, kot je bilo napovedano v industrijskem akcijskem načrtu za evropski avtomobilski sektor, izdala priporočilo z možnostmi za sheme spodbud, ki so se v skladu s pravili o državni pomoči, kjer je to ustrezno, izkazale za učinkovite pri spodbujanju uvajanja brezemisijskih vozil. Priporočilo Komisije bo verjetno koristno za vsa električna vozila, vključno z majhnimi električnimi vozili, kot so opredeljena v okviru nove podkategorije.

Državljeni EU bi morali pričakovane koristi te spremembe zaznati v obliki večjih ugodnosti pri nakupu ali lastništvu majhnega električnega avtomobila, vendar je to odvisno od izvajanja teh politik na nacionalni ravni.

Druga predlagana sprememba Uredbe (EU) 2018/858 je uvedba novega odstavka 4 v člen 5.

S tem ukrepom se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, katerih cilj bo določiti tehnične zahteve za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetskimi sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.

Čeprav tehnologija električnih vozil hitro napreduje, interakcijo med vozili, polnilno infrastrukturo ter omrežjem električne energije pa v čedalje večji meri ureja nesektorska zakonodaja (DCC 2.0 – Uredba (EU) 2016/1388 in RfG 2.0 – Uredba (EU) 2016/631), postaja usklajen pristop k tehničnim zahtevam, povezanim z vozili, na tem področju ključnega pomena za preprečevanje razdrobljenosti ter nepotrebne upravne bremena in stroškov.

V prihodnosti bo enoten pristop k interoperabilnosti bistven za pospešitev razvoja nastajajočih storitev, kot so zmogljivosti vozilo-omrežje. Te storitve lahko podpirajo stabilnost omrežja, izravnavaajo konično povpraševanje, znižujejo stroške energije za lastnike električnih vozil in omogočajo širše uvajanje obnovljivih virov energije.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**o spremembi uredb (ES) št. 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 in (EU) 2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta glede poenostavitve tehničnih zahtev in postopkov preizkušanja za motorna vozila ter o razveljavitvi Direktive Sveta 70/157/EGS in Uredbe (EU) št. 540/2014 Evropskega parlamenta in Sveta**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije ter zlasti členov 91 in 114 Pogodbe, ob upoštevanju predloga Evropske komisije, po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom, ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora³⁵, ob upoštevanju mnenja Odbora regij³⁶, v skladu z rednim zakonodajnim postopkom, ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V poročilu Maria Draghija iz leta 2024³⁷ je poudarjeno, da število pravil in njihova zapletenost omejujeta manevrski prostor za podjetja Unije in jim preprečujeta, da bi ostala konkurenčna. Podrobna analiza uredb (ES) št. 561/2006³⁸, (EU) 2018/858³⁹, (EU) 2019/2144⁴⁰ in (EU) 2024/1257⁴¹ Evropskega parlamenta in Sveta je opozorila

³⁵ UL C , , str. .

³⁶ UL C , , str. .

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

³⁸ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ Uredba (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, v zvezi z njihovo splošno varnostjo in zaščito potnikov v vozilu ter izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 78/2009, (ES) št. 79/2009 in (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 631/2009, (EU) št. 406/2010, (EU) št. 672/2010, (EU) št. 1003/2010, (EU) št. 1005/2010, (EU) št. 1008/2010, (EU) št. 1009/2010, (EU) št. 19/2011, (EU) št. 109/2011, (EU) št. 458/2011, (EU) št. 65/2012, (EU) št. 130/2012, (EU) št. 347/2012, (EU) št. 351/2012, (EU) št. 1230/2012 in (EU) 2015/166 (UL L 325, 16.12.2019, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴¹ Uredba (EU) 2024/1257 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. aprila 2024 o homologaciji motornih vozil, in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka

tudi na čezmerno upravno breme in stroške, povezane z zahtevami iz teh uredb. Na podlagi teh ugotovitev je primerno poenostaviti nekatere obveznosti proizvajalcev in pristojnih organov, določene v zakonodaji, povezani z avtomobilsko industrijo, ter zmanjšati nepotrebna bremena in stroške za podjetja in organe, ne da bi pri tem ogrozili varstvo okolja in varnost vozil.

- (2) Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor⁴² vključuje poziv k pripravi svežnja za poenostavitev ureditve za avtomobilsko industrijo z izboljšanjem skladnosti in doslednosti med različnimi regulativnimi zahtevami.
- (3) Člen 114 PDEU je ustrezna pravna podlaga za sprejetje ukrepov, potrebnih za vzpostavitev in delovanje notranjega trga. Poleg člena 114 PDEU bi morala imeti ta uredba dodatno posebno pravno podlago za spremembe Uredbe (ES) št. 561/2006, ki temelji na členu 91 PDEU.
- (4) Čeprav je ta uredba sprejeta za vzpostavitev in delovanje notranjega trga, poenostavitev in racionalizacija tehničnih zahtev za motorna vozila, preizkusnih postopkov in pravil o homologaciji podpirata tudi širši cilj Unije, tj. spodbujanje postopnega vključevanja držav kandidatk na trg Unije. Ta uredba s spodbujanjem regulativnega zблиževanja, usklajevanja s predpisi Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) in skladnega izvajanja pravnega reda Unije prispeva k zmanjševanju tehničnih ovir v trgovini, krepitvi integriranih evropskih avtomobilskih vrednostnih verig ter krepitvi odpornosti in konkurenčnosti evropskega avtomobilskega ekosistema, ne da bi to vplivalo na avtonomijo prava Unije ali odločanje.
- (5) Da bi se izboljšali delovni pogoji voznikov, varnost v cestnem prometu in poštena konkurenca, se v uredbah (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta⁴³ zahteva vgradnja tahografov v tovorna vozila, katerih masa presega 3,5 tone. Vendar člen 3(2) Uredbe (EU) št. 165/2014 državam članicam omogoča, da iz te zahteve izvzamejo vozila, navedena v členu 13(1) in (3) Uredbe (ES) št. 561/2006.
- (6) Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje veljajo zahteve iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe teh uredb. Skladnost z zahtevami iz uredb (ES) št. 561/2006 in (EU) št. 165/2014 predstavlja pomemben napor za prevoznike in voznike ter upočasnjuje povečanje števila baterijskih električnih lahkih gospodarskih vozil.

vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7), spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (UL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor (COM(2025) 95 final).

⁴³ Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- (7) Da bi se zmanjšali nepotrebni stroški za proizvajalce in gospodarske subjekte, med katerimi so številna mala in srednja podjetja, bi bilo treba odpraviti zahtevo po vgradnji tahografov za baterijska električna lahka gospodarska vozila, katerih masa ne presega 4,25 tone.
- (8) Ker je odločitev o uporabi te izjeme prepuščena državam članicam, bi se morala izjema uporabljati le za električna lahka gospodarska vozila, ki opravljajo izključno notranji prevoz.
- (9) Da bi se zmanjšala breme namestitve in uporabe tahografa za nepoklicne voznike, ki upravljajo velika bivalna vozila za nekomercialne namene, ter vpliv te zahteve na povpraševanje po takih vozilih, bi morali imeti nacionalni organi možnost, da taka vozila in dejavnosti izvzamejo iz pravil o času vožnje in času počitka ter uporabe tahografov, če to ne ogroža ciljev iz člena 1 navedene uredbe.
- (10) Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta dovoljuje homologacijo motornih vozil glede ravni hrupa in sistemov vozila za zvočno opozarjanje v skladu z Uredbo (EU) št. 540/2014 Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁴ oziroma v skladu s pravilniki ZN, vključno s pravilniki št. 138⁴⁵, št. 51⁴⁶ in št. 59⁴⁷ UN/ECE. Navedeni vzporedni sistem lahko povzroči razdrobljenost trga. Poleg tega je Uredba (EU) št. 540/2014 zastarela zaradi nezadostnega posodabljanja v primerjavi z navedenimi tremi pravilniki UN/ECE. Za zagotovitev skladnega okvira in popolne usklajenosti s pravilniki ZN bi bilo treba Uredbo (EU) št. 540/2014 razveljaviti, Prilogo II k Uredbi (EU) 2018/858 pa spremeniti tako, da bo dovoljena le skladnost z veljavnimi pravilniki ZN.
- (11) Ker se tehnologija baterijskih električnih vozil hitro razvija, število električnih vozil na trgu pa povečuje, je interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije vse pomembnejša. Usklajen pristop k interoperabilnosti na ravni Unije je bistven za preprečevanje razdrobljenosti določenih tehničnih zahtev, ki se razvijajo zunaj okvira za homologacijo vozil, zlasti glede izvajanja revidiranih kodeksov omrežja (kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/1388⁴⁸, in kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje, vzpostavljenega z Uredbo Komisije (EU) 2016/631⁴⁹). Zato bodo morala vozila izpolnjevati določene tehnične zahteve, da bi se zagotovile usklajene zmogljivosti baterijskih električnih vozil in omogočile

⁴⁴ Uredba (EU) št. 540/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o ravni hrupa motornih vozil in nadomestnih sistemih za dušenje zvoka ter o spremembi Direktive 2007/46/ES ter razveljavitvi Direktive 70/157/EGS (UL L 158, 27.5.2014, str. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

⁴⁵ Pravilnik št. 138 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji tihih vozil za cestni prevoz glede na njihovo zmanjšano slišnost [2017/71] (UL 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 št. 51 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji motornih vozil z vsaj štirimi kolesi glede na emisije zvoka [2018/798] (UL L 138, 4.6.2018, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Pravilnik št. 59 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe o homologaciji nadomestnih sistemov za dušenje zvoka [2025/844] (UL L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

⁴⁸ Uredba Komisije (EU) 2016/1388 z dne 17. avgusta 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za priključitev odjemalcev (UL L 223, 18.8.2016, str. 10, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

⁴⁹ Uredba Komisije (EU) 2016/631 z dne 14. aprila 2016 o vzpostavitvi kodeksa omrežja za zahteve za priključitev proizvajalcev električne energije na omrežje (UL L 112, 27.4.2016, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

interoperabilne storitve vozilo-omrežje. Da bi se zagotovila interoperabilnost med vozili, polnilno infrastrukturo in omrežjem električne energije, bi bilo zato treba Komisijo v Uredbi (EU) 2018/858 pooblastiti, da določi tehnične zahteve glede komunikacije in strojne povezave povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetske sistemi.

- (12) Prehod na bolj trajnosten cestni promet je bil predvsem posledica rasti prodaje vrhunskih modelov električnih vozil. Za zagotovitev neprekinjenosti tega prehoda pa morajo električna vozila postati cenovno dostopnejša. Ciljno usmerjeni regulativni ukrepi (daljše prehodno obdobje za nove zahteve, ciljno usmerjene spodbude v standardih za emisije CO² iz vozil) ter davčne (kot so subvencijske sheme) in nedavčne ugodnosti (kot je rezervirano parkirno mesto), ki so skladne s pravili o državnih pomočih, kjer je to ustrezno, lahko prispevajo k večji cenovni dostopnosti majhnih električnih vozil. Vendar homologacijski okvir ne vsebuje pravne opredelitve majhnega električnega vozila. Zato je primerno uvesti podkategorijo v obstoječo kategorijo vozil M1.
- (13) Pri odločanju o datumih začetka uporabe prihodnjih zahtev za motorna vozila, ki vplivajo na to novo podkategorijo majhnih električnih vozil, bi bilo treba upoštevati sorazmerno večji vpliv novih zahtev na stroške razvoja teh vozil v primerjavi s težjimi in dražjimi vozili.
- (14) Kot je bilo napovedano v industrijskem akcijskem načrtu za evropski avtomobilski sektor, bo Komisija izdala priporočilo z možnostmi za sheme spodbud, ki so se izkazale za učinkovite pri spodbujanju uvajanja brezemisijskih vozil in so skladne s pravili konkurence. Priporočila državam članicam za davčne (tj. subvencije za nakup, davčne oprostitve, oprostitev plačila cestnine) in nedavčne (tj. dodeljevanje parkirnih pravic glede na velikost, namenska polnilna infrastruktura itd.) ukrepe bi lahko temeljila tudi na novi podkategoriji majhnih električnih avtomobilov.
- (15) Člen 3(1) Direktive Sveta 92/6/EGS⁵⁰ o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije vozil zahteva vgradnjo in uporabo naprav za omejevanje hitrosti v vozilih kategorij N2 in N3. V skladu z navedenim členom se lahko taka vozila uporabljajo na cesti samo, če imajo vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti. Zahteva glede vgradnje je bila vključena v zakonodajo o homologaciji motornih vozil z Uredbo (EU) 2019/2144 Evropskega parlamenta in Sveta.
- (16) Baterijska električna lahka gospodarska vozila lahko zaradi teže baterije presegajo maso 3,5 tone, zato zanje velja zahteva, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti, čeprav imajo enako obremenitev in se uporabljajo za enake namene kot lahka gospodarska vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki ne spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2019/2144. Ta zahteva proizvajalcem vozil in podjetjem, ki kupujejo taka vozila, nalaga nepotrebne stroške, kar upočasnjuje povečanje števila brezemisijskih lahkih gospodarskih vozil. Zato je primerno, da se brezemisijska vozila kategorije N2 z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone izvzamejo iz zahteve, v skladu s katero morajo imeti vgrajeno napravo za omejevanje hitrosti.

⁵⁰ Direktiva Sveta 92/6/EGS z dne 10. februarja 1992 o vgradnji in uporabi naprav za omejevanje hitrosti za določene kategorije motornih vozil v Skupnosti (UL L 57, 2.3.1992, str. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

- (17) Proizvajalci vozil kategorij M1 in N1 morajo v skladu s Prilogo V k Uredbi (EU) 2024/1257 izvajati laboratorijske preizkuse motorjev pri nizkih temperaturah. Ker so temperaturni pogoji laboratorijskega preizkusa pri nizki temperaturi za emisije zajeti v preizkusu „plinasta onesnaževala in PN pri preizkušanju na cesti (dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo)“, je dokazovanje skladnosti z emisijami pri nizki temperaturi ($-7\text{ }^{\circ}\text{C}$) zajeto z izpolnjevanjem zahtev za dejanske emisije, ki nastajajo med vožnjo (od $-7\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $38\text{ }^{\circ}\text{C}$). Zato je za zmanjšanje stroškov proizvajalcev, povezanih s posebnimi zahtevami iz Priloge V k Uredbi (EU) 2024/1257, ustrezno odpraviti zahtevo za namenski laboratorijski preizkus pri nizkih temperaturah, saj to ne bo ogrozilo okoljskih standardov, ki jih zagotavlja preizkus dejanskih emisij, ki nastajajo med vožnjo.
- (18) V Prilogi V k Uredbi (EU) 2024/1257 se zahteva, da se za preizkušanje motorjev težkih vozil izvedejo demonstracijski preizkusi za vsa ustrezna goriva v okviru vsakega tipa vozila. Da bi se zagotovilo znatno zmanjšanje upravnih stroškov, povezanih z navedenimi preizkusi, ne da bi se pri tem ogrozilo okoljske standarde, je primerno uvesti zahteve za preizkuse na ravni kategorije vozil v preglednicah 1, 2, 3, 4, 7 in 8 iz navedene Priloge V.
- (19) Uredba (EU) 2024/1257 uvaja sisteme za spremljanje na vozilu (OBM) in naprave za spremljanje porabe goriva in električne energije na vozilu (OBFCM), katerih cilj je olajšati preverjanje skladnosti v realnem času, prizadevanja za usklajevanje, nadzor nad življenjskim ciklom, zmanjšanje stroškov preizkušanja in poenostavitev ukrepov za izvrševanje. Za učinkovito prejemanje, obdelavo in shranjevanje podatkov OBM in OBFCM je treba pojasniti, da pooblastilo Komisije za sprejemanje izvedbenih ukrepov zajema tudi sprejemanje metod in zahtev, potrebnih za spremljanje skladnosti tipov vozil.
- (20) Za zagotovitev pravne jasnosti po razveljavitvi Uredbe (EU) št. 540/2014, ki je vsebovala določbo o razveljavitvi Uredbe Sveta 70/157/EGS⁵¹, je treba v tej uredbi predvideti razveljavitev Direktive Sveta 70/157/EGS. Da bi se proizvajalcem vozil zagotovilo dovolj časa za prilagoditev njihovih proizvodnih postopkov, je primerno določiti prehodno obdobje, v katerem bi se homologacija vozila še vedno lahko izvedla v skladu z Uredbo (EU) št. 540/2014 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Sprememba Uredbe (ES) št. 561/2006

Člen 13(1) Uredbe (ES) št. 561/2006 se spremeni:

- (1) vstavi se naslednja točka (fa):

„(fa) z vozili za prevoz blaga na električni pogon, katerih največja dovoljena masa, vključno z maso priklopnika ali polpriklopnika, presega 3,5 tone, vendar ne presega 4,25 tone;“;

⁵¹ Direktiva Sveta 70/157/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o dovoljeni ravni hrupa in izpušnem sistemu motornih vozil (UL L 42, 23.2.1970, str. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

- (2) doda se naslednja točka (s):

„(s) z bivalnimi vozili, kot so opredeljena v točki 5.1 dela A Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858, ki se uporabljajo izključno za nekomercialni prevoz.“.

Člen 2

Spremembe Uredbe (EU) 2018/858

Uredba (EU) 2018/858 se spremeni:

- (1) v člen 5 se vstavi naslednji odstavek 4:

„4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 82 o dopolnitvi te uredbe z določitvijo tehničnih zahtev za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetske sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja.“

- (2) Prilogi I in II se spremenita v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

Člen 3

Sprememba Uredbe (EU) 2019/2144

V členu 9 Uredbe (EU) 2019/2144 se vstavi naslednji odstavek 5a:

„5a. V vozila kategorije N2 na električni pogon z največjo tehnično dovoljeno maso med 3,5 in 4,25 tone ni treba vgraditi naprav za omejevanje hitrosti v skladu s Pravilnikom ZN št. 89.“.

Člen 4

Spremembe Uredbe (EU) 2024/1257

Uredba (EU) 2024/1257 se spremeni:

- (1) v členu 14(4) se točka (j) nadomesti z naslednjim:

„(j) metode, zahteve in preizkuse, vključno s pragovi skladnosti, za zagotavljanje delovanja naprav OBMFC ter sistemov OBD in OBM ter tipal teh naprav in sistemov za sporočanje podatkov, ki jih beležijo te naprave in sistemi, zunaj vozila, med drugim zaradi spremljanja skladnosti tipov vozil;“;

- (2) Priloga V se spremeni v skladu s Prilogo I k tej uredbi.

Člen 5

Razveljavitve

1. Uredba (EU) št. 540/2014 se razveljavi.
2. Direktiva 70/157/EGS se razveljavi z učinkom od 1. julija 2027.

Člen 6

Prehodne določbe

Potrdila o skladnosti za nova vozila, izdelana po [Urad za publikacije: vstaviti datum začetka veljavnosti te uredbe] in odobrena pred 1. julijem 2028 v skladu z Uredbo (EU) št. 540/2014, ostanejo veljavna za namene členov 48 in 49 Uredbe (EU) 2018/858.

Člen 7

Začetek veljavnosti in uporaba

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

2. Uporablja se od [dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*]. Vendar se člen 3 uporablja od ... [datum prenosa v predlogu spremembe Direktive 92/6/EGS].

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

V Strasbourgu,

*Za Evropski parlament
predsednica*

*Za Svet
predsednik/predsednica*

OCENA FINANČNIH POSLEDIC IN DIGITALNIH RAZSEŽNOSTI
ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1.	OKVIR PREDLOGA/POBUDE.....	3
1.1	Naslov predloga/pobude.....	3
1.2	Zadevna področja	3
1.3	Cilji.....	3
1.3.1	Splošni cilji	3
1.3.2	Specifični cilji	3
1.3.3	Pričakovani rezultati in posledice	3
1.3.4	Kazalniki smotrnosti	3
1.4	Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša	4
1.5	Utemeljitev predloga/pobude	4
1.5.1	Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude	4
1.5.2	Dodana vrednost ukrepanja EU (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene tega oddelka je „dodana vrednost ukrepanja EU“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja EU in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.....	4
1.5.3	Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti	4
1.5.4	Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti	5
1.5.5	Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev	5
1.6	Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic	6
1.7	Načrtovani načini izvrševanja proračuna	6
2.	UKREPI UPRAVLJANJA	8
2.1	Pravila o spremljanju in poročanju	8
2.2	Upravljavski in kontrolni sistemi	8
2.2.1	Utemeljitev načinov izvrševanja proračuna, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol.....	8
2.2.2	Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje.....	8
2.2.3	Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje med stroški kontrol in vrednostjo z njimi povezanih upravljanih sredstev) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku).....	8
2.3	Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti	9
3.	OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE	10
3.1	Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice	10

3.2	Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve	12
3.2.1	Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje	12
3.2.1.1	Odobritve iz izglasovanega proračuna	12
3.2.1.2	Odobritve iz zunanjih namenskih prejemkov	17
3.2.2	Ocenjene realizacije, financirane iz odobritev za poslovanje	22
3.2.3	Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve	24
3.2.3.1	Odobritve iz izglasovanega proračuna	24
3.2.3.2	Odobritve iz zunanjih namenskih prejemkov	24
3.2.3.3	Odobritve skupaj	24
3.2.4	Ocenjene potrebe po človeških virih.....	25
3.2.4.1	Financirano iz izglasovanega proračuna	25
3.2.4.2	Financirano iz zunanjih namenskih prejemkov.....	26
3.2.4.3	Potrebe po človeških virih skupaj	26
3.2.5	Pregled ocenjenih posledic za naložbe, povezane z digitalnimi tehnologijami	28
3.2.6	Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom.....	28
3.2.7	Udeležba tretjih oseb pri financiranju	28
3.3	Ocenjene posledice za prihodke	29
4.	DIGITALNE RAZSEŽNOSTI	29
4.1	Zahteve digitalnega pomena	30
4.2	Podatki	30
4.3	Digitalne rešitve	31
4.4	Ocena interoperabilnosti	31
4.5	Ukrepi v podporo digitalnemu izvajanju	32

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1 Naslov predloga/pobude

1.2 Zadevna področja

1.3 Cilji

1.3.1 Splošni cilji

1.3.2 Specifični cilji

Specifični cilj št.

1.3.3 Pričakovani rezultati in posledice

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

1.3.4 Kazalniki smotrnosti

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

1.4 Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

- Nov ukrep
- Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa⁵²
- Podaljšanje obstoječega ukrepa
- Združitev ali preusmeritev enega ali več ukrepov v drug/nov ukrep

1.5 Utemeljitev predloga/pobude

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

1.5.2 Dodana vrednost ukrepanja EU (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja).

⁵² Po členu 58(2), točka (a) oz. (b), finančne uredbe.

Za namene tega oddelka je „dodana vrednost ukrepanja EU“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja EU in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.

Razlogi za ukrepanje na ravni EU (predhodno)

Pričakovana ustvarjena dodana vrednost EU (naknadno)

1.5.3 Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

--

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

--

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

--

1.6 Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

Časovno omejeno:

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

Časovno neomejeno:

- izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma LLLL in LLLL,
- ki mu sledi izvajanje v celoti.

1.7 Načrtovani načini izvrševanja proračuna

Neposredno upravljanje – Komisija:

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

Deljeno upravljanje z državami članicami

Posredno upravljanje, tako da se naloge izvrševanja proračuna poverijo:

- tretjim državam ali organom, ki jih te imenujejo
- mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite)
- Evropski investicijski banki in Evropskemu investicijskemu skladu
- organom iz členov 70 in 71 finančne uredbe
- subjektom javnega prava
- subjektom zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, kolikor imajo ti subjekti ustrezna finančna jamstva
- subjektom zasebnega prava države članice, ki so pooblaščenim za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki imajo ustrezna finančna jamstva
- organom ali osebam, pooblaščenim za izvajanje določenih ukrepov skupne zunanje in varnostne politike na podlagi naslova V Pogodbe o Evropski uniji ter opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu
- subjektom s sedežem v državi članici, za katere velja zasebno pravo države članice ali pravo Unije in ki so upravičeni, da se jih v skladu s pravili za posamezni sektor pooblasti za izvrševanje sredstev Unije ali proračunskih jamstev, če so takšni subjekti pod nadzorom subjektov javnega prava ali subjektov zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, in imajo ustrezna finančna jamstva v obliki solidarne odgovornosti nadzornih teles ali enakovredna finančna jamstva, ki so lahko za vsak ukrep omejena na najvišji znesek podpore Unije.

Opombe

--

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1 Pravila o spremljanju in poročanju

--

2.2 Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1 Utemeljitev načinov izvrševanja proračuna, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol

--

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

--

2.2.3 Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje med stroški kontrol in vrednostjo z njimi povezanih upravljanih sredstev) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)

--

2.3 Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

--

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1 Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

- Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif. ⁵³	držav Efte ⁵⁴	držav kandidatk in potencialnih kandidat ⁵⁵	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
	[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

- Zahtevane nove proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif.	držav Efte	držav kandidatk in potencialnih kandidat ⁵⁵	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
	[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 sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

⁵⁴ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

⁵⁵ Države kandidatke in po potrebi potencialne kandidatke z Zahodnega Balkana.

3.2 Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve

3.2.1 Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje

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

3.2.1.1 Odobritve iz izglasovanega proračuna

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira		Številka					
GD <.....>			Leto	Leto	Leto	Leto	VFO 2021–2027 SKUPAJ
			2024	2025	2026	2027	
Odobritve za poslovanje							
Proračunska vrstica	obveznosti	(1a)					0,000
	plačila	(2a)					0,000
Proračunska vrstica	obveznosti	(1b)					0,000
	plačila	(2b)					0,000
Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov							
Proračunska vrstica		(3)					0,000
Odobritve za GD <.....> SKUPAJ	obveznosti	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....>			Leto	Leto	Leto	Leto	VFO 2021–2027 SKUPAJ
			2024	2025	2026	2027	
Odobritve za poslovanje							
Proračunska vrstica	obveznosti	(1a)					0,000
	plačila	(2a)					0,000
Proračunska vrstica	obveznosti	(1b)					0,000

	plačila	(2b)						0,000
Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov								
Proračunska vrstica		(3)						0,000
Odobritve za GD <.....> SKUPAJ	obveznosti	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Leto	Leto	Leto	Leto	VFO 2021–2027 SKUPAJ	
			2024	2025	2026	2027		
Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Odobritve iz RAZDELKA <.....> večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Razdelek večletnega finančnega okvira	številka	
--	----------	--

GD <.....>		Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	VFO 2021– 2027 SKUPAJ
Odobritve za poslovanje						
Proračunska vrstica	obveznosti	(1a)				0,000
	plačila	(2a)				0,000
Proračunska vrstica	obveznosti	(1b)				0,000

	plačila	(2b)						0,000
Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov								
Proračunska vrstica		(3)						0,000
Odobritve za GD <.....>	obveznosti	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SKUPAJ	plačila	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD <.....>			Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	VFO 2021– 2027 SKUPAJ
Odobritve za poslovanje							
Proračunska vrstica	obveznosti	(1a)					0,000
	plačila	(2a)					0,000
Proračunska vrstica	obveznosti	(1b)					0,000
	plačila	(2b)					0,000
Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov							
Proračunska vrstica		(3)					0,000
Odobritve za GD <.....>	obveznosti	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SKUPAJ	plačila	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	VFO 2021–2027 SKUPAJ
Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Odobritve iz RAZDELKA <.....> večletnega finančnega okvira	obveznosti	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	SKUPAJ	plačila	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000
			Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	VFO 2021– 2027 SKUPAJ
• Odobritve za poslovanje SKUPAJ (vsi razdelki za poslovanje)	obveznosti	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ (vsi razdelki za poslovanje)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 6 večletnega finančnega okvira SKUPAJ (referenčni znesek)	obveznosti	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Razdelek večletnega finančnega okvira	7	„Upravni odhodki“				
GD <.....>		Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	VFO 2021– 2027 SKUPAJ
• Človeški viri		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Drugi upravni odhodki		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....> SKUPAJ	odobritve	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD <.....>		Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	VFO 2021– 2027 SKUPAJ
• Človeški viri		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Drugi upravni odhodki		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD <.....> SKUPAJ	odobritve	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--------------------------------	-----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Odobritve iz RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	--------------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	VFO 2021– 2027 SKUPAJ
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira	obveznosti	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SKUPAJ	plačila	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2 Odobritve iz zunanjih namenskih prejemkov

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	številka	
--	----------	--

GD <.....>			Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	VFO 2021–2027 SKUPAJ
Odobritve za poslovanje							
Proračunska vrstica	obveznosti	(1a)					0,000
	plačila	(2a)					0,000
Proračunska vrstica	obveznosti	(1b)					0,000
	plačila	(2b)					0,000
Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov							
Proračunska vrstica		(3)					0,000
Odobritve za GD <.....>	obveznosti	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

SKUPAJ	plačila	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....>			Leto	Leto	Leto	Leto	VFO 2021–2027 SKUPAJ
			2024	2025	2026	2027	
Odobritve za poslovanje							
Proračunska vrstica	obveznosti	(1a)					0,000
	plačila	(2a)					0,000
Proračunska vrstica	obveznosti	(1b)					0,000
	plačila	(2b)					0,000
Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov							
Proračunska vrstica		(3)					0,000
Odobritve za GD <.....> SKUPAJ	obveznosti	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Leto	Leto	Leto	Leto	VFO 2021–2027 SKUPAJ
			2024	2025	2026	2027	
Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Odobritve iz RAZDELKA <.....> večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Razdelek večletnega finančnega okvira		številka					
GD <.....>			Leto	Leto	Leto	Leto	VFO 2021–2027

			2024	2025	2026	2027	SKUPAJ
Odobritve za poslovanje							
Proračunska vrstica	obveznosti	(1a)					0,000
	plačila	(2a)					0,000
Proračunska vrstica	obveznosti	(1b)					0,000
	plačila	(2b)					0,000
Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov							
Proračunska vrstica		(3)					0,000
Odobritve za GD <.....> SKUPAJ	obveznosti	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....>			Leto	Leto	Leto	Leto	VFO 2021–2027 SKUPAJ
			2024	2025	2026	2027	
Odobritve za poslovanje							
Proračunska vrstica	obveznosti	(1a)					0,000
	plačila	(2a)					0,000
Proračunska vrstica	obveznosti	(1b)					0,000
	plačila	(2b)					0,000
Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov							
Proračunska vrstica		(3)					0,000
Odobritve za GD <.....> SKUPAJ	obveznosti	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Leto	Leto	Leto	Leto	VFO 2021–2027 SKUPAJ
			2024	2025	2026	2027	
Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Odobritve iz RAZDELKA <.....> večletnega finančnega okvira	obveznosti	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	SKUPAJ	plačila	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000
			Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	VFO 2021–2027 SKUPAJ
• Odobritve za poslovanje SKUPAJ (vsi razdelki za poslovanje)	obveznosti	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	plačila	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Odobritve upravne narave, ki se financirajo iz sredstev določenih programov, SKUPAJ (vsi razdelki za poslovanje)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 6 večletnega finančnega okvira	obveznosti	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	SKUPAJ (referenčni znesek)	plačila	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000

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

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

GD <.....>	Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	VFO 2021–2027 SKUPAJ
• Človeški viri	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Drugi upravni odhodki	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....> SKUPAJ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD <.....>		Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	VFO 2021– 2027 SKUPAJ
• Človeški viri		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Drugi upravni odhodki		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD <.....> SKUPAJ		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

odobritve

Odobritve iz RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	VFO 2021– 2027 SKUPAJ
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira	obveznosti	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SKUPAJ	plačila	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2 Ocenjene realizacije, financirane iz odobritev za poslovanje (se ne izpolnjuje za decentralizirane agencije)

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

Cilji in realizacije			Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. oddelek 1.6)										SKUPAJ			
	REALIZACIJE																			
↓	vrsta ⁵⁶	povpr ečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število realiza cij skupaj	stroški realizacij skupaj

⁵⁶ Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest ...).

SPECIFIČNI CILJ št. 1 ⁵⁷ ...																	
– realizacija																	
– realizacija																	
– realizacija																	
Seštevek za specifični cilj št. 1																	
SPECIFIČNI CILJ št. 2 ...																	
– realizacija																	
Seštevek za specifični cilj št. 2																	
SKUPAJ																	

⁵⁷ Kakor je opisan v oddelku 1.3.2 Specifični cilji.

3.2.3 Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve

- Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve upravne narave.
- Za predlog/pobudo so potrebne odobritve upravne narave, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

3.2.3.1 Odobritve iz izglasovanega proračuna

IZGLASOVANE ODOBRITEVE	Leto	Leto	Leto	Leto	2021–2027 SKUPAJ
	2024	2025	2026	2027	
RAZDELEK 7					
Človeški viri	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Drugi upravni odhodki	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Seštevek za RAZDELEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Odobritve zunaj RAZDELKA 7					
Človeški viri	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Drugi odhodki upravne narave	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SKUPAJ					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2 Odobritve iz zunanjih namenskih prejemkov

ZUNANJI NAMENSKI PREJEMKI	Leto	Leto	Leto	Leto	2021–2027 SKUPAJ
	2024	2025	2026	2027	
RAZDELEK 7					
Človeški viri	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Drugi upravni odhodki	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Seštevek za RAZDELEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Odobritve zunaj RAZDELKA 7					
Človeški viri	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Drugi odhodki upravne narave	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SKUPAJ					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3 Odobritve skupaj

IZGLASOVANE ODOBRITEVE + ZUNANJI NAMENSKI PREJEMKI SKUPAJ	Leto	Leto	Leto	Leto	2021–2027 SKUPAJ
	2024	2025	2026	2027	
RAZDELEK 7					
Človeški viri	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Drugi upravni odhodki	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Seštevek za RAZDELEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Odobritve zunaj RAZDELKA 7					
Človeški viri	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Drugi odhodki upravne narave	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SKUPAJ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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

3.2.4 Ocenjene potrebe po človeških virih

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

3.2.4.1 Financirano iz izglasovanega proračuna

ocena, izražena v ekvivalentu polnega delovnega časa

IZGLASOVANE ODOBRITEVE	Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027
• Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)				
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije)	0	0	0	0
20 01 02 03 (delegacije EU)	0	0	0	0
01 01 01 01 (posredne raziskave)	0	0	0	0
01 01 01 11 (neposredne raziskave)	0	0	0	0
Druge proračunske vrstice (navedite)	0	0	0	0
• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa)				
20 02 01 (PU in NNS iz splošnih sredstev)	0	0	0	0
20 02 03 (PU, LU, NNS in MSD na delegacijah EU)	0	0	0	0
Vrstica za upravno podporo [XX 01 YY YY]	– na sedežu	0	0	0
	– na delegacijah EU	0	0	0
01 01 01 02 (PU in NNS za posredne raziskave)	0	0	0	0
01 01 01 12 (PU in NNS za neposredne raziskave)	0	0	0	0
Druge proračunske vrstice (navedite) – iz razdelka 7	0	0	0	0
Druge proračunske vrstice (navedite) – zunaj razdelka 7	0	0	0	0
SKUPAJ	0	0	0	0

3.2.4.2 Financirano iz zunanjih namenskih prejemkov

ZUNANJI NAMENSKI PREJEMKI	Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027
• Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)				
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije)	0	0	0	0
20 01 02 03 (delegacije EU)	0	0	0	0
01 01 01 01 (posredne raziskave)	0	0	0	0
01 01 01 11 (neposredne raziskave)	0	0	0	0
Druge proračunske vrstice (navedite)	0	0	0	0
• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa)				
20 02 01 (PU in NNS iz splošnih sredstev)	0	0	0	0

20 02 03 (PU, LU, NNS in MSD na delegacijah EU)	0	0	0	0
Vrstica za upravno podporo [XX 01 YY YY]	– na sedežu	0	0	0
	– na delegacijah EU	0	0	0
01 01 01 02 (PU in NNS za posredne raziskave)	0	0	0	0
01 01 01 12 (PU in NNS za neposredne raziskave)	0	0	0	0
Druge proračunske vrstice (navedite) – iz razdelka 7	0	0	0	0
Druge proračunske vrstice (navedite) – zunaj razdelka 7	0	0	0	0
SKUPAJ	0	0	0	0

3.2.4.3 Potrebe po človeških virih skupaj

IZGLASOVANE ODOBRITEVE + ZUNANJI NAMENSKI PREJEMKI SKUPAJ	Leto	Leto	Leto	Leto
	2024	2025	2026	2027
• Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)				
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije)	0	0	0	0
20 01 02 03 (delegacije EU)	0	0	0	0
01 01 01 01 (posredne raziskave)	0	0	0	0
01 01 01 11 (neposredne raziskave)	0	0	0	0
Druge proračunske vrstice (navedite)	0	0	0	0
• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa)				
20 02 01 (PU in NNS iz splošnih sredstev)	0	0	0	0
20 02 03 (PU, LU, NNS in MSD na delegacijah EU)	0	0	0	0
Vrstica za upravno podporo [XX 01 YY YY]	– na sedežu	0	0	0
	– na delegacijah EU	0	0	0
01 01 01 02 (PU in NNS za posredne raziskave)	0	0	0	0
01 01 01 12 (PU in NNS za neposredne raziskave)	0	0	0	0
Druge proračunske vrstice (navedite) – iz razdelka 7	0	0	0	0
Druge proračunske vrstice (navedite) – zunaj razdelka 7	0	0	0	0
SKUPAJ	0	0	0	0

Osebe, potrebno za izvajanje predloga (v ekvivalentu polnega delovnega časa):

	Obstoječe osebe na voljo v službah Komisije	Izredno dodatno osebe*		
		financirano iz razdelka 7 ali odobritev za raziskave	financirano iz vrstice BA	financirano s pristojbinami
Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom			n. r.	
Zunanji sodelavci (PU, NNS, AU)				

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	
Zunanji sodelavci	

3.2.5 Pregled ocenjenih posledic za naložbe, povezane z digitalnimi tehnologijami

Obvezno: v spodnjo tabelo je treba vstaviti najboljšo oceno z digitalnimi tehnologijami povezanih naložb, ki so vključene v predlog/pobudo.

Izjemoma, kadar je to potrebno za izvajanje predloga/pobude, je treba odobritve iz razdelka 7 vnesti v za to določeno vrstico.

Odobritve iz razdelkov 1–6 je treba prikazati kot „Odhodke za IT za operativne programe (v okviru politik)“. Ti odhodki se nanašajo na operativni proračun, ki se uporabi za ponovno uporabo / nakup / razvoj platform/orodij IT, ki so neposredno povezani z izvajanjem pobude in naložbami, povezanimi z njimi (npr. licence, študije, shranjevanje podatkov itd.). Informacije v tej tabeli morajo biti usklajene s podatki, predstavljenimi v oddelku 4 „Digitalne razsežnosti“.

Odobritve za digitalno in IT področje SKUPAJ	Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	VFO 2021– 2027 SKUPAJ
RAZDELEK 7					
Odhodki za IT (na ravni organizacije)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Seštevek za RAZDELEK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Odobritve zunaj RAZDELKA 7					
Odhodki za IT za operativne programe (v okviru politik)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SKUPAJ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6 Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

Predlog/pobuda:

- se lahko v celoti financira s prerazporeditvijo znotraj zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira
- zahteva uporabo nedodeljene razlike do zgornje meje v zadevnem razdelku večletnega finančnega okvira in/ali uporabo posebnih instrumentov, kot so opredeljeni v uredbi o večletnem finančnem okviru
- zahteva spremembo večletnega finančnega okvira

3.2.7 Udeležba tretjih oseb pri financiranju

V predlogu/pobudi:

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

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

	Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo					
Sofinancirane odobritve SKUPAJ					

3.3 Ocenjene posledice za prihodke

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

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude ⁵⁸			
		letno 2024	letno 2025	letno 2026	letno 2027
Člen					

Za namenske prejemke navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

--

Druge opombe (npr. metoda/formula za izračun posledic za prihodke ali druge informacije).

--

4. DIGITALNE RAZSEŽNOSTI

4.1 Zahteve digitalnega pomena

Sklic na zahtevo	Opis zahteve	Subjekt, ki ga zahteva zadeva ali se nanj nanaša	Postopki na visoki ravni	Kategorije
Člen 2(1)	Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 82 o spremembi in dopolnitvi te uredbe za določitev tehničnih zahtev	Evropska komisija Nacionalni organi Gospodarski subjekti	Izmenjava podatkov	Podatki

⁵⁸ Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 20 % stroškov pobiranja.

	za komunikacijo in strojno povezavo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetske sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja			
Člen 4(1)	Komisija sprejme ukrepe, po potrebi v sodelovanju z državami članicami, da se zagotovi, da se podatki OBM in OBFCM prejemajo, obdelujejo in shranjujejo učinkovito in na usklajen način	Evropska komisija Nacionalni organi Gospodarski subjekti	Izmenjava podatkov	Podatki
Člen 4(2)	Metode, ukrepi, zahteve in preizkusi, vključno s pragovi skladnosti, za zagotavljanje delovanja naprav OBMFC ter sistemov OBD in OBM ter tipal teh naprav in sistemov ter sporočanje podatkov, ki jih beležijo te naprave in sistemi, zunaj vozila	Evropska komisija Nacionalni organi Gospodarski subjekti		Podatki

4.2 Podatki

Vrsta podatkov	Sklici na zahteve	Standard in/ali specifikacija (če je primerno)
Podatki v zvezi s komunikacijo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetske sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja	Člen 2	Komisija sprejme ukrepe za določitev tehničnih specifikacij.

Podatki OBM in OBFCM	Člen 4	Komisija sprejme ukrepe za določitev tehničnih specifikacij.
----------------------	--------	--

Usklajenost z evropsko strategijo za podatke

Pojasnilo, kako so zahteve usklajene z evropsko strategijo za podatke.

Komisija sprejme ukrepe za uskladitev z evropsko strategijo za podatke.

Usklajenost z načelom „samo enkrat“

Pojasnilo, kako je bilo upoštevano načelo „samo enkrat“ in kako je bila proučena možnost ponovne uporabe obstoječih podatkov

Načelo „samo enkrat“ bo upoštevano v delegiranih aktih.

Pojasnilo, kako so novoustvarjeni podatki najdljivi, dostopni, interoperabilni in ponovno uporabljivi ter kako izpolnjujejo visoke standarde kakovosti

Vse podrobnosti bodo opisane v prihodnjih delegiranih aktih.

Tokovi podatkov

Opis tokov podatkov na visoki ravni

Vrsta podatkov	Sklici na zahteve	Akterji, ki zagotovijo podatke	Akterji, ki prejmejo podatke	Povod za izmenjavo podatkov	Pogostost (če je primerno)
Podatki v zvezi s komunikacijo povsem električnih vozil (PEV) in hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem (OVC-HEV) s polnilno infrastrukturo, omrežjem električne energije in stacionarnimi energetske sistemi, ki lahko podpirajo funkcije pametnega in dvosmernega polnjenja	Člen 2	Proizvajalci vozil Upravljalci omrežij Drugi gospodarski subjekti	Proizvajalci vozil Upravljalci omrežij Drugi gospodarski subjekti	//	//
Podatki OBM in OBFCM	Člen 4	Proizvajalci vozil	Evropska komisija	//	//

			Države članice		
--	--	--	----------------	--	--

4.3 Digitalne rešitve

Digitalna rešitev	Sklici na zahteve	Glavne predpisane funkcionalnosti	Odgovorni organ	Kako je poskrbljeno za dostopnost	Kako se upošteva možnost ponovne uporabe	Uporaba tehnologij umetne inteligence (če je primerno)
Usklajena podatkovna infrastruktura OBM/OBFC M na ravni EU	Člen 4	Komisija sprejme ukrepe za določitev funkcionalnosti.	Evropska komisija	Zahteve glede dostopnosti bodo upoštevane v ukrepih.	Zahteve glede ponovne uporabe bodo upoštevane v ukrepih.	//

Digitalna rešitev št. 1

Digitalna in/ali sektorska politika (kadar se uporablja)	Pojasnilo o usklajenosti
<i>Akt o umetni inteligenci</i>	//
<i>Okvir EU za kibernetično varnost</i>	Se upošteva v ukrepih.
<i>Elektronska identifikacija in storitve zaupanja (eIDAS)</i>	Se upošteva v ukrepih.
<i>Enotni digitalni portal in IMI</i>	Se upošteva v ukrepih.
<i>Drugo</i>	//

4.4 Ocena interoperabilnosti

Digitalna javna storitev ali kategorija digitalnih javnih storitev	Opis	Sklici na zahteve	Rešitve interoperabilne Evrope (NI RELEVANTNO)	Druge interoperabilnostne rešitve
Poenostavljeno spremljanje dejanske učinkovitosti vozil v okviru standarda	Poenostavljeno spremljanje dejanske učinkovitosti vozil v okviru standarda	Člen 4	//	

Euro 7	Euro 7			
--------	--------	--	--	--

Digitalna javna storitev št. 1

Ocena	Ukrep(i)	Morebitne preostale ovire (če je primerno)
Usklajenost z obstoječimi digitalnimi in sektorskimi politikami		•
Organizacijski ukrepi za nemoteno čezmejno zagotavljanje digitalnih javnih storitev	• Določijo se v ukrepih.	•
Ukrepi, sprejeti za zagotovitev skupnega razumevanja podatkov	• Določijo se v ukrepih.	•
Uporaba skupno dogovorjenih odprtih tehničnih specifikacij in standardov	• Določijo se v ukrepih.	•

4.5 Ukrepi v podporo digitalnemu izvajanju

Opis ukrepa	Sklici na zahteve	Vloga Komisije (če je relevantno)	Akterji, ki jih je treba vključiti (če je relevantno)	Pričakovana časovnica (če je relevantno)
Komisija sprejme ukrepe za določitev skupnih tehničnih specifikacij.	Člen 2 Člen 4	Komisija sprejme take akte.	Države članice Gospodarski subjekti	//