EVROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nova lahka gospodarska vozila in označevanja vozil ter razveljavitvi Direktive 1999/94/ES

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

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

EU priznava, da so podnebne spremembe eksistencialna grožnja, tesno povezana s svetovno varnostjo, mirom in trajnostnim razvojem. Obravnavanje podnebnih sprememb je hkrati priložnost, da se povečata konkurenčnost in neodvisnost EU. EU se je zavezala, da bo do leta 2030 zmanjšala neto emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu za vsaj 55 % v primerjavi z letom 1990 in do leta 2050 dosegla podnebno nevtralnost. Komisija je tudi predlagala spremembo evropskih podnebnih pravil, v katerih je določen cilj 90-odstotnega zmanjšanja do leta 2040[1]. Svet in Evropski parlament sta oblikovala svoje stališče o tej zadevi, ki je trenutno v postopku soodločanja.

Politike razogljičenja so močno gibalo rasti, če so dobro povezane z industrijsko, konkurenčno, gospodarsko in trgovinsko politiko, kot je pojasnjeno v kompasu za konkurenčnost[2] in dogovoru o čisti industriji[3].

Za dosego podnebne nevtralnosti je nujno zmanjšati emisije CO_2 iz cestnega prometa. Leta 2023 so predstavljale približno 30 % skupnih neto emisij CO_2 v EU (in 24 % emisij toplogrednih plinov) ter so še vedno višje kot leta 1990.

Uredba o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila (kombinirana vozila)[4] je ključen element košarice ukrepov EU za razogljičenje cestnega prometa. Usmerja postopen prehod na brezemisijska vozila ter zagotavlja dolgoročno gotovost in predvidljivost za vlagatelje vzdolž vrednostne verige, hkrati pa omogoča dovolj časa za pravičen prehod.

Avtomobilski sektor EU ustvari 1 bilijon EUR BDP ter predstavlja tretjino zasebnih naložb v raziskave in razvoj v EU. Trem milijonom Evropejcev zagotavlja neposredno in posredno zaposlitev v proizvodnji. Sektor trenutno doživlja globalno in strukturno preobrazbo, povezano s prehodom na čisto energijo in digitalnim prehodom, ter se spoprijema z resnimi izzivi na področju konkurenčnosti.

Komisija je januarja 2025 vzpostavila strateški dialog s sektorjem, da bi te izzive obravnavala ter oblikovala konkretne strategije in rešitve za zagotovitev trdne prihodnosti te ključne industrije v Evropi. To je prispevalo k industrijskemu akcijskemu načrtu za evropski avtomobilski sektor[5], v katerem so določeni konkretni ukrepi, ki naj bi pomagali zagotoviti svetovno konkurenčnost avtomobilske industrije EU in ohraniti močno evropsko proizvodno bazo z ukrepanjem na petih ključnih področjih: (1) inovacije in digitalizacija, (2) čista mobilnost, (3) konkurenčnost in odpornost dobavne verige, (4) spretnosti in socialna razsežnost ter (5) enaki konkurenčni pogoji in poslovno okolje.

---

1 Komisija, Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2021/1119 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti (COM(2025) 524 final z dne 2. julija 2025).

2 Sporočilo Evropske komisije Kompas za konkurenčnost za EU (COM(2025) 30 final z dne 29. januarja 2025).

3 Sporočilo Evropske komisije Dogovor o čisti industriji: skupni načrt za konkurenčnost in razogljičenje (COM(2025) 85 final z dne 26. februarja 2025).

4 Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

5 Sporočilo Evropske komisije Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor (COM(2025) 95 final z dne 5. marca 2025).

Akcijski načrt za dosego ciljev uvaja približno 50 vodilnih ukrepov. Ti vključujejo pregled uredbe o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za osebne avtomobile in kombinirana vozila ter pregled direktive o označevanju vozil[6], da bi se izboljšalo obveščanje potrošnikov ter olajšale trajnostne odločitve v skladu s podnebnimi in okoljskimi cilji EU.

Ker cilji glede emisij CO_2 iz Uredbe sčasoma postajajo strožji, je za skladnost potrebna vse večja uporaba brezemisijskih vozil, saj imajo drugi obstoječi vzvodi za zmanjšanje emisij CO_2 le skromen učinek ter sami po sebi ne zadostujejo za doseganje sedanjih in prihodnjih ciljev glede emisij CO_2. Čeprav je bistveno, da cilji še naprej spodbujajo prehod na brezemisijsko mobilnost ter ustvarjajo gotovost in predvidljivost za naložbe, lahko neprožnost v ciklu skladnosti skupaj z znatnimi spremembami v svetovnih gospodarskih in regulativnih razmerah povzroči tveganje neskladnosti za proizvajalce vozil.

Tehnološko nevtralnost je treba okrepiti, saj lahko sedanji zakonodajni okvir omeji nadaljnje inovacije in razvoj tehnologij, ki niso brezemisijski pogonski sistemi, ki so lahko koristne za posebne primere uporabe in/ali prehodno obdobje. Proizvajalci lahkih gospodarskih vozil se zaradi ovir za uvedbo brezemisijskih kombiniranih vozil, ki kratkoročno povzročajo pomanjkanje povpraševanja, spoprijemajo s posebnimi izzivi. Za povečanje konkurenčnosti in trajnostnosti evropskega avtomobilskega sektorja je primerno, da se z namenskimi spodbudami pospešuje razvoj malih električnih avtomobilov, izdelanih v EU.

Zagotoviti je treba tudi, da potrošniki prejmejo jasne in usklajene informacije o okoljski učinkovitosti novih osebnih avtomobilov ter avtomobilov, ki jih trgovci na drobno prodajajo na trgu rabljenih vozil. To bi moralo zajemati označevanje vseh vrst avtomobilov, tudi brezemisijskih vozil, kar bi olajšalo informirane odločitve o nakupu in podprlo prehod na brezemisijsko mobilnost.

V okviru tega je cilj predloga zagotoviti prožnejši in tehnološko nevtralnejši pristop, pri katerem bi se upošteval tehnološki in tržni razvoj, hkrati pa ohraniti usmerjenost v podnebno nevtralnost in predvidljivost za proizvajalce in vlagatelje pri pravičnem prehodu na brezemisijsko mobilnost. V predlogu so določeni ukrepi, ki:

(1) uvajajo več prožnosti za proizvajalce pri doseganju njihovih ciljev glede emisij CO_2;

(2) povečujejo tehnološka nevtralnost standardov za emisije CO_2;

(3) ohranjajo prispevek standardov za emisije CO_2 k doseganju podnebnih ciljev iz podnebnih pravil EU;

(4) ohranjajo gotovost in predvidljivost za proizvajalce in vlagatelje v vrednostni verigi brezemisijske mobilnosti;

(5) bolj koristijo potencialnim kupcem brezemisijskih vozil z zagotavljanjem ustreznih informacij ter tako podpirajo skladnost proizvajalcev s standardi za emisije CO_2.

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

Predlog je skladen s cilji evropskih podnebnih pravil, kot to zahteva člen 6(4) navedene uredbe. Predlog je usklajen z drugimi politikami EU na področju podnebja, energije in prometa, vključno z:

[6] Direktiva 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 1999 o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO_2, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil (UL L 12, 18.1.2000, str. 16).

– Uredbo (EU) 2023/1804, s katero se zagotavlja ustrezna infrastruktura za alternativna goriva po vsej EU, podprto z instrumentom za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva (AFIF) za projekte polnjenja. Akcijski načrt EU za omrežja in prihodnja zakonodaja o posodobitvi omrežij sta namenjena učinkovitemu vključevanju elektromobilnosti, cilj akcijskega načrta za cenovno dostopno energijo pa je zmanjšati stroške polnjenja. S predlogom o razogljičenju voznih parkov podjetij se bo povečalo povpraševanje po brezemisijskih vozilih;

– uredbo o kritičnih surovinah, ki spodbuja trajnostno vrednostno verigo baterij, s strateškimi projekti, odobrenimi za zagotovitev oskrbe s surovinami. Akt o neto ničelni industriji krepi trajnostnost in odpornost ter proizvodne zmogljivosti EU za neto ničelne tehnologije, kot so baterije. Razvoj dobavne verige baterij v EU bo dodatno podprl sveženj za spodbujanje baterij. Prihodnja zakonodaja, kot je akt o pospeševanju industrije, bo namenjena ohranjanju evropske proizvodnje ključnih sestavnih delov električnih vozil, ki se prodajajo v EU, tako da bo javna podpora avtomobilski industriji pogojena z merili odpornosti in trajnostnosti. Taka merila so učinkovito orodje za podpiranje evropske avtomobilske industrije. Pričakuje se tudi, da bo akt o pospeševanju industrije uvedel oznako ogljične intenzivnosti industrijskih izdelkov, začenši z jeklom, ter parametre za navedbo „izdelano v EU“. To bo pomembno, da bi se ustrezno zanašali na ta razvoj zaradi zagotovitve skladnosti metodologij. Enako velja za navedbo „izdelano v EU“ za male električne avtomobile;

– sistemom trgovanja z emisijami za stavbe in cestni prevoz (ETS2), ki spodbuja prehod na brezemisijska vozila z oblikovanjem cen ogljika;

– uredbo o porazdelitvi prizadevanj, ki ostaja ključna za strategijo EU za zmanjšanje emisij, pri čemer je cilj za leto 2030 za sektorje zunaj sistema EU za trgovanje z emisijami določen kot 40-odstotno zmanjšanje v primerjavi z letom 2005, države članice pa še naprej prilagajajo nacionalne proračune in prožnost, medtem ko Unija spremlja napredek pri doseganju svojih podnebnih ciljev.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Evropa si je zadala ambiciozen okvir, da bo do leta 2050 postala podnebno nevtralno gospodarstvo. Cilj dogovora o čisti industriji je zagotoviti, da bo EU konkurenčna in privlačna lokacija za proizvodnjo, tudi za energetsko intenzivne industrijske panoge, ter spodbujati čisto tehnologijo in nove krožne poslovne modele, da bi dosegli dogovorjene cilje razogljičenja. Z njihovim izvajanjem se bo okrepila tudi energijska neodvisnost EU od uvoženih fosilnih goriv.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga tega predloga je člen 192 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Evropska unija v skladu s členom 191 in členom 192(1) PDEU med drugim prispeva k uresničevanju naslednjih ciljev: ohranjanje, varstvo in izboljšanje kakovosti okolja, spodbujanje ukrepov na mednarodni ravni za reševanje regionalnih ali globalnih okoljskih problemov ter zlasti boj proti podnebnim spremembam. Unija je na podlagi člena 192 PDEU z Uredbo (EU) 2019/631, ki se trenutno uporablja od 1. januarja 2020, že sprejela politike za obravnavanje emisij CO_2 iz avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, z Direktivo 1999/94/ES pa za zagotavljanje informacij potrošnikom o ekonomičnosti porabe goriva in emisij CO_2 novih osebnih avtomobilov, ki se ponujajo za prodajo ali zakup.

- **Subsidiarnost**

Podnebne spremembe so čezmejna težava, kjer usklajeno ukrepanje EU učinkovito dopolnjuje in krepi nacionalno, regionalno in lokalno ukrepanje. Ukrepanje EU je upravičeno na podlagi načela subsidiarnosti v skladu s členom 191 Lizbonske pogodbe.

Ker so standardi za emisije CO_2 za vozila in zahteve za označevanje avtomobilov določeni na ravni EU, je cilje te pobude mogoče doseči le na ravni Unije.

- **Sorazmernost**

Ta predlog je skladen z načelom sorazmernosti, saj ne presega tistega, kar je potrebno, da se cilji Unije glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov dosežejo stroškovno učinkovito ter se hkrati zagotavljata pravičnost in okoljska celovitost.

- **Izbira instrumenta**

Predlog vsebuje določbo o spremembi Uredbe (EU) 2019/631, zato je uredba edini ustrezni pravni instrument.

Predlog glede označevanja vozil razveljavlja in nadomešča Direktivo 1999/94/ES. Ob upoštevanju ugotovitev ocene ter bistvenih sprememb, ki so potrebne v obstoječih pravilih, in cilja izboljšanja delovanja notranjega trga je uredba ustrezen pravni instrument za nadomestitev Direktive, saj določa jasne in podrobne določbe, ki se neposredno uporabljajo. Poleg tega zagotavlja hkratno in harmonizirano izvajanje pravnih zahtev po vsej Uniji.

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

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

Deležniki se v splošnem strinjajo, da mora EU vztrajati pri prizadevanjih za razogljičenje ter da bo elektrifikacija ključna za prehod in prihodnjo konkurenčnost avtomobilske industrije EU. Vendar nekateri deležniki menijo, da je trenutni regulativni okvir EU preveč tog, kar bi lahko proizvajalcem vozil v času prehoda povzročilo težave. Zato je ustrezno ta tveganja ublažiti.

Ocena direktive o označevanju vozil je pokazala, da čeprav je ta vsaj deloma dosegla svoje začetne cilje zagotavljanja informacij potrošnikom o emisijah CO_2 novih avtomobilov, več dejavnikov omejuje izbiro potrošnikov in potencialni učinek direktive. Njen pomen bo še dodatno omejen zaradi vse večje uporabe brezemisijskih vozil, za katera so doslej predložene informacije zelo skromne in neustrezne, poleg tega pa se potencialni kupci vozil pri zbiranju informacij pred nakupom vse bolj zanašajo na digitalne platforme.

- **Posvetovanja z deležniki**

Komisija je opredelila več ključnih skupin deležnikov za posvetovanje, vključno z državami članicami (nacionalnimi in regionalnimi organi), proizvajalci vozil, dobavitelji sestavnih delov in materialov, dobavitelji goriva in energije, kupci vozil (zasebniki, podjetja, družbe za upravljanje voznih parkov), okoljskimi, prometnimi in potrošniškimi nevladnimi organizacijami ter socialnimi partnerji.

Komisija je za zbiranje povratnih informacij teh skupin od 7. julija do 10. oktobra 2025 izvedla poziv k predložitvi dokazov in spletno javno posvetovanje. Organizirala je tudi srečanja z industrijskimi združenji, ki zastopajo proizvajalce vozil in sestavnih delov ter dobavitelje energije, izvedla dvostranska srečanja z organi držav članic, socialnimi partnerji in nevladnimi organizacijami ter povabila deležnike k predložitvi dokumentov o stališčih.

Na poziv k predložitvi dokazov za revizijo uredbe o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za osebna in kombinirana vozila je bilo prejetih 963 prispevkov, na ločen poziv k predložitvi dokazov za revizijo direktive o označevanju vozil[7] pa 39 prispevkov. V spletno javno posvetovanje, izvedeno na spletišču EU Survey[8], sta bili zajeti revizija uredbe o standardih emisijskih vrednosti CO_2 za osebna in kombinirana vozila ter revizija direktive o označevanju vozil. V okviru posvetovanja je bilo prejetih 1 115 odgovorov, od tega 859 (77 %) od državljanov EU, 120 (11 %) od podjetij, od tega 57 (5 %) od MSP, 76 (7 %) od poslovnih združenj, 14 (1 %) od nevladnih organizacij, preostali pa od akademskih ustanov, potrošniških organizacij in sindikatov.

Deležniki so v odgovorih na javno posvetovanje izrazili zelo različna mnenja glede ciljnih ravni emisij CO_2. Nekatere države članice, lokalni organi, okoljske nevladne organizacije, akademska skupnost in sektor električne energije so kot bistveno opredelili stabilnost politike. Nasprotno pa je večina drugih anketirancev iz industrije skupaj s povratnimi informacijami iz kampanje, v katero so bili pritegnjeni državljani, menila, da ciljev za leto 2035 ni mogoče doseči, ker je bilo uvajanje brezemisijskih vozil počasnejše od pričakovanega. Predstavniki industrije so se v splošnem zavzemali za to, da se trajnostnim gorivom iz obnovljivih virov in hibridnim električnim vozilom z zunanjim polnjenjem dodeli vloga v okviru uredbe o standardih za emisije CO_2, da bi se povečali prožnost in tehnološka nevtralnost, nevladne organizacije in javni organi pa so večinoma menili nasprotno. Deležniki iz industrije so si prizadevali tudi za večjo prožnost pri uporabi glob in predlagali, naj se uporabljajo kot podporni mehanizem, in ne kot kaznovalni ukrep. Državljani in nevladne organizacije so se v splošnem zavzemali za to, da bi se s prihodki podprli delavci, razvoj polnilne infrastrukture in ukrepi na strani povpraševanja.

Velika večina deležnikov je podprla, da se označevanje vozil uskladi in poenostavi ter da se na oznako dodajo posebne informacije za brezemisijska vozila, ne pa tudi druge dodatne informacije, ki niso zlahka dostopne, kot so skupni stroški lastništva. Večina deležnikov meni, da je pomembno, da se oznaka razširi na nova kombinirana vozila. Potrošniške organizacije so pozvale, da se področje uporabe oznake razširi na rabljene avtomobile.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Kvantitativna ocena gospodarskih, socialnih in okoljskih učinkov obravnavanih možnosti politike je temeljila na vrsti scenarijev, razvitih za model PRIMES. Ta analiza je bila dopolnjena z uporabo drugih orodij za modeliranje, kot so GEM-E3 in E3ME ter model JRC DIONE.

Podatki o spremljanju emisij toplogrednih plinov in drugih značilnostih novega voznega parka lahkih vozil so bili pridobljeni iz letnih podatkov o spremljanju, ki so jih sporočile države članice in jih je zbrala Evropska agencija za okolje v skladu z Uredbo (EU) 2019/631.

Več informacij je bilo zbranih s pogodbami o izvajanju storitev, ki so jih po naročilu opravili zunanji izvajalci.

[7] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revizija-pravil-EU-o-oznacevanju-vozil_sl.

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

- **Ocena učinka**

Komisija je izvedla oceno učinka in pripravila podrobno analizo. V oceni učinka je ocenila skladnost pobude s cilji evropskih podnebnih pravil, kot to zahteva člen 6(4) navedene uredbe.

Proučenih je bilo več možnosti politike, razvrščenih v tri glavne kategorije: (i) cilji glede emisij CO_2 za avtomobile in kombinirana vozila ter različne možnosti za prožnost, ki olajšujejo skladnost (trajnostna goriva iz obnovljivih virov, hibridna električna vozila z zunanjim polnjenjem, večletna skladnost, olajšave za male električne avtomobile); (ii) finančna podpora z uporabo glob in (iii) označevanje vozil.

Opredeljena je bila prednostna kombinacija možnosti glede ciljev in prožnosti, ki zagotavlja večjo prožnost in večjo tehnološko nevtralnost, hkrati pa dolgoročno ohranja močno spodbudo za naložbe v brezemisijsko mobilnost. Glede označevanja vozil je prednostna možnost tista, ki zajema najširši nabor rabljenih vozil.

Prednostna možnost glede ciljev za emisije CO_2 in prožnost prinaša koristi za proizvajalce v obdobju 2030–2034. Z ohranjanjem ciljev 100-odstotnega zmanjšanja za leto 2035 tudi povečuje tehnološko nevtralnost, saj priznava vlogi hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem in trajnostnih goriv iz obnovljivih virov po letu 2035. To bo spodbudilo nadaljnje naložbe v tehnologije, ki niso brezemisijski pogonski sistemi, in njihov razvoj, kar je lahko koristno za posebne primere uporabe in/ali prehodno fazo, po možnosti pa bo podprlo tudi konkurenčnost nekaterih evropskih proizvajalcev na drugih trgih. Kot je prikazano v oceni, so energetski in podnebni učinki prednostne možnosti omejeni, zlasti zaradi vgrajenih zaščitnih ukrepov. Glede na to je pobuda skladna s ciljem podnebne nevtralnosti EU do leta 2050, podnebnim ciljem za leto 2030 in napredkom pri prilagajanju.

Prednostna možnost v zvezi s cilji glede emisij CO_2 in prožnostjo prinaša nekaj dodatnih skupnih stroškov sistema (kapitalski stroški, stroški goriva in drugi stroški poslovanja), vendar v primerjavi z izhodiščnim scenarijem ne kaže pomembnih sprememb.

Pričakuje se, da bo regulativna prožnost, ki jo zagotavlja pobuda, kratkoročno okrepila konkurenčnost. Prednostna možnost vključuje elemente, katerih cilj je po eni strani doseči potrebno ravnovesje med regulativno prožnostjo in večjo tehnološko nevtralnostjo, po drugi pa ohraniti predvidljivost in stabilnost dolgoročne spodbude za brezemisijska vozila.

S prednostno možnostjo označevanja vozil se bo zagotovilo, da bodo potencialni kupci brezemisijskih vozil prejeli ustreznejše informacije ter da bo uskladitev zasnove oznak na ravni EU učinkovito povzročila poenostavitev in enako zajela vsa rabljena vozila. Z uskladitvijo je odpravljena potreba po oblikovanju nacionalne oznake, kar nacionalnim organom prinaša prihranke pri stroških.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

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

V primerjavi s sedanjo uredbo se ne pričakuje, da bo predlog povečal upravne stroške, ki jih povzroča zakonodaja. Poleg tega ne povečuje zapletenosti pravnega okvira.

- **Temeljne pravice**

Predlog spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, priznana zlasti v Listini Evropske unije o temeljnih pravicah. Predlog prispeva zlasti k cilju zagotavljanja visoke ravni varstva okolja v skladu z načelom trajnostnega razvoja iz člena 37 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah[9].

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ocena finančnih posledic zakonodajnega predloga, v kateri so opredeljene posledice za proračunske, človeške in upravne vire, je bila priložena predlogu, na podlagi katerega sta bili sprejeti Uredba (EU) 2019/631 in njena najnovejša revizija z Uredbo (EU) 2023/851.

5. DRUGI ELEMENTI

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

Ta predlog ne spreminja vsebine pravil, ocena izvajanja ostaja enaka kot pri predlogu, na podlagi katerega je bila sprejeta Uredba (EU) 2019/631, kot je bila spremenjena z Uredbo (EU) 2023/851.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1 vsebuje naslednje predlagane spremembe:

– člen 1(1) spreminja člen 1, da se cilj glede emisij CO_2 za celotni vozni park EU do leta 2030 za kombinirana vozila zmanjša s 50 % na 40 % v primerjavi z izhodiščem iz leta 2021, cilj glede emisij CO_2 za celotni vozni park EU do leta 2035 za avtomobile in kombinirana vozila pa s 100 % na 90 %. Poleg tega predmetu urejanja uredbe dodaja označevanje vozil;

– člen 1(2) spreminja člen 2(1), točka (b), da se pojasni, da se pri ocenjevanju skladnosti s cilji glede emisij CO_2 iz te uredbe dejansko upoštevajo vsa brezemisijska vozila kategorije N (vključno s kategorijama N1 in N2), katerih masa brez mase baterije ne presega 2 840 kg. Poleg tega področje uporabe razširja na označevanje vozil;

– člen 1(3) spreminja člen 3, da se pojasni opredelitev pojma „preskusna masa“ in uvedejo opredelitve pojmov, ki se nanašajo na določbe o označevanju vozil;

– člen 1(4) spreminja člen 4, da se uvede večletna skladnost; člen 1(7) spreminja člen 6, člen 1(9) pa člen 8, da se uvedejo posledične spremembe;

– člen 1(5) spreminja člen 5, da se uvedejo olajšave za mala električna vozila, izdelana v EU;

– člen 1(6) uvaja nove določbe o vlogi določenih trajnostnih goriv iz obnovljivih virov;

– člen 1(6) uvaja nove določbe o vlogi malogljičnega jekla, izdelanega v EU;

– člen 1(10) in (14) določa nova člena 15a in 15b ter novo Prilogo IIIa, v katerih so določena pravila za označevanje vozil.

[9] UL C 326, 26.10.2012, str. 391.

2025/0420 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede standardov emisijskih vrednosti CO_2 za nova lahka gospodarska vozila in označevanja vozil ter razveljavitvi Direktive 1999/94/ES

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[10],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[11],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Unija je s sprejetjem Uredbe (EU) 2021/1119 (v nadaljnjem besedilu: podnebna pravila) v zakonodajo vključila zavezujoč cilj podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu do leta 2050, s čimer se bodo neto emisije do tega leta zmanjšale na nič, in cilj doseganja negativnih emisij po tem letu ter določila zavezujoč vmesni podnebni cilj Unije za leto 2030 in določbe za opredelitev vmesnega vseevropskega podnebnega cilja za leto 2040.

(2) Za dosego cilja podnebne nevtralnosti je med drugim bistveno, da se zagotovita in podpreta konkurenčnost in odpornost evropske industrije, omogočijo poti prehoda na podlagi najboljših razpoložljivih stroškovno učinkovitih, varnih in nadgradljivih tehnologij, poveča osredotočenost na pravični prehod, zagotovi poštena konkurenca z mednarodnimi partnerji ter razogljiči energetski sistem z vsemi rešitvami na področju brezogljične in nizkoogljične energije.

(3) Unija je z dogovorom o čisti industriji in industrijskim akcijskim načrtom za evropski avtomobilski sektor vzpostavila pogoje za uspešen prehod, pri čemer se je osredotočila na razogljičenje in industrijsko prenovo, vključno s podpornimi mehanizmi za evropsko industrijo, zahtevami glede evropske vsebine baterijskih členov in sestavnih delov v električnih vozilih, ki se prodajajo v Uniji, boljšim dostopom do javnega in zasebnega financiranja, enakimi konkurenčnimi pogoji na svetovni ravni ter jasnimi omogočitvenimi pogoji za uvajanje in razširjanje čistih tehnologij, da bi se okrepile industrijska konkurenčnost in inovacije v Uniji.

---

[10] UL C, , str. .

[11] UL C, , str. .

(4) Avtomobilski sektor je ključni steber gospodarstva Unije in je na kritični prelomnici, saj se srečuje z ostro svetovno konkurenco in globokimi strukturnimi spremembami na področju razogljičenja in digitalizacije. Za pot do brezemisijske mobilnosti je potreben celovit pristop, ki združuje zmanjšanje emisij CO_2, industrijsko konkurenčnost, socialno pravičnost in vodilno vlogo na tehnološkem področju. Komisija je za zagotovitev, da bo ta preobrazba okrepila konkurenčnost avtomobilskega ekosistema Unije ter obenem ohranila njegove okoljske in socialne ambicije, 5. marca 2025 sprejela industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor.

(5) Lahka gospodarska vozila se kupujejo in uporabljajo v poklicnem okolju. Za nekatere posebne primere uporabe lahko obstajajo kratkoročne ovire za uvedbo brezemisijskih vozil v tem segmentu. Zato je primerno, da se za ta vozila prilagodi cilj glede emisij CO_2 za leto 2030, da se podpre nadaljnja zmožnost proizvajalcev za vlaganje, zlasti v prehod na brezemisijska vozila.

(6) S spodbujanjem razvoja in proizvodnje malih električnih avtomobilov, izdelanih v EU, se bosta zagotovila cenovna dostopnost in dostop do čiste mobilnosti za potrošnike ter povečali konkurenčnost in trajnostnost evropskega avtomobilskega sektorja. Zato je razvoj malih električnih avtomobilov, izdelanih v EU, primerno spodbujati s tem, da se za proizvajalce, ki dajejo taka vozila na trg Unije, zagotavljajo spodbude v obliki olajšav za emisije CO_2.

(7) Pomembno je, da cilji glede emisij CO_2 še naprej spodbujajo prehod na brezemisijsko mobilnost ter ustvarjajo gotovost in predvidljivost za take naložbe, pomanjkanje regulativne prožnosti pa lahko proizvajalcem vozil povzroči težave, kadar omejuje njihove možnosti za izpolnjevanje zahtev. Zato je primerno podpreti tehnološko nevtralen pristop z zagotavljanjem regulativne prožnosti za tehnologije, ki niso brezemisijske.

(8) Proizvajalci morajo za zagotovitev dodatne prožnosti v obdobju 2030–2032 poskrbeti, da povprečne specifične emisije CO_2 njihovih vozil ne presegajo cilja emisij, izračunanega kot povprečje njihovih letnih ciljev specifičnih emisij v tem obdobju. Skladnost s cilji bi bilo treba oceniti ob koncu obdobja za vsakega posameznega proizvajalca. Ustrezno bi bilo treba izračunati premije za presežne emisije.

(9) Cilj zmanjšanja emisij za celotni vozni park od leta 2035 se zmanjša s 100 % na 90 %, če se preostale emisije izravnajo z uporabo olajšav za maloogljično jeklo ali trajnostna goriva iz obnovljivih virov.

(10) Uporabo olajšav za maloogljično jeklo in trajnostna goriva iz obnovljivih virov bi bilo treba omejiti, da se ohranijo naložbe v brezemisijsko vrednostno verigo. S tem, da se od leta 2035 omogoči izravnava emisij v višini do 10 % cilja za celotni vozni park EU za leto 2021, te olajšave skupaj s ciljem 90-odstotnega zmanjšanja emisij podpirajo splošni cilj podnebne nevtralnosti.

(11) Komisija bi morala leta 2035 in nato vsakih pet let oceniti učinkovitost Uredbe, da bi ohranila usklajenost z zavezujočim ciljem podnebne nevtralnosti do leta 2050 iz Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta (v nadaljnjem besedilu: podnebna pravila).

(12) Primerno je, da se v standardih za emisije CO_2 omogoči priznavanje prihrankov emisij iz trajnostnih goriv iz obnovljivih virov, da se proizvajalcem zagotovi dodatna prožnost in podprejo naložbe v razvoj vrednostne verige trajnostnih goriv iz obnovljivih virov. Taka goriva bodo še naprej pomembna pri razogljičevanju prometa. Da bi se podprle inovativne tehnologije, so v sedanji okvir na podlagi Direktive

(EU) 2018/2001 vključeni zavezujoči cilji za napredna pogonska biogoriva v prometu. Njegovo izvajanje sicer napreduje počasi. V okviru pregleda Direktive (EU) 2018/2001, načrtovanega za konec leta 2026, se bosta ocenila doseženi napredek in potreba po posodobitvi prihodnjega okvira za biogospodarstvo.

(13) Da se dosežejo podnebni cilji Unije, hkrati pa krepita njena industrijska konkurenčnost in strateška avtonomija, je bistveno spodbujanje maloogljičnega jekla. Ker je avtomobilski sektor ključni uporabnik jekla, je ustrezno spodbujati uporabo maloogljičnega jekla v proizvodnji vozil, da se ustvari vodilni trg. Zato bi morali imeti proizvajalci po letu 2035 možnost, da z olajšavami za maloogljično jeklo, izdelano v EU, izravnajo emisije CO_2 iz svojih novih vozil, ki še niso bile izravnane z uporabo trajnostnih goriv iz obnovljivih virov.

(14) Da bi proizvajalcem lahkih gospodarskih vozil zagotovili večjo gotovost, bi bilo treba formulo, s katero se prilagaja cilj specifičnih emisij proizvajalca glede na povprečno preskusno maso voznega parka EU, tehnično prilagoditi.

(15) V oceni direktive o označevanju vozil je bilo ugotovljeno, da oznaka med državami članicami ni usklajena, da na podlagi veljavnih pravil potencialni kupci brezemisijskih, nizkoemisijskih, kombiniranih in rabljenih vozil niso ustrezno obveščeni ter da se potrošniki vse bolj zanašajo na digitalna orodja, medtem ko se veljavna pravila osredotočajo na fizična prodajna mesta s priročnikom in plakatom na papirju. Direktivo 1999/94/ES je zato treba pregledati in posodobiti.

(16) Na voljo bi morala biti oznaka vozila z informacijami, ki so pomembne za brezemisijska vozila, da bodo lahko potencialni kupci vozil sprejemali informirane odločitve o nakupu. Poleg tega bi morala biti oznaka vozila na voljo ne le za nove osebne avtomobile, temveč tudi za potencialne kupce kombiniranih in rabljenih vozil, da bodo tudi ti ustrezno obveščeni.

(17) Oznaka za posamezna vozila bi morala vključevati najpomembnejše informacije iz certifikata o skladnosti. Prav tako bi morala potrošnikom omogočiti dostop do dodatnih informacij. V prihodnosti, ko se bodo tehnične zahteve, spremljanje in poročanje ter razpoložljivi podatki spreminjali, bi lahko dodatne informacije stranke obveščale na primer o učinkovitosti priključnih hibridnih vozil glede na način vožnje uporabnika v smislu deleža vožnje v električnem načinu.

(18) Ker se kupci vozil vse bolj zanašajo na digitalna orodja in da bi lahko potrošniki primerjali različne modele vozil, tudi različnih proizvajalcev, bi morale biti informacije o vseh modelih vozil, za katere se na trg Unije dajo nova vozila, na voljo v zbirki podatkov o izdelkih.

(19) Zahteve za označevanje vozil bi se morale uporabljati za proizvajalce vozil in trgovce z vozili ali katere koli druge fizične ali pravne osebe, ki v okviru gospodarske dejavnosti omogočajo dostopnost vozil na trgu, s čimer bi bile izključene fizične osebe, ki občasno prodajo rabljeno vozilo.

(20) Zahteve za označevanje vozil bi bilo treba vključiti v Uredbo (EU) 2019/631, da bi se dosledno in usklajeno uporabljale po vsej Uniji.

(21) Za vzpostavitev metodologij za določanje meril, po katerih se avtomobil šteje za „izdelan v EU“, jeklo pa za maloogljično, ter za spremembo Priloge glede označevanja vozil bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte, da se upoštevajo tehnološki in zakonodajni razvoj ter razvoj v zvezi z obveščanjem potrošnikov. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni

strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

(22) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila glede določitve podrobnih pravil in postopkov za spremljanje in sporočanje vseh potrebnih podatkov za izračun olajšav za maloogljično jeklo s strani proizvajalcev ter operativnih podrobnosti zbirke podatkov o izdelkih za označevanje vozil. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta.

(23) Ker ciljev te uredbe, in sicer proizvajalcem vozil zagotoviti dodatno prožnost za njihovo skladnost ter hkrati ohranjati ravni ambicij glede ciljev zmanjšanja emisij CO_2, pa tudi uskladiti in posodobiti zahteve za označevanje vozil, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega in učinkov ukrepa lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za dosego navedenih ciljev.

(24) Uredbo (EU) 2019/631 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1
Spremembe Uredbe (EU) 2019/631

Uredba (EU) 2019/631 se spremeni:

(1) člen 1 se spremeni:

(a) v odstavku 5 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) za povprečne emisije iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak 40-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s točko 6.1.2 dela B Priloge I.“;

(b) odstavek 5a se nadomesti z naslednjim:

„Od 1. januarja 2035 za celotni vozni park EU veljata naslednja cilja:

(a) za povprečne emisije iz novih osebnih avtomobilov za celotni vozni park EU velja cilj, enak 90-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s Prilogo I, del A, točka 6.1.3;

(b) za povprečne emisije iz novih lahkih gospodarskih vozil za celotni vozni park EU velja cilj, enak 90-odstotnemu zmanjšanju cilja v letu 2021, določen v skladu s Prilogo I, del B, točka 6.1.3.“;

(c) doda se naslednji odstavek 7:

„7. Ta uredba določa pravila o označevanju vozil, da bi bile potencialnim kupcem na voljo ustrezne informacije o osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih, ki se ponujajo za prodajo ali zakup v Uniji.“;

(2) člen 2 se spremeni:

(a) v odstavku 1, točka (b), se besedilo za podpičjem nadomesti z naslednjim:

„v primeru brezemisijskih vozil kategorije N se ta vozila od 1. januarja 2025 za namene te uredbe ter brez poseganja v Uredbo (EU) 2018/858 in Uredbo (ES) št. 715/2007 štejejo za lahka gospodarska vozila, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, če referenčna masa, od katere se odšteje masa sistema za shranjevanje energije, ne presega 2 840 kg.“;

(b) doda se naslednji odstavek 5:

„5. Člena 15a in 15b te uredbe se uporabljata za vsa vozila kategorij M1 in N1, kot so opredeljena v členu 4 Uredbe (EU) 2018/858, ki se ponujajo za prodajo ali zakup v Uniji in so homologirana v skladu z globalno usklajenim preizkusnim postopkom za lahka vozila iz Uredbe Komisije (EU) 2017/1151.“;

(3) člen 3 se spremeni:

(a) točka (l) se nadomesti z naslednjim:

„(l) ‚preskusna masa‘ ali ‚TM‘ pomeni preskusno maso osebnega avtomobila ali lahkega gospodarskega vozila, kot je navedena v certifikatu o skladnosti in opredeljena v odstavku 3.2.25 Pravilnika ZN št. 154“;

(b) dodajo se naslednje točke (n) do (r):

„(n) ‚brezemisijsko vozilo‘ pomeni osebni avtomobil ali lahko gospodarsko vozilo z emisijami iz izpušne cevi 0 g CO_2/km, kot je določeno v skladu z veljavnim postopkom EU-homologacije;

(o) ‚oznaka vozila‘ pomeni grafični diagram v natisnjeni ali elektronski obliki, ki je skladen z zahtevami iz te uredbe;

(p) ‚prodajno mesto‘ pomeni mesto, kjer so vozila razstavljena ali se ponujajo za prodajo ali zakup potencialnim kupcem, vključno s sejmi, na katerih so vozila predstavljena javnosti;

(q) ‚promocijsko gradivo‘ pomeni katero koli obliko informacij v natisnjeni ali elektronski obliki, nespletni ali spletni, ki se uporablja za prodajo ali zakup vozil ali pri trženju, oglaševanju ali promociji vozil, ki se ponujajo za prodajo ali zakup širši javnosti ali potencialnemu kupcu;

(r) ‚model vozila‘ pomeni skupino vozil, ki spadajo k istemu tipu, varianti in izvedenki, kot je določeno v delu B Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858.“;

(4) člen 4 se spremeni:

(a) v odstavku 1, točka (c), se doda naslednje besedilo:

„Poleg tega mora proizvajalec od leta 2035 zagotoviti tudi, da njegove povprečne specifične emisije CO_2 ne presegajo vsote njegovih olajšav za gorivo iz člena 5a in njegovih olajšav za malooglično jeklo iz člena 5b.“;

(b) odstavek 1a se nadomesti z naslednjim:

„1a. Z odstopanjem od odstavka 1 proizvajalec za obdobja, ki zajemajo koledarska leta 2025–2027 in 2030–2032, tudi kadar je član združenja, zagotovi, da njegove povprečne specifične emisije CO_2 v navedenih obdobjih ne presežejo njegovega cilja specifičnih emisij v navedenih obdobjih.

Navedene povprečne specifične emisije CO_2 se izračunajo kot povprečje letnih povprečnih specifičnih emisij CO_2 v zadevnem obdobju, ponderirano glede na število novoregistriranih vozil za proizvajalca v vsakem koledarskem letu.

Cilj specifičnih emisij se izračuna kot povprečje letnih ciljev specifičnih emisij, določenih v skladu s točko 6.3 dela A ali dela B Priloge I, v zadevnem obdobju ali, kadar se proizvajalcu odobri odstopanje na podlagi člena 10, v skladu z navedenim odstopanjem, ponderirano glede na število novoregistriranih vozil za proizvajalca v vsakem koledarskem letu.

Za vsako koledarsko leto, v katerem je bil proizvajalec vključen v združenje, so letne povprečne specifične emisije CO_2 in cilj letnih specifičnih emisij, ki se uporabijo za navedene izračune, vrednosti za navedeno združenje.“;

(5) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 5*
Olajšave za mala brezemisijska vozila

1. Za izračun povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca se do leta 2034 vsako novo brezemisijsko vozilo kategorije M1, opredeljeno kot malo električno vozilo v skladu s točko 2.4 dela A Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858 in izdelano v EU, šteje za 1,3 vozila.

2. Vsaka država članica v okviru svojih obveznosti iz člena 7 za vsako koledarsko leto za vsako novo brezemisijsko vozilo kategorije M1 evidentira in Komisiji posreduje podatke o tem, ali je opredeljeno kot malo električno vozilo v skladu s točko 2.4 dela A Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858 in je izdelano v EU ter kakšne so vrednosti parametrov, ki določajo tako skladnost.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17 za dopolnitev te uredbe z določitvijo metodologije za določitev meril, na podlagi katerih se avtomobil šteje za ‚izdelan v EU‘.

3. Odstavek 1 se ne uporablja za proizvajalce, ki so oblikovali združenje, razen če so vsi proizvajalci, vključeni v združenje, del iste skupine povezanih proizvajalcev.“;

(6) vstavita se naslednja člena 5a in 5b:

„Člen 5a
Vloga trajnostnih goriv iz obnovljivih virov

1. Komisija od leta 2035 za vsakega proizvajalca izračuna olajšave za gorivo na podlagi prihrankov emisij toplogrednih plinov, doseženih z uporabo goriv iz odstavka 2, kot so določeni v skladu s točko 7 delov A in B Priloge I, da se izravnajo emisije iz novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v koledarskem letu. Pri izračunu teh olajšav za gorivo se upoštevajo količina takih goriv, danih na trg Unije za cestni promet, in njihova intenzivnost emisij toplogrednih plinov, kot se izračuna v skladu s členoma 29a in 31 Direktive (EU) 2018/2001 ter sporoči v zbirko podatkov Unije, vzpostavljeno v skladu s členom 31a navedene direktive, delež goriva za cestni promet, uporabljenega v osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih, povprečno število prevoženih kilometrov v življenjski dobi vozil ter število registriranih vozil.

2. Upravičena goriva so goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, kot so opredeljena v členu 2(36) Direktive (EU) 2018/2001 in ki izpolnjujejo merila iz člena 29a navedene direktive, pogonska biogoriva, kot so opredeljena v členu 2(33) navedene direktive, in bioplin, kot je opredeljen v členu 2(28) navedene direktive, ki so proizvedeni iz surovin s seznama v Prilogi IX k navedeni direktivi in izpolnjujejo merila iz člena 29 navedene direktive.

3. Olajšave od vseh goriv iz odstavka 2 ne zmanjšujejo povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca za več kot 3 % cilja za celotni vozni park EU_{2021}, kot je določen v točki 6.0 delov A in B Priloge I.

Olajšave od količin pogonskih biogoriv in bioplina, proizvedenih iz surovin, navedenih v delu B Priloge IX k Direktivi (EU) 2018/2001, ne smejo zmanjšati povprečnih specifičnih emisij CO_2 proizvajalca za več kot 1 % cilja za celotni vozni park EU_{2021}, kot je določen v točki 6.0 delov A in B Priloge I.

4. Odstavek 1 se ne uporablja za proizvajalce, ki so oblikovali združenje, razen če so vsi proizvajalci, vključeni v združenje, del iste skupine povezanih proizvajalcev.

Člen 5b
Vloga maloogljičnega jekla

1. Proizvajalec od leta 2035 pridobi olajšave za maloogljično jeklo, izdelano v EU (v nadaljnjem besedilu: ‚olajšave za malogljično jeklo'), da izravna emisije iz novih osebnih avtomobilov in novih lahkih gospodarskih vozil, registriranih v koledarskem letu.

2. Odstavek 1 se ne uporablja za tista vozila, katerih prispevek k povprečnim emisijam je zajet s členom 5a.

3. Pri izračunu olajšav za maloogljično jeklo se upoštevajo količina maloogljičnega jekla, izdelanega v EU, ki je uporabljeno v proizvajalčevih novih osebnih avtomobilih ali novih lahkih gospodarskih vozilih, registriranih v Uniji v koledarskem letu, intenzivnost emisij CO_2 tega jekla, izračunana v skladu z metodologijo, kot je določena v skladu z odstavkom 6, število vozil, registriranih v koledarskem letu, in število prevoženih kilometrov v življenjski dobi vozil v skladu s točko 7 delov A in B Priloge I.

4. Olajšave za maloogljično jeklo ne smejo zmanjšati povprečnih specifičnih emisij CO_2 posameznega proizvajalca za več kot 7 % cilja za celotni vozni park EU_{2021}, kot je določeno v točki 6.0 delov A in B Priloge I.

5. Komisija z izvedbenimi akti določi podrobna pravila in postopke za spremljanje in sporočanje vseh potrebnih podatkov za izračun olajšav za maloogljično jeklo s strani proizvajalcev. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(2).

6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17, da dopolni to uredbo z določitvijo metodologije za določanje značilnosti maloogljičnega jekla ter intenzivnosti emisij CO_2 za jeklo in izhodiščno jeklo kot referenčno točko za izračun olajšav za maloogljično jeklo.

7. Odstavek 1 se ne uporablja za proizvajalce, ki so oblikovali združenje, razen če so vsi proizvajalci, vključeni v združenje, del iste skupine povezanih proizvajalcev.“;

(7) v členu 6, odstavek 2, se zadnji stavek nadomesti z naslednjim:

„Z odstopanjem od prvega pododstavka se lahko sporazum o združitvi, ki zajema koledarsko leto 2025 ali 2026, sklene do 31. decembra 2027, sporazum o združitvi, ki zajema koledarsko leto 2030 ali 2031, pa se lahko sklene do 31. decembra 2032.“;

(8) člen 7 se spremeni:

(a) v odstavku 5 se za prvim stavkom vstavi naslednji stavek:

„Proizvajalci, odgovorni za manj kot 1 000 novih osebnih avtomobilov ali manj kot 1 000 lahkih gospodarskih vozil, v prejšnjem koledarskem letu registriranih v Uniji, Komisiji predložijo popolne informacije o vseh svojih povezanih podjetjih v smislu člena 3(2), razen če so te informacije predhodno priglasili in od takrat ni bilo sprememb.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek 6b:

„6b. Vsak proizvajalec imenuje kontaktno točko za namen korespondence iz tega člena.“;

(9) člen 8 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Z odstopanjem od prvega pododstavka Komisija za koledarska leta 2025–2027 in 2030–2032 naloži plačilo premije za presežne emisije vsakemu proizvajalcu, katerega povprečne specifične emisije CO_2 v tem obdobju presegajo njegov cilj specifičnih emisij v navedenih obdobjih.“;

(b) doda se naslednji odstavek 5:

„Z odstopanjem od odstavkov 1 in 2 Komisija za vsako koledarsko leto od leta 2035 naloži plačilo premije za presežne emisije proizvajalcu ali, če je ustrezno, vodji združenja, kadar povprečne specifične emisije CO_2 proizvajalca presegajo njegov cilj specifičnih emisij ali kadar njegove povprečne specifične emisije CO_2 presegajo vsoto njegovih olajšav za gorivo iz člena 5a in olajšav za maloogljično jeklo iz člena 5b.

Premija za presežne emisije se izračunava po naslednji formuli:

(povprečne specifične emisije CO_2 – (olajšave za gorivo + olajšave za maloogljično jeklo)) × 95 EUR) × število novoregistriranih vozil.

V zgornjem izračunu vsota olajšav za gorivo in maloogljično jeklo ne sme presegati 10 % cilja EU_{2021}.“;

(10) v členu 15 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Komisija leta 2035 in nato vsakih pet let oceni učinkovitost te uredbe pri doseganju brezemisijske mobilnosti. Oceni tudi vpliv, izvedljivost in ustreznost vključitve zahtev glede lokalne vsebine, zlasti na podlagi izvajanja ustrezne zakonodaje EU. Komisija ob upoštevanju razvoja trga in tehnologije pregleda ter po potrebi spremeni to uredbo, zlasti glede prilagoditev ciljev za celotni vozni park, da bi ohranila usklajenost z zavezujočim ciljem podnebne nevtralnosti do leta 2050 iz Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta.“;

(11) vstavita se naslednja člena 15a in 15b:

„Člen 15a

Obveznosti proizvajalcev in distributerjev glede označevanja vozil

1. Distributerji zagotovijo, da se oznaka vozila, kot je določena v delu 2 Priloge IIIa, na prodajnih mestih jasno vidno in v celoti berljivo pritrdi na vsako vozilo, ki se ponuja za prodajo ali zakup, ali prikaže v njegovi bližini.

Oznaka vozila vsebuje elemente informacij iz dela 2 Priloge IIIa, ki ustrezajo vozilu, na katero se nanaša.

Distributer potencialnega kupca rabljenega brezemisijskega vozila ali hibridnega električnega vozila z zunanjim polnjenjem poleg oznake vozila obvesti o trenutnem ‚stanju baterije za

električna vozila‘ na podlagi informacij, ki so na voljo na prikazovalniku vozila v skladu s Prilogo VI k Uredbi (EU) 2025/1707.

2. Proizvajalci in distributerji, odvisno od primera, zagotovijo, da je v vsakem promocijskem gradivu, povezanem s prodajo ali zakupom posameznih vozil, za vsako vozilo prikazana oznaka vozila, kot je določena v delu 2 Priloge IIIa, tudi za vozila, ponujena za prodajo ali zakup po spletu.

Kadar se promocijsko gradivo nanaša na enega ali več modelov vozil, se vanj za vse tehnične parametre iz dela 2 Priloge IIIa vključijo vrednosti vseh vozil, na katera se nanaša, ali razpon med najnižjimi in najvišjimi vrednostmi vseh vozil, na katera se nanaša.

Kadar promocijsko gradivo, razposlano v elektronski obliki, omogoča, da potrošniki konfigurirajo določeno vozilo, kot so spletni konfiguratorji avtomobilov, potrošnikom jasno prikazuje, kako različna posebna oprema in dodatne možnosti vplivajo na vrednosti vseh tehničnih parametrov iz dela 2 Priloge IIIa.

3. Komisija najpozneje 12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe vzpostavi zbirko podatkov o izdelkih, ki je javno dostopna in v kateri se zagotavljajo informacije glede označevanja vozil za modele vozil, dane na trg.

Na Komisijo se prenese pooblastilo, da z izvedbenimi akti določi operativno plat zbirke podatkov o izdelkih. Ti izvedbeni akti se sprejmejo po postopku pregleda iz člena 16(2).

4. Proizvajalci v zbirko podatkov o izdelkih brez nepotrebnega odlašanja vnesejo informacije iz dela 3 Priloge IIIa za vsak model vozila, za katerega se dajo na trg nove enote.

Proizvajalci zagotovijo, da so informacije, vnesene v zbirko podatkov o izdelkih, pravilne in točne, ter jih po potrebi posodabljajo.

5. Proizvajalci in distributerji ne zagotovijo ali prikazujejo oznak, ki posnemajo oznako vozila iz te uredbe, niti ne zagotovijo ali prikazujejo oznak, znakov, simbolov ali napisov vozila, ki niso skladni s to uredbo in bi verjetno končne uporabnike zavedli ali zmedli glede elementov informacij iz Priloge IIIa.

6. Kadar ponudnik storitev iz člena 6 Uredbe (EU) 2022/2065 omogoča prodajo vozil prek svojega spletišča, omogoči prikaz oznake vozila v skladu z odstavkom 2.

7. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 17, da spremeni zahteve glede podatkov in podatkovne parametre iz delov 2 in 3 Priloge IIIa, da bi v zbirko podatkov o izdelkih vključila dodatne informacije, pomembne za potrošnike, ter da opredeli metodologijo za določitev parametra ‚Izdelano v EU‘.

Člen 15b

Obveznosti držav članic glede označevanja vozil

1. Države članice imenujejo organ za nadzor trga v skladu z Uredbo (EU) 2019/1020, ki je pristojen za zagotavljanje skladnosti z ukrepi iz člena 15a. Organi za nadzor trga lahko v primeru neskladnosti z ustreznimi členi te uredbe izterjajo stroške pregleda dokumentov.

2. Države članice določijo pravila o kaznih za kršitev določb o označevanju vozil in o mehanizmih za njihovo izvrševanje ter sprejmejo vse potrebne ukrepe za njihovo izvajanje. Kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice najpozneje 12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe uradno obvestijo Komisijo o teh pravilih in

ukrepih ter jo brez odlašanja uradno obvestijo o vseh naknadnih spremembah, ki vplivajo nanje. “;

(12) v členu 17 se odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 5a(5), člena 7(8), člena 7a(2), člena 10(8), člena 11(1), četrti pododstavek, člena 13(4), člena 14(2), člena 15(8) in (9) ter člena 15a(7), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“;

(13) Priloga I se spremeni v skladu s Prilogo I k tej uredbi;

(14) vstavi se Priloga IIIa v skladu s Prilogo I k tej uredbi.

Člen 2

Razveljavitev

Direktiva 1999/94/ES se razveljavi.

Člen 3

Začetek veljavnosti

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

Člen 1(5) se uporablja od 1. januarja *[Urad za publikacije: vstaviti leto po datumu začetka uporabe omnibusa o avtomobilski industriji]*.

Člen 1(11) in člen 2 se uporabljata od [*12 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe*].

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

V Strasbourgu,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
predsednica	*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

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 in razveljavitvi Direktive 1999/94/ES

1.2 Zadevna področja

Podnebna politika

1.3 Cilji

1.3.1 Splošni cilji

Namen predloga je zagotoviti:

(1) dodatno prožnost proizvajalcem, da bi se podprl prehod na brezemisijsko mobilnost;

(2) usklajena in posodobljena pravila za označevanje emisij CO_2.

1.3.2 Specifični cilji

Specifični cilji predloga so:

(1) zagotoviti proizvajalcem večjo prožnost pri doseganju njihovih ciljev glede emisij CO_2;

(2) povečati tehnološko nevtralnost standardov za emisije CO_2;

(3) ohraniti prispevek standardov za emisije CO_2 k doseganju podnebnih ciljev iz podnebnih pravil EU;

(4) ohranjati gotovost in predvidljivost za proizvajalce in vlagatelje v vrednostni verigi brezemisijske mobilnosti;

(5) uvesti usklajene informacije za potrošnike, tudi za brezemisijska vozila.

1.3.3 Pričakovani rezultati in posledice

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

Prednostna kombinirana možnost glede ciljev CO_2 in prožnosti prinaša koristi za proizvajalce v obdobju 2030–2034. Z ohranjanjem ciljev 100-odstotnega zmanjšanja za leto 2035 tudi povečuje tehnološko nevtralnost, saj priznava vlogo hibridnih električnih vozil z zunanjim polnjenjem, trajnostnih goriv iz obnovljivih virov in malogljičnega jekla po letu 2035. To bo spodbudilo nadaljnje naložbe v tehnologije, ki niso brezemisijski pogonski sistemi, in njihov razvoj, kar je lahko koristno za posebne primere uporabe in/ali prehodno fazo, po možnosti pa bo podprlo tudi konkurenčnost nekaterih evropskih proizvajalcev na drugih trgih. Kot je prikazano v oceni, so energetske in podnebne posledice prednostne možnosti omejene, zlasti zaradi vgrajenih zaščitnih ukrepov. Glede na to je pobuda skladna s ciljem podnebne nevtralnosti EU do leta 2050, podnebnim ciljem za leto 2030 in napredkom pri prilagajanju.

1.3.4 Kazalniki smotrnosti

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

Opredeljeni so bili naslednji kazalniki: (ocena učinka)

- povprečne emisije CO_2 iz novih avtomobilov in kombiniranih vozil voznega parka EU se bodo vsako leto spremljale za posamezno vozilo, proizvajalca in državo članico;
- emisije toplogrednih plinov iz avtomobilov in kombiniranih vozil se bodo spremljale z letnimi evidencami emisij toplogrednih plinov držav članic;
- število in delež novoregistriranih brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil se bosta spremljala z uporabo letnih podatkov o spremljanju, ki jih predložijo države članice;
- stopnja zaposlenosti se bo spremljala na podlagi javno dostopnih statističnih podatkov Eurostata za EU o zaposlenosti v sektorju.

1.4 Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

☐ Nov ukrep

☐ Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa[12]

☒ 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

Namen predloga spremembe je, da se proizvajalcem zagotovijo dodatne možnosti pri izpolnjevanju ciljev glede zmanjšanja emisij CO_2, ter hkrati ohraniti splošne ambicije v zvezi s cilji zmanjšanja emisij CO_2 iz zakonodaje EU.

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.

Podnebne spremembe so čezmejna težava, ki je ni mogoče rešiti samo na nacionalni ali lokalni ravni. Usklajevanje podnebnih ukrepov mora potekati na evropski ravni in ukrepi EU so upravičeni zaradi subsidiarnosti. Ker je treba Uredbo (EU) 2019/631 spremeniti z zagotovitvijo dodatnih načinov, kar zadeva skladnost s cilji glede zmanjšanja emisij CO_2, države članice ciljev te pobude ne morejo doseči same.

1.5.3 Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

Predlog temelji na veljavni zakonodaji, ki je v zadnjem desetletju omogočala stalno zmanjševanje emisij CO_2 iz novih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil voznega parka EU.

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

Dodatni viri niso potrebni.

[12] Po členu 58(2), točka (a) oz. (b), finančne uredbe.

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

Dodatni viri niso potrebni.

1.6 Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

☐ **Časovno omejeno**:

– ☐ od [D. MM] LLLL do [D. MM] 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 pooblaščeni 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

Ne uvajajo se spremembe pravil o spremljanju in poročanju, saj sedanji sistem omogoča tudi spremljanje uporabe predlaganih dodatnih načinov.

2.2 Upravljavski in kontrolni sistemi

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

S predlogom se ne izvaja finančni program. Načini upravljanja, mehanizmi za financiranje izvajanja, načini plačevanja in strategija kontrole v zvezi s stopnjami napake niso relevantni.

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

Ta predlog se ne nanaša na program za porabo sredstev. Učinkovito spremljanje podatkov o registraciji vozil je bistveno za zagotovitev pravne varnosti pri izvajanju zakonodaje in za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev za različne proizvajalce.

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)

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

2.3 Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Poleg uporabe finančne uredbe za preprečevanje goljufij in nepravilnosti bosta dodatne možnosti za izpolnjevanje zahtev glede zmanjšanja emisij CO_2 iz tega predloga dopolnjevala spremljanje in sporočanje različnih naborov podatkov, kot je določeno v Uredbi (EU) 2019/631.

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.[13]	držav Efte[14]	držav kandidatk in potencialnih kandidatk[15]	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 kandidatk	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

[13] Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

[14] Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

[15] 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**
	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**	**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**
SKUPAJ	plačila	= 2a + 2b + 3	**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**	**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**	**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 <…….> 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**

			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**

			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 **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 **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 <…….> 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**	**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**	**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	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**

3.2.2 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[16]	povprečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število realizacij skupaj	stroški realizacij skupaj
SPECIFIČNI CILJ št. 1[17] …																		
– realizacija																		
– realizacija																		

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

[17] Kakor je opisan v oddelku 1.3.2 Specifični cilji.

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

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 ODOBRITVE	Leto **2024**	Leto **2025**	Leto **2026**	Leto **2027**	**2021–2027 SKUPAJ**
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 **2024**	Leto **2025**	Leto **2026**	Leto **2027**	**2021–2027 SKUPAJ**
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 ODOBRITVE + ZUNANJI NAMENSKI PREJEMKI SKUPAJ	Leto **2024**	Leto **2025**	Leto **2026**	Leto **2027**	**2021–2027 SKUPAJ**
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 ODOBRITVE	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 upravno podporo [XX 01 YY YY] – na sedežu	0	0	0	0
Vrstica za upravno upravno podporo [XX 01 YY YY] – na delegacijah EU	0	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	0
	– na delegacijah EU	0	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 ODOBRITVE + ZUNANJI NAMENSKI PREJEMKI SKUPAJ		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	0
	– na delegacijah EU	0	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**

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

	Obstoječe osebje na voljo v službah Komisije	**Izredno dodatno osebje***		
		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

Dodatni viri niso potrebni. Pobudo bo še naprej upravljala sedanja skupina.

– ☐ 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

n. r.

– ☐ zahteva spremembo večletnega finančnega okvira

n. r.

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[18]			
		leto **2024**	leto **2025**	leto **2026**	leto **2027**
Člen …….					

Za namenske prejemke navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

n. r.

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

n. r.

4. DIGITALNE RAZSEŽNOSTI

Predlog ne vključuje digitalne razsežnosti, razen glede zbirke podatkov o izdelkih, povezanih z označevanjem vozil.

4.1 Zahteve digitalnega pomena

Ta uredba ne vključuje dodatnih zahtev digitalnega pomena v zvezi s spremljanjem in poročanjem o emisijah CO_2. Uporabljajo se določbe iz Uredbe (EU) 2019/631. Predlog uvaja več prožnosti, da se proizvajalcem omogoči izpolnitev ciljev glede emisij CO_2, pri čemer ni digitalnih posledic ali izboljšav izvajanja z digitalnimi orodji.

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

S členom 15a(3) se za označevanje vozil uvaja zahteva po digitalni ustreznosti z vzpostavitvijo zbirke podatkov o izdelkih za označevanje vozil, da se javnosti zagotovijo informacije glede označevanja vozil za modele vozil, ki so dani na trg. To zbirko bi morala vzpostaviti Komisija, vključevati pa bi morala podatke, ki jih proizvajalci vozil dajo na voljo o modelih vozil, ki jih dajo na trg, in biti dostopna širši javnosti, s čimer bi se nadomestila sedanja zahteva, da vsaka država članica pripravi priročnike v papirni obliki. V ta razvoj so vključeni upravljanje registrov, zbiranje podatkov, obveščanje in dostopnost zbirke podatkov za širšo javnost.

4.2 Podatki

Pričakuje se, da bodo podatki, ki jih je treba vnesti v zbirko podatkov o izdelkih za označevanje vozil, zagotovili informacije o podnebni in energijski učinkovitosti modelov vozil, danih na trg. Od proizvajalcev se pričakuje, da podatke na podlagi uradne dokumentacije o vozilih, ki so jih dali na trg, zagotovijo v združeni obliki (kar zmanjšuje breme z združevanjem informacij o posameznih vozilih na raven modelov vozil) in samo enkrat za vsak model vozila, dan na trg. V te združene informacije so zajete dodatne informacije o razponu učinkovitosti, ki ga je mogoče pričakovati v okviru določenega modela vozila, ki so pomembne za potencialne kupce vozil, ter za primerjavo informacij med modeli.

4.3 Digitalne rešitve

Zbirka podatkov o izdelkih za označevanje vozil naj bi prejemala in shranjevala informacije ter jih splošni javnosti dajala na voljo s funkcijami, ki omogočajo iskanje in primerjavo modelov vozil, da bi podprla informirane odločitve o nakupu. Za njeno vzpostavitev bi bilo mogoče ponovno uporabiti nekatere funkcionalnosti iz evropskega registra izdelkov za označevanje z energijskimi nalepkami (EPREL). Trenutno se umetna inteligenca ne namerava uporabljati.

4.4 Ocena interoperabilnosti

n. r.

4.5 Ukrepi v podporo digitalnemu izvajanju

Predlog uvaja več prožnosti, da se proizvajalcem omogoči izpolnitev ciljev glede emisij CO_2. Zato ni digitalnih posledic ali izboljšav izvajanja, ki bi jih prinesla uporaba digitalnih orodij.

Zbirko podatkov o izdelkih za označevanje vozil bo morala razviti Komisija, pri čemer bo po potrebi uporabila notranje zmogljivosti IT ali zunanje izvajalce ter kar se da ponovno uporabila obstoječe izkušnje, tudi tiste, pridobljene pri razvoju podatkovne zbirke EPREL. V predlogu je predvideno, da bo zbirka podatkov na voljo najpozneje 12 mesecev po začetku veljavnosti Uredbe, v kar naj bi bila vključena tudi faza preskušanja z vključitvijo deležnikov (proizvajalcev vozil). Ko bo zbirka podatkov na voljo, se bo od proizvajalcev pričakovalo, da vanjo vnesejo zahtevane informacije. V predlogu je predvidena tudi možnost sprejetja izvedbenih aktov za določitev operativnih podrobnosti zbirke podatkov o izdelkih, če bi se to izkazalo za potrebno.