



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 16.12.2025
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 och (EU) 2024/1257 vad gäller förenkling av tekniska krav och provningsförfaranden för motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 70/157/EEG och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014

{SWD(2025) 1056 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Fordonsindustrins värdekedja utgör en hörnsten i EU:s ekonomi som står för 589,3 miljarder euro eller 3,7 % av det totala förädlingsvärdet i EU:s BNP och direkt sysselsätter 10,6 miljoner européer¹.

I ett alltmer oförutsägbart handelsklimat är det nödvändigt att bibehålla en stark och konkurrenskraftig fordonsindustri för att skydda EU:s strategiska oberoende och ekonomiska ställning globalt.

I den analys som tillhandahållits genom den senaste tidens högnivårapporter från Enrico Letta och Mario Draghi² var minskning av regelbördan och förenkling av EU-lagstiftningen några av de främsta prioriteringarna. Även om det befintliga regelverket skapar förutsägbarhet och hjälper oss att uppnå våra gemensamma politiska mål bör det inte skapa onödiga bördor och kostnader för industrin. Företrädare från EU:s fordonsindustri har nyligen framhållit att Europas fordonstillverkare behöver följa ett stort antal rättsakter³ fram till 2030, vilket innebär att de i vissa fall behöver lägga upp till 25 % av sina forsknings- och utvecklingskostnader på regelefterlevnad⁴.

I sina politiska riktlinjer för Europeiska kommission för 2024–2029⁵ redogjorde ordförande Ursula von der Leyen för en vision som var inriktad på hållbart välbefinnande och att stärka konkurrenskraften i hela Europa, och betonade behovet av att göra det snabbare och enklare att driva företag. Detta beskrevs närmare i och med antagandet av konkurrenskraftskompassen i januari 2025⁶, följt av given för en ren industri i februari 2025⁷ och meddelandet *Ett enklare och snabbare Europa* om genomförande och förenkling⁸. Ett förenklat regelverk med en minskad administrativ börda angavs som en av grundpelarna i denna nya färdplan för konkurrenskraft.

¹ Siffror baserade på Figaro-data: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>

² Draghi-rapporten om EU:s konkurrenskraft, https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³ ACEA:s förslag till förenklat regelverk, <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ ACEA:s policydokument om EU:s regelverk för minskning av koldioxidutsläpp från vägtransporter, <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ Politiska riktlinjer för 2024–2029, https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_sv.

⁶ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – *En konkurrenskraftskompass för EU*, COM(2025) 30 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52025DC0030>.

⁷ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – *Given för en ren industri: en gemensam färdplan för konkurrenskraft och fossilfrihet*, COM(2025) 85 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52025DC0085>.

⁸ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – *Ett enklare och snabbare Europa: meddelande om genomförande och förenkling*, COM(2025) 47 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52025DC0047>.

I linje med denna förenklingsagenda angavs i handlingsplanen för Europas fordonsindustri⁹, som antogs i mars 2025, att kommissionen, i samråd med berörda parter, skulle utarbeta ett paket för förenkling av lagstiftningen för fordonsindustrin genom att göra de olika rättsliga kraven mer samstämmiga och konsekventa. I handlingsplanen tillkännagavs även kommissionens avsikt att, när den lägger fram nya lagstiftningsförslag, ge industrin tillräckligt med tid att införliva de nya rättsliga kraven på motorfordon i produktutvecklingsprocessen. Denna förenklingsagenda är särskilt viktig mot bakgrund av den ökande komplexiteten i fordonsutveckling och fordonskonstruktion, bland annat är det gäller programvara, AI-modeller och ökad automation.

I enlighet med ovannämnda åtaganden kommer genom omnibuspaketet för fordonsindustrin vissa bestämmelser i nedanstående rättsakter att förenklas och effektiviseras för att uppnå följande specifika mål:

- Undanröja regleringshinder för användningen av elektriska lätta nyttofordon

Elektriska lätta nyttofordon är tyngre på grund av batteriets vikt. Även om de har samma nyttolast och användningsområden som lätta nyttofordon med förbränningsmotor och en högsta tillåten vikt på under 3,5 ton omfattas de av de bestämmelser om körtider och viloperioder som kräver installation och användning av färdskrivare för nyttofordon med en högsta tillåten vikt över 3,5 ton och av kravet att vara utrustade med hastighetsbegränsande anordningar. Dessa krav gör elektriska lätta nyttofordon med en vikt över 3,5 ton mindre attraktiva för kunderna, som i många fall är små och medelstora företag och mikroföretag, på grund av kostnaderna för installation och användning av färdskrivare¹⁰ och hastighetsbegränsande anordningar. Denna ytterligare börda utgör ett hinder för användningen av elektriska lätta nyttofordon jämfört med motsvarande lätta nyttofordon med förbränningsmotor, vilket därmed också gör det svårare för fordonstillverkare att uppnå målen för koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon.

Detta problem har också erkänts och tagits fasta på i den nyligen genomförda översynen av EU:s körkortsdirektiv¹¹, enligt vilket ett körkort för kategori B, två år efter det första utfärdandet, även kommer att vara giltigt för fordon med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton men inte överstiger 4,25 ton.

Förordning (EG) nr 561/2006¹²: I syfte att säkerställa rättvis konkurrens mellan vägtransportoperatörer, förbättra arbetsförhållandena för förare och bidra till trafiksäkerheten fastställs i denna förordning bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg. Den viktigaste anordning som används för att

⁹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – *Handlingsplan för Europas fordonsindustri*, COM(2025) 95 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52025DC0095>.

¹⁰ Färdskrivaren är den anordning som registrerar körtider, raster och viloperioder samt perioder av annat arbete och tillgänglighet för förare som utför godstransporter eller persontransporter på väg.

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2025/2205 av den 22 oktober 2025 om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 (EUT L, 2025/2205, 5.11.2025, <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/swe>).

kontrollera körtider och viloperioder är färdskrivaren. Installation, konstruktion och användning av färdskrivare regleras genom förordning (EU) nr 165/2014¹³.

Förordning (EU) 2019/2144¹⁴: I denna förordning, även kallad förordningen om allmän säkerhet, fastställs EU:s säkerhetskrav för typgodkännande av fordon, inklusive särskilda krav som rör oskyddade trafikanter såsom fotgängare och cyklister. Förordningen omfattar även kravet på att N2-fordon¹⁵ ska vara utrustade med hastighetsbegränsande anordningar.

– Minska anpassningskostnader för utsläppsprovning enligt Euro 7

I Euro 7-förordningen (EU) 2024/1257¹⁶ fastställs i artikel 14.7 att metoderna för mätning av utsläpp av föroreningar ska återspegla de metoder som fastställs i förordning (EU) 2017/1151¹⁷ (dvs. Euro 6). Medan det i Euro 6-förordningen fastställdes särskilda – och betydligt högre – utsläppsgränser för en laboratorieprovning vid låg temperatur innehåller Euro 7-förordningen inte några särskilda utsläppsgränser för detta specifika provningsförfarande. Kravet på att uppfylla de allmänna utsläppsgränserna vid en sådan laboratorieprovning vid låg temperatur strider mot syftet med artikel 14.7 och skulle öka regelbördan för fordonstillverkare och typgodkännandemyndigheter utan några fördelar när det gäller miljöprestanda.

Enligt bilaga V till Euro 7-förordningen krävs vidare typgodkännandeprovning av motorer för tunga fordon per fordonstyp. Detta krav kommer att medföra onödiga administrativa bördor och regelbördor genom ökade provningar utan att ge några ytterligare miljöfördelar. Detta

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/swe>).

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 samt kommissionens förordningar (EG) nr 631/2009, (EU) nr 406/2010, (EU) nr 672/2010, (EU) nr 1003/2010, (EU) nr 1005/2010, (EU) nr 1008/2010, (EU) nr 1009/2010, (EU) nr 19/2011, (EU) nr 109/2011, (EU) nr 458/2011, (EU) nr 65/2012, (EU) nr 130/2012, (EU) nr 347/2012, (EU) nr 351/2012, (EU) nr 1230/2012 och (EU) 2015/166 (EUT L 325, 16.12.2019, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/swe>).

¹⁵ Enligt definitionen i artikel 4.1 b ii i förordning (EU) 2018/858: motorfordon med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton men inte överstiger 12 ton.

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1257 av den 24 april 2024 om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7), om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009, kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, kommissionens förordning (EU) 2017/1151, kommissionens förordning (EU) 2017/2400 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/swe>).

¹⁷ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/swe>).

överensstämmer inte med medlagstiftarnas avsikt att skärpa utsläppsgränserna för tunga fordon och samtidigt bibehålla de etablerade provningsmetoderna enligt Euro 6-förordningen.

Slutligen specificeras inte i Euro 7-förordningen metoderna för att behandla data som erhålls från ombordsystem för övervakning (OBM-system) och ombordsystem för övervakning av bränsle- och elenergiförbrukning (OBFCM-system) i Euro 7-fordon, vilket kan leda till icke-harmoniserade, ineffektiva metoder som kan öka kostnaderna för fordonstillverkare och myndigheter.

Förordning (EU) 2024/1257: Denna förordning, även kallad Euro 7-förordningen, omfattar typgodkännande av fordon, motorer och relaterade system och komponenter med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet. Genom förordningen införs även bestämmelser om ombordövervakning av utsläpp, batteriprestanda och utsläppsprestanda under ett fordonets hela livslängd.

- Förbättra samstämmighet och undvika marknadsfragmentering (buller; fordons interoperabilitet med laddningsinfrastruktur och elnät)

I förordning (EU) nr 540/2014¹⁸ fastställs obligatoriska bullergränsvärden för olika fordonskategorier och föreskrivs utveckling av akustiska fordonsvarningssystem (AVAS) för elfordon. Samtidigt erkänns i EU:s förordning om typgodkännande av motorfordon överensstämmelse med FN-föreskrifter om buller och AVAS som alternativ. Eftersom förordning (EU) nr 540/2014 inte innehåller någon mekanism för att uppdatera kraven i överensstämmelse med FN-föreskrifternas utveckling har detta skapat en parallell uppsättning med regler för att erhålla typgodkännande av motorfordon med potentiella klyffor och inkonsekvenser för fordonsindustrin och nationella typgodkännande- och marknadskontrollmyndigheter.

Förordning (EU) nr 540/2014: Förordning (EU) nr 540/2014 syftar till att minska buller från de viktigaste bullerkällorna hos motorfordon. I förordningen fastställs bullergränsvärden för de olika fordonskategorierna, anges regler för märkning och konsumentinformation och föreskrivs utveckling av akustiska fordonsvarningssystem (AVAS) för elfordon.

I takt med den snabba teknikutvecklingen för batterielfordon och elfordonens ökande marknadsandel blir interoperabilitet mellan fordon, laddningsinfrastrukturen och elnätet allt viktigare. En harmoniserad strategi för interoperabilitet – på EU-nivå – är nödvändig för att undvika fragmentering av vissa tekniska krav som för närvarande utarbetas utanför regelverket för typgodkännande av fordon, särskilt när det gäller genomförandet av de reviderade nätföreskrifterna (nätföreskrifter för anslutning av förbrukare 2.0 – förordning (EU) 2016/1388¹⁹ – och nätföreskrifter för nätanslutning av generatorer 2.0 – förordning (EU)

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 av den 16 april 2014 om motorfordons ljudnivå och om utbytesljuddämpningssystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiv 70/157/EEG (EUT L 158, 27.5.2014, s. 131, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj/swe>).

¹⁹ Kommissionens förordning (EU) 2016/1388 av den 17 augusti 2016 om fastställande av nätföreskrifter för anslutning av förbrukare (EUT L 223, 18.8.2016, s. 10, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/swe>).

2016/631²⁰). För att säkerställa harmoniserade funktioner hos batterielfordon och möjliggöra interoperabla vehicle-to-grid-tjänster (V2G) kommer dessa fordon därför att behöva uppfylla vissa tekniska krav. Av dessa skäl bör befogenheter för kommissionen fastställas inom ramen för förordning (EU) 2018/858²¹.

Förordning (EU) 2018/858: Denna förordning är den allmänna ram som fastställer EU-omfattande bestämmelser om tekniska krav och förfaranden för att säkerställa att nya typer av motorfordon och släpfordon till dessa uppfyller EU-godkända krav på säkerhet och miljöskydd. Syftet är att höja kvalitetsnivån och öka oberoendet i typgodkännandet av fordon.

– Påskynda införandet av små elfordon till överkomliga priser

Det råder för närvarande brist på små elfordon till överkomliga priser på den europeiska marknaden. A- och B-segmenten har tappat sammanlagt 1,6 miljoner i försäljningsvolym jämfört med 2019, och 2024 stod storbilar (E- och F-segmenten) och stadsjeepar (SUV) för 70 % av försäljningen av nya batterielfordon²². Detta sammanfaller med en generell prisökning för fordon i hela EU som gör det allt svårare för medelklasshushåll att äga ett fordon. Därför tillkännagav kommissionens ordförande i september 2025 ett initiativ för små bilar till överkomligt pris som syftar till att stimulera marknaden för små elfordon. Detta kommer att kräva riktade lagstiftningsåtgärder. Kommissionen kommer att sträva efter att frysa nya krav i tio år och föreslå riktade incitament i normerna för koldioxidutsläpp från små elfordon. Initiativet kan också leda till skattemässiga incitament (t.ex. subventionssystem) och andra incitament (t.ex. reserverade parkeringsplatser) i enlighet med tillämpliga regler om statligt stöd. Det behöver därför införas en definition av små elbilar i motorfordonslagstiftningen som kan användas för riktade åtgärder i EU-lagstiftning och av medlemsstaterna. Detta skulle förenkla för företagen, stärka de affärsmässiga drivkrafterna att bygga små elbilar till överkomliga priser på ett lönsamt sätt i Europa och sänka priset för konsumenterna.

Det föreliggande förslaget är bara ett första steg i genomförandet av förenklingsagendan för den europeiska fordonsindustrin. Det omfattar endast ett begränsat antal riktade men effektiva förenklingsåtgärder. I samband med förenklingsarbetet har berörda parter tagit upp andra frågor om förenkling av regelverket för fordonsindustrin som inte behandlas i detta omnibusinitiativ men som kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med och genomförandet av motorfordonslagstiftningen. I samråden med berörda parter hänvisade sammanslutningen

²⁰ Kommissionens förordning (EU) 2016/631 av den 14 april 2016 om fastställande av nätföreskrifter med krav för nätanslutning av generatorer (EUT L 112, 27.4.2016, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

²¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

²² Fordonssegment avser de informella storleksklasser som vanligtvis används på den europeiska marknaden. Segment A: minibilar (t.ex. mycket små stadsbilar). Segment B: småbilar. Segment C: små mellanklassbilar/kompaktbilar. Segment D: större mellanklassbilar/mellanklassbilar. Segment E: storbilar. Segment F: lyxbilar/flaggskeppsmodeller. Dessa kategorier är konventionella beskrivningar snarare än rättsligt fastställda klasser.

av europeiska fordonstillverkare, ACEA, till omkring 130 kommande lagstiftningsåtgärder som påverkar fordonsindustrin²³.

Denna lista från ACEA omfattar dock nästan 70 uppdateringar av FN-föreskrifter som alla inte är obligatoriska enligt EU-lagstiftningen för närvarande. Bland dessa har Europeiska kommissionen identifierat cirka 40 ändringar av befintliga FN-föreskrifter eller nya FN-föreskrifter som kommissionen kommer att skjuta upp eller inte anta inom EU.

Förenklingsagendan kommer dessutom att baseras på följande allmänna principer:

Gruppering av rättsliga krav i omgångar

Kommissionen skulle kunna gruppera nya, motorfordonsspecifika rättsliga krav när den fastställer datum för obligatorisk tillämpning i sekundärlagstiftningen – såvida inte lagstiftaren har fastställt ett annat datum i rättsakten. Ett särskilt ”efterlevnadsdatum för fordon” skulle kunna fastställas, vilket skulle underlätta regelefterlevnaden för företag.

Kommissionen kommer även, i den mån det är juridiskt möjligt, att se till att det i lagstiftning som inte specifikt gäller motorfordon inrättas en mekanism som säkerställer att kraven för fordonssektorn träder i kraft på ”efterlevnadsdatumet för fordon”.

Respekt för industrins ledtid

I handlingsplanen för Europas fordonsindustri har kommissionen åtagit sig att, när den lägger fram nya lagstiftningsförslag, ge industrin tillräckligt med tid att införliva sådana nya rättsliga krav i produktutvecklingsprocessen. Detta är en allmän princip som kommissionen är beredd att respektera, men den kan inte göras till ett rättsligt krav i en omnibusförordning.

Tillämpningsområdet för nya rättsliga krav

I motorfordonsspecifik lagstiftning finns det alltid olika tillämpningsdatum för nya fordonstyper respektive alla nya fordon (dvs. för befintliga fordonstyper) för att ta hänsyn till behovet av omkonstruktion. I vissa fall, såsom eCall-förordningen, har krav endast fastställts för nya fordonstyper. Ett beslut att inte införa regleringar för befintliga fordonstyper måste fattas från fall till fall, med beaktande av kostnaderna för omkonstruktion av befintliga fordonstyper, som kan ha stor inverkan på små bilar med lägre marginaler, och fördelarna med de nya rättsliga kraven.

Förenkling av regelverket för typgodkännande

Mot bakgrund av den ökande innovationstakten i sektorn, särskilt utvecklingen inom automatiska körsystem och programvaruuppdateringar, är det lämpligt att utvärdera möjligheterna till förenkling av EU-regelverket för typgodkännande av motorfordon. Komplexa regelverk kan utgöra ett hinder för EU-tillverkare i den globala konkurrensen med tillverkare från andra jurisdiktioner.

²³ Reach-förordningen, förordningen om klassificering, märkning och förpackning av ämnen och blandningar, förordningarna om långlivade organiska föreningar, batteriförordningen, direktivet om förnybar energi, dataförordningen, förordningen om fluorerade växthusgaser, direktivet om begränsning av farliga ämnen, förordningen om kritiska råmaterial, förordningen om europeiska hållbara produkter, direktivet om radioutrustning, lågspänningsdirektivet, direktivet om elektromagnetisk kompatibilitet, direktivet om pyrotekniska artiklar, förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel, förordningen om artificiell intelligens, förordningen om marknads kontroll, direktivet om tryckbärande anordningar, direktivet om tryckkärl, direktivet om transportabla tryckbärande anordningar, direktivet om intelligenta transportsystem, nätföreskrifterna om nätanslutning, cyberresiliensförordningen, maskinförordningen, trafiksäkerhetsdirektivet.

Under 2026 kommer kommissionen att genomföra en utvärdering av ramförordningen för typgodkännande av motorfordon, förordning (EU) 2018/858. Detta kommer att bidra till bedömningen av möjligheterna att minska fordonsindustrins kostnader för provning och rapportering. Kommissionens avdelningar har i en preliminär analys identifierat möjligheter att minska antalet laboratorieprovningar i samband med typgodkännande genom att använda fler virtuella provningar och genom att använda riskbedömningsmetoder för att bedöma hur förhandsprovningar på bästa kan kombineras med övervakning vid användning (vilket redan tillämpas i Euro 7-förordningen, där mindre omfattande förhandsprovningar kompletteras med ombordövervakning av utsläppsprestanda).

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Förslaget är en del av ett åtgärds paket om den europeiska fordonsindustrins konkurrenskraft. Det syftar till att minska industrins administrativa kostnader och anpassningskostnader för att säkerställa en väl fungerande inre marknad för motorfordon, samtidigt som den höga säkerhets- och miljöprestandanivå som fastställs i regelverket bibehålls.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Detta initiativ bidrar till att förenkla regelverket för fordonsindustrin, såsom tillkännagavs i **handlingsplanen för Europas fordonsindustri**. Det ingår, tillsammans med en översyn av normerna för koldioxidutsläpp för personbilar och lätta nyttofordon, initiativet om miljövänligare fordonsparker hos företagen och stödpaketet för batterier, i ett fordonspaket som syftar till att stärka konkurrenskraften för EU:s fordonsindustri i omställningen till utsläppsfri mobilitet.

I linje med handlingsplanen gör detta initiativ de olika rättsliga kraven mer samstämmiga och konsekventa. Genom initiativet genomförs målen i förenklingsagendan och strategin för den inre marknaden för fordonsindustrin. Förenklingsåtgärderna påverkar inte de politiska mål som ligger bakom de berörda förordningarna. Åtgärderna bidrar till utfasningen av fossila bränslen i fordonsindustrin genom att undanröja regleringshinder för användningen av elektriska lätta nyttofordon, i linje med normerna för koldioxidutsläpp för personbilar och lätta nyttofordon. Förenklingsåtgärderna påverkar inte fordonens miljöprestanda och är helt i linje med miljömålen om att minska luftföroreningar och omgivningsbuller från motorfordon. Förenklingsåtgärderna påverkar inte fordonens säkerhetsprestanda och är helt i linje med EU:s politik för trafiksäkerhet.

Vidare omfattar det digitala omnibuspaketet²⁴ tekniska ändringar av digital lagstiftning som rör fordonssektorn, bland annat ikraftträdandet av bestämmelser om AI-system med hög risk, behandling av särskilda kategorier av kvarstående personuppgifter för träning, testning och drift av AI-system och konsolidering av bestämmelser i EU:s datalagstiftning.

²⁴ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordningarna (EU) 2016/679, (EU) 2018/1724, (EU) 2018/1725, (EU) 2023/2854 och direktiven 2002/58/EG, (EU) 2022/2555 och (EU) 2022/2557 vad gäller förenkling av den digitala lagstiftningsramen, och om upphävande av förordningarna (EU) 2018/1807, (EU) 2019/1150, (EU) 2022/868 och direktiv (EU) 2019/1024 (det digitala omnibuspaketet) (COM(2025) 837 final <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Förslaget grundar sig på artiklarna 91 och 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i linje med de ursprungliga rättsliga grunderna för antagandet av de sektorsspecifika ramarna, som detta förslag syftar till att ändra.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

De förordningar som ska ändras är EU-rättsakter. Följaktligen måste ändringar av dessa förordningar göras på EU-nivå.

- **Proportionalitetsprincipen**

Initiativet går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen att förenkla och minska bördorna utan att sänka skyddet för människors hälsa och miljön.

- **Val av instrument**

Genom detta förslag ändras förordningar som antagits genom det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och därför måste ändringarna av dessa förordningar antas genom en förordning i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Ej tillämpligt.

- **Samråd med berörda parter**

I samband med den strategiska dialogen om den europeiska fordonsindustrins framtid i januari 2025 och det offentliga samrådet om den europeiska fordonsindustrins framtid²⁵ lyfte industriledare fram behovet att förenkla regelverket. Därefter inhämtade kommissionen synpunkter från industrin och andra intressenter i olika bilaterala kontakter, genom skriftliga inlagor från berörda parter med förslag till regelförenklingar, samt vid ett möte med arbetsgruppen för motorfordon²⁶. Genom dessa synpunkter från berörda parter framkom olika förslag för att förenkla eller förtydliga vissa bestämmelser i fordonslagstiftningen och undanröja de onödiga administrativa bördor som följer av dessa bestämmelser.

Den 14 oktober 2025 inledde Europeiska kommissionen ett riktat samråd med berörda parter i form av en webbenkät, i syfte att samla in synpunkter på en preliminär förteckning över ändringar av det befintliga fordonsregelverket. Enkäten skickades ut till över 130 berörda parter (68 svar) inom fordonsindustrin, däribland fordonstillverkare, tillverkare av fordonskomponenter, branschorganisationer, icke-statliga organisationer, fordonsparksoperatörer, nationella typgodkännandemyndigheter, marknadskontrollmyndigheter och andra relevanta nationella myndigheter. De berörda parterna uppmanades att redogöra för sina synpunkter på en preliminär förteckning över

²⁵ Offentligt samråd om den europeiska fordonsindustrins framtid, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry_sv.

²⁶ En arbetsgrupp inom kommissionen med företrädare för medlemsstaterna och en rad olika intressenter från fordonsindustrin och civilsamhället.

ändringar, dvs. huruvida de förväntade sig att åtgärderna skulle ha en positiv, neutral eller negativ ekonomisk, social eller miljömässig inverkan och en inverkan på regelbördan. Kommissionen mottog även flera ståndpunktsdokument från berörda parter med ytterligare förslag, uppgifter och kostnadsberäkningar som har beaktats vid utarbetandet av detta förslag.

I alla grupper av berörda parter framkom ett starkt stöd för de föreslagna åtgärderna.

- **Konsekvensbedömning**

Med tanke på behovet av att skyndsamt lägga fram ett förslag för att ta itu med de identifierade problemen i syfte att minska den administrativa bördan för företag och myndigheter har det inte varit möjligt att utarbeta en konsekvensbedömning.

I enlighet med principerna om bättre lagstiftning åtföljs detta förslag dock av ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar som innehåller en analys av effekterna av de föreslagna åtgärderna baserat på uppgifter och information som samlats in under det riktade samrådet med berörda parter, skriftliga synpunkter från berörda parter.

På grundval av tillgänglig information förväntas ändringarna medföra betydande årliga kostnadsbesparingar på 706 miljoner euro för industrin, inbegripet små och medelstora företag, medborgare och offentliga förvaltningar.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Detta förslag är en del av Europeiska kommissionens åtagande att lätta på regelbördan för människor, företag och offentliga förvaltningar i EU för att öka välbefindandet och resiliensen i EU. Förslaget syftar därför till att förenkla bestämmelserna i den fordonsrelaterade lagstiftningen för att minska onödiga bördor och kostnader för företag och myndigheter, utan att undergräva miljöskyddet och fordonssäkerheten.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget respekterar de grundläggande rättigheter som fastställs i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna²⁷ och följer de principer som erkänns i den. Minskningen av den administrativa bördan för företag bör leda till samhällsvinster när det gäller att skapa välbefindande, sysselsättning och innovation. Samtidigt syftar förslaget till att garantera en hög nivå av miljöskydd och fordonssäkerhet.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Detta initiativ kommer inte att medföra några extra kostnader för kommissionen.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer att övervaka genomförandet och tillämpningen av de nya bestämmelserna samt efterlevnaden av dem. Dessutom utvärderas regelbundet effektiviteten, ändamålsenligheten, relevansen, samstämmigheten och mervärdet hos de förordningar som ska ändras genom detta förslag, i enlighet med principerna om bättre lagstiftning. Detta förslag kräver inte någon genomförandeplan.

²⁷ EUT C 326, 26.10.2012, s. 391. http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Föreslagna ändringar av **förordning (EG) nr 561/2006**: Den första föreslagna ändringen är att göra det möjligt för medlemsstaterna att undanta elektriska lätta nyttofordon i kategori N2²⁸ – med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton men inte överstiger 4,25 ton – som uteslutande används för inhemska transporter från kravet att installera smarta färdskrivare, i syfte att likställa dem med motsvarande fossildrivna fordon, dieseldrivna lätta nyttofordon i kategori N1²⁹.

Den viktigaste förväntade effekten av den föreslagna åtgärden är minskade kostnader för företag, särskilt små och medelstora företag som är de främsta användarna/köparna av dessa fordon, som inte längre kommer att behöva installera smarta färdskrivare för denna typ av elektriska lätta nyttofordon. Avskaffandet av färdskrivare kommer också att leda till minskade administrativa bördor/kostnader för företagen/förarna, som inte längre kommer att behöva ladda ner färdskrivardata (2–4 timmar per månad). Genom att skapa lika villkor mellan dieseldrivna lätta nyttofordon i kategori N1 och elektriska lätta nyttofordon i kategori N2 genom sänkta priser för de senare kommer dessutom införandet av sådana elfordon att stimuleras.

Campingbilar och campingbilskombinationer som väger över 7,5 ton omfattas också av bestämmelserna om körtider och viloperioder samt om installation och användning av färdskrivare.

I mål C-666/21 vid Europeiska unionens domstol³⁰ hävdade en medborgare att förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 inte avser icke-kommersiella användare och att sådana fordon inte bör behandlas som kommersiella transporter. Domstolen fastslog dock att sådana regler kan tillämpas på icke-kommersiella användare med fordon som väger mer än 7,5 ton. Domstolen fastslog i synnerhet att ”begreppet ’vägtransport av gods’ [...] omfattar vägtransport som utförs med ett fordon vars högsta tillåtna vikt, i den mening som avses i artikel 4 m i [förordning (EG) nr 561/2006 i dess ändrade lydelse], överstiger 7,5 ton, och detta även när fordonet är inrett för att användas dels som tillfällig privat bostad, dels som lastutrymme för icke-kommersiell transport av gods” och att ”[f]ordonets lastkapacitet och den kategori i vilken det registrerats i det nationella vägtrafikregistret saknar betydelse i detta hänseende”.

För att tydliggöra den rättsliga ramen när det gäller campingbilar med en högsta tillåten vikt över 7,5 ton som används för privata ändamål, och för att skapa rättslig klarhet för tillverkare av och kunder för sådana fordon, införs genom den andra föreslagna ändringen ett nytt led s i artikel 13 i förordning (EG) nr 561/2006 som gör det möjligt för medlemsstaterna att undanta campingbilar från bestämmelserna om körtider och viloperioder samt om färdskrivare. Det planerade undantaget från kravet på färdskrivare för dessa fordon kommer dessutom att innebära minskade kostnader och ökat förtroende för förare som använder campingbilar för turism.

Föreslagna ändringar av **förordning (EU) 2019/2144**: Den föreslagna ändringen är att undanta elektriska lätta nyttofordon i kategori N2 med en tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton och understiger 4,25 ton från kravet att vara utrustade med hastighetsbegränsande

²⁸ Enligt artikel 4.1 b ii i förordning (EU) 2018/858 är fordon i kategori N2 motorfordon med en högsta vikt som överstiger 3,5 ton men inte överstiger 12 ton.

²⁹ Enligt artikel 4.1 b i i förordning (EU) 2018/858 är fordon i kategori N1 motorfordon med en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton.

³⁰ Dom av den 2 mars 2023, Åklagarmyndigheten, C-666/21, ECLI:EU:C:2023:149.

anordningar och därmed likställa dem med motsvarande fossildrivna fordon, dieseldrivna lätta nyttofordon i kategori N1. .

Den viktigaste förväntade effekten av den föreslagna åtgärden är minskade kostnader för företag, särskilt små och medelstora företag som är de främsta användarna/köparna av dessa fordon. Kostnadsbesparingarna är inte bara en följd av att det inte uppstår några kostnader för installation av hastighetsbegränsande anordningar, utan också av den ökade operativa flexibilitet som möjligheten att köra dessa fordon i något högre hastighet på motorvägar innebär. Genom att skapa lika villkor mellan dieseldrivna lätta nyttofordon i kategori N1 och elektriska lätta nyttofordon i kategori N2 genom sänkta priser för de senare kommer dessutom införandet av sådana elfordon att stimuleras. Det är slutligen viktigt att framhålla att detta undantag inte förväntas ha någon negativ inverkan på miljö- eller säkerhetsprestandan hos de fordon som berörs. Föreslagna ändringar av **förordning (EU) 2024/1257**: De temperaturförhållanden för ”laboratorieprovning vid låg temperatur” som avses i tabellerna 1 och 2 i bilaga V täcks genom provningen av ”gasformiga föroreningar och partikelantal vid provning på väg (RDE)” i samma tabeller. Att utsläppskraven vid låga temperaturförhållanden (-7°C) uppfylls visas genom skyldigheten att uppfylla kraven för utsläpp vid verklig körning (RDE) (-7°C till 38°C), och det anses därför motiverat att stryka den särskilda laboratorieprovningen vid låg temperatur (typ 6-provningen).

De förväntade effekterna av den föreslagna åtgärden rör främst bibehållandet av medlagsstiftarnas avsikt att hålla fast vid Euro 6-bestämmelserna i enlighet med artikel 14.7 i förordning (EU) 2024/1257, minskning av regelbördan utan att skapa problem med efterlevnaden och säkerställande av rättslig förutsebarhet.

En annan föreslagen ändring består i att hänvisa till ”fordonskategorier” i stället för ”fordonstyper” för typgodkännande av motorer (separat teknisk enhet) enligt Euro 7, dvs. ”Obligatorisk demonstrationsprovning för alla bränslen för vilka typgodkännande beviljas per ~~fordonstyp~~ fordonskategori och försäkran om överensstämmelse för alla bränslen, alla nyttolaster och alla tillämpliga fordonskategorier” i tabellerna 3, 4, 7 och 8 i bilaga V till förordning (EU) 2024/1257.

Den föreslagna åtgärden förväntas leda till en avsevärd minskning av den administrativa bördan och provningsbördan utan att miljöstandarderna äventyras. Genom åtgärden undviks upprepade provningar av motorer i olika fordonstyper som använder identisk teknik och minskas kostnaderna i samband med flera typgodkännanden och provningsprocesser. Det bidrar till marknadsstabilitet och kan potentiellt leda till lägre fordonspriser som gynnar aktörer och konsumenter.

Genom en annan föreslagen åtgärd klargörs att kommissionen ges befogenhet att utarbeta åtgärder för att säkerställa att data från ombordövervakning (OBM) och ombordsystem för övervakning av bränsle- och elenergiförbrukning (OBFCM) tas emot, sammanställs, behandlas och lagras effektivt på ett harmoniserat sätt för att övervaka Euro 7-fordonstypers prestanda vid verklig körning.

En harmoniserad infrastruktur på EU-nivå för OBM-/OBFCM-data skulle kunna ge betydande kostnadsbesparingar jämfört med att varje medlemsstat utvecklar och underhåller egna system. Besparingarna uppstår genom stordriftsfördelar, minskat dubbelarbete och harmoniserade efterlevnadsprocesser. I stället för att interagera med flera olika nationella system kommer fordonstillverkarna att kunna överföra standardiserade data bara en gång, vilket minskar kostnaderna för programvaruintegration och certifiering.

Eftersom **förordning (EU) nr 540/2014** har blivit obsolet föreslås det att förordningen upphävs med verkan från och med den 1 juli 2027. I enlighet med artikel 14 i förordning (EU) nr 540/2014 upphävs även rådets direktiv 70/157/EEG³¹ från och med den 1 juli 2027. För att undvika eventuell rättsosäkerhet bekräftas i det föreliggande förslaget upphävandet med samma datum för verkan.

För att ersätta hänvisningen till den upphävda förordningen föreslås en ändring av bilaga II till **förordning (EU) 2018/858** så att det i denna hänvisas till de bullerrelaterade föreskrifterna från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece): föreskrifter nr 51³² om buller från fordon i kategorierna M och N, föreskrifter nr 59³³ om utbytesljuddämpningssystem och föreskrifter nr 138³⁴ om tysta vägtransportfordon eller AVAS.

Med de föreslagna ändringarna för att hänvisa till FN-föreskrifter skapas likvärdiga förutsättningar för EU:s biltillverkare när de säljer sina bilar internationellt genom att de inte behöver följa två olika uppsättningar regler om buller. De föreslagna ändringarna skulle också undanröja eventuella kryphål och skapa ett enklare/mer enhetligt regelverk för både fordonsindustrin, typgodkännandemyndigheter och marknadskontrollmyndigheter. Samhället och miljön skulle även gynnas av det utökade tillämpningsområdet, som begränsar buller från baktändning, ljudakuatorer och ljudförstärkningssystem. Övergångsbestämmelser föreslås för att säkerställa en smidig övergång för industrin till den ändrade rättsliga ramen.

Föreslagna ändringar av **förordning (EU) 2018/858**: Den första föreslagna ändringen av denna förordning består i att det i del A punkt 2 i bilaga I till förordning (EU) 2018/858 införs en ny punkt 2.4 i vilken en underkategori för små elfordon definieras.

Den föreslagna ändringen möjliggör EU-lagstiftning med regleringsåtgärder specifikt inriktade på denna underkategori i syfte att stimulera produktion och användning av små elfordon. Vid beslut om tillämpningsdatum för framtida bestämmelser om motorfordon kommer kommissionen att ta hänsyn till den proportionellt sett större inverkan på utvecklingskostnaderna som nya krav kan ha på små elfordon jämfört med tyngre och dyrare fordon. En riktad stimulansmekanism införs också [lägg till en hänvisning till förslaget om översyn av normerna för koldioxidutsläpp från fordon] inom ramen för normerna för koldioxidutsläpp från fordon i form av en superkredit. Detta kommer att göra det möjligt för fordonstillverkare att dra nytta av bidraget från små elfordon för att uppnå det övergripande koldioxidutsläppsmålet för hela fordonsflottan, vilket kommer att ge fordonstillverkare ett starkt incitament att producera och marknadsföra större volymer av små elfordon. Såsom

³¹ Rådets direktiv 70/157/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tillåten ljudnivå och avgassystemet för motorfordon (EGT L 42, 23.2.1970, s. 16, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj/swe>).

³² Föreskrifter nr 51 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) – Enhetliga bestämmelser om typgodkännande av motorfordon med minst fyra hjul med avseende på deras buller (EUT L 138, 4.6.2018, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/swe#:~:text=Regulation%20No%2051%20of%20the%20Economic%20Commission%20for,wheels%20with%20regard%20to%20their%20sound%20emissions%20%5B2018%2F798%5D>).

³³ Föreskrifter nr 59 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) – Enhetliga bestämmelser om godkännande av utbytesljuddämpningssystem (EUT L, 2025/844, 30.4.2025, <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Föreskrifter nr 138 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) – Enhetliga bestämmelser om godkännande av tysta vägtransportfordon med avseende på deras lägre ljudnivå (EUT L 9, 13.1.2017, s. 33, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj/swe>).

tillkännagavs i handlingsplanen för Europas fordonsindustri kommer kommissionen dessutom att utfärda en rekommendation med olika incitamentssystem, i enlighet med tillämpliga regler om statligt stöd, som har visat sig vara effektiva för att främja användningen av utsläppsfria fordon. Alla elfordon kommer sannolikt att gynnas av kommissionens rekommendation, även små elfordon enligt definitionen i den nya underkategorin.

EU-medborgarna bör se de förväntade fördelarna med denna ändring i form av större fördelar med att köpa och äga en liten bil, men detta är beroende av hur dessa åtgärder genomförs på nationell nivå.

En annan föreslagen ändring av förordning (EU) 2018/858 är införandet av en ny punkt 4 i artikel 5.

Genom denna åtgärd ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i syfte att fastställa tekniska krav för fordon med endast eldrift (PEV) och externt laddbara hybridelfordon (OVC-HEV) vad gäller sådana fordons kommunikations- och hårdvarugränssnitt till laddningsinfrastruktur, elnät och stationära elsystem som kan stödja smarta och dubbelriktade laddningsfunktioner.

Mot bakgrund av att elfordonstekniken utvecklas snabbt och interaktionen mellan fordon, laddningsinfrastruktur och elnätet i allt högre grad regleras i icke sektorsspecifik lagstiftning (nätföreskrifter för anslutning av förbrukare 2.0 – förordning (EU) 2016/1388 – och nätföreskrifter för nätanslutning av generatorer 2.0 – förordning (EU) 2016/631) är det avgörande att det finns en harmoniserad strategi för fordonsrelaterade krav på detta område för att undvika fragmentering och onödiga administrativa bördor och kostnader.

I framtiden kommer en enhetlig strategi för interoperabilitet att vara nödvändig för att påskynda utvecklingen av nya tjänster såsom vehicle-to-grid-funktioner (V2G). Dessa tjänster kan bidra till stabiliteten i elnätet, jämna ut efterfrågetoppar, sänka energikostnaderna för ägare av elfordon och möjliggöra en bredare användning av förnybar energi.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 och (EU) 2024/1257 vad gäller förenkling av tekniska krav och provningsförfaranden för motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 70/157/EEG och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 91 och 114,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande³⁵,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³⁶,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I Draghi-rapporten från 2024 om europeisk konkurrenskraft³⁷ nämndes att antalet regler och deras komplexitet riskerar att begränsa unionsföretagens handlingsutrymme och hindra dem från att förbli konkurrenskraftiga. En detaljerad analys av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006³⁸, (EU) 2018/858³⁹, (EU) 2019/2144⁴⁰ och (EU) 2024/1257⁴¹ visade också på för stora administrativa

³⁵ EUT C , , s. .

³⁶ EUT C , , s. .

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

³⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 78/2009, (EG) nr 79/2009 och (EG) nr 661/2009 samt kommissionens förordningar (EG) nr 631/2009, (EU) nr 406/2010, (EU) nr 672/2010, (EU) nr 1003/2010, (EU) nr 1005/2010, (EU) nr 1008/2010, (EU) nr 1009/2010, (EU) nr 19/2011, (EU) nr 109/2011, (EU) nr 458/2011, (EU) nr 65/2012, (EU) nr

bördor och kostnader för kraven i förordningarna. På grundval av dessa resultat är det därför lämpligt att förenkla vissa skyldigheter för tillverkare och behöriga myndigheter i den fordonsrelaterade lagstiftningen och minska onödiga bördor och kostnader för företag och myndigheter, utan att göra avkall på miljöskydd eller fordonens säkerhetsprestanda.

- (2) I handlingsplanen för Europas fordonsindustri⁴² efterlystes förenkling av lagstiftningen för fordonsindustrin genom att förbättra samstämmigheten och konsekvensen mellan olika rättsliga krav.
- (3) Artikel 114 i EUF-fördraget är den lämpliga rättsliga grunden för att anta de åtgärder som är nödvändiga för att upprätta den inre marknaden och få den att fungera. Förutom artikel 114 i EUF-fördraget bör denna förordning ha ytterligare en särskild grund för ändringarna av förordning (EG) nr 561/2006, som grundar sig på artikel 91 i EUF-fördraget.
- (4) Denna förordning antas för att upprätta den inre marknaden och få den att fungera, men förenklingen och rationaliseringen av tekniska krav, provningsförfaranden och regler för typgodkännande för motorfordon stöder också unionens mer allmänna mål att främja en gradvis integrering av kandidatländerna på unionsmarknaden. Genom att främja konvergens i lagstiftningen, anpassning till föreskrifter från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) och ett enhetligt genomförande av unionens regelverk bidrar denna förordning till att minska tekniska handelshinder, stärka integrerade europeiska värdekedjor för fordonsindustrin och öka resiliensen och konkurrenskraften i det europeiska ekosystemet för fordonsindustrin, utan att det påverkar unionsrättens oberoende eller beslutsfattandet.
- (5) För att förbättra förarnas arbetsvillkor, trafiksäkerheten och den rättvisa konkurrensen krävs enligt Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014⁴³ att en färdskrivare installeras i lastbilar med en vikt på mer än 3,5 ton. Enligt artikel 3.2 i förordning (EU) nr 165/2014 får dock medlemsstaterna undanta sådana fordon som avses i artikel 13.1 och 13.3 i förordning (EG) nr 561/2006 från kravet.
- (6) På grund av batteriets vikt kan lätta nyttofordon med batterieldrift överstiga 3,5 ton och därför omfattas av kraven i förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014, även om de har samma nyttolast och användningsområden som lätta

130/2012, (EU) nr 347/2012, (EU) nr 351/2012, (EU) nr 1230/2012 och (EU) 2015/166 (EUT L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1257 av den 24 april 2024 om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7), om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009, kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, kommissionens förordning (EU) 2017/1151, kommissionens förordning (EU) 2017/2400 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362, EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Handlingsplan för Europas fordonsindustri, COM(2025) 95 final.

⁴³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

nyttfordon med förbränningsmotor som inte omfattas av de förordningarna. Att följa kraven i förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 utgör en betydande påfrestning för fordonsoperatörer och förare, och försenar ökningen av antalet lätta nyttfordon med batterieldrift.

- (7) För att minska onödiga kostnader för fordonstillverkare och fordonsoperatörer, då många av dem är små eller medelstora företag, bör kravet på installation av färdskrivare i lätta nyttfordon med batterieldrift och en vikt under 4,25 ton utgå.
- (8) Eftersom det är medlemsstaternas sak att besluta om de ska tillämpa det undantaget, bör undantaget endast gälla lätta eldrivna nyttfordon som uteslutande används för inrikes transporter.
- (9) För att minska den börda som installation och användning av färdskrivare innebär för förare som inte är yrkesförare och som kör stora husbilar för icke-kommersiella ändamål och den inverkan som detta kan ha på efterfrågan på sådana fordon, bör de nationella myndigheterna kunna undanta sådana fordon och sådan verksamhet från reglerna om kör- och vilotider och användning av färdskrivare, förutsatt att de mål som avses i artikel 1 i den förordningen inte sätts i fråga.
- (10) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 tillåter typgodkännande av motorfordon med avseende på ljudnivå och akustiska fordonsvarningssystem antingen genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014⁴⁴ eller genom FN-föreskrifter, däribland FN-föreskrifterna nr 138⁴⁵, nr 51⁴⁶ och nr 59⁴⁷. Detta parallella system riskerar att orsaka marknadsfragmentering. Dessutom har förordning (EU) nr 540/2014 blivit obsolet på grund av att den inte har uppdaterats i lika hög grad som de tre ovannämnda FN-föreskrifterna. För att säkerställa ett enhetligt regelverk och fullständig anpassning till FN-föreskrifterna bör förordning (EU) nr 540/2014 upphävas och bilaga II till förordning (EU) 2018/858 ändras för att endast tillåta överensstämmelse med tillämpliga FN-föreskrifter.
- (11) I takt med att tekniken för batteriefordon utvecklas i snabb takt och antalet elfordon på marknaden ökar blir driftskompatibiliteten mellan fordon, laddningsinfrastruktur och elnät allt viktigare. En harmoniserad strategi för driftskompatibilitet på unionsnivå är nödvändig för att undvika fragmentering av vissa tekniska krav som utvecklas utanför ramen för typgodkännande av fordon, särskilt när det gäller genomförandet av de reviderade nätföreskrifterna (nätföreskrift för anslutning av förbrukare enligt kommissionens förordning (EU) 2016/1388⁴⁸ och nätföreskrift med krav för

⁴⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 540/2014 av den 16 april 2014 om motorfordons ljudnivå och om utbytesluddämpningssystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiv 70/157/EEG (EUT L 158, 27.5.2014, s. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

⁴⁵ Föreskrifter nr 138 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) – Enhetliga bestämmelser om godkännande av tysta vägtransportfordon med avseende på deras lägre ljudnivå [2017/71] (EUT L 9, 13.1.2017, s. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

⁴⁶ Föreskrifter nr 51 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) – Enhetliga bestämmelser om typgodkännande av motorfordon med minst fyra hjul med avseende på deras buller [2018/798] (EUT L 138, 4.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Föreskrifter nr 59 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) – Enhetliga bestämmelser om godkännande av utbytesluddämpningssystem [2025/844] (EUT L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

⁴⁸ Kommissionens förordning (EU) 2016/1388 av den 17 augusti 2016 om fastställande av nätföreskrifter för anslutning av förbrukare (EUT L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

nätanslutning av generatorer enligt kommissionens förordning (EU) 2016/631⁴⁹). För att säkerställa att batterielfordonen har harmoniserad kapacitet och för att möjliggöra driftskompatibla tjänster från fordon till nät måste fordonen därför uppfylla vissa tekniska krav. För att säkerställa driftskompatibilitet mellan fordon, laddningsinfrastruktur och elnät bör kommissionen därför ges befogenhet i förordning (EU) 2018/858 att fastställa tekniska krav vad gäller kommunikations- och maskinvarugränssnitt för fordon med endast eldrift och externt laddbara hybridelfordon med laddningsinfrastruktur, elnät och stationära elsystem.

- (12) Övergången till mer hållbara vägtransporter har främst drivits på av den ökade försäljningen av elfordon i premiumsegmentet. För att övergången inte ska stanna av är det dock nödvändigt att göra elfordon mer överkomliga. Riktade regleringsåtgärder (längre övergångstid för nya krav, riktade incitament i normerna för koldioxidutsläpp från fordon), skatteincitament (till exempel subventionssystem) och övriga incitament (till exempel reserverade parkeringsplatser), i tillämpliga fall i överensstämmelse med statsstödsreglerna, kan bidra till mer överkomliga priser på små elfordon. Hittills saknas dock en rättslig definition av små elfordon i reglerna för typgodkännande. Det är därför lämpligt att införa en underkategori under den befintliga fordonskategorin M1.
- (13) Vid beslut om tillämpningsdatum för framtida krav på motorfordon som påverkar denna nya underkategori av små elfordon bör hänsyn tas till den förhållandevis större inverkan på utvecklingskostnaderna som nya krav kan få för sådana fordon jämfört med tyngre och dyrare fordon.
- (14) Som tillkännagavs i handlingsplanen för EU:s fordonsindustri avser kommissionen att utfärda en rekommendation med alternativ för incitamentssystem som har visat sig vara effektiva för att främja användningen av utsläppsfria fordon och som är förenliga med konkurrensreglerna. Rekommendationer till medlemsstaterna om ekonomiska incitament (inköpssubventioner, skattebefrielser, befrielse från vägavgifter) och andra incitament (storleksbaserad tilldelning av parkeringsrättigheter, särskild laddningsinfrastruktur osv.) kan också baseras på den nya underkategorin små elbilar.
- (15) Enligt artikel 3.1 i rådets direktiv 92/6/EEG⁵⁰ om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa fordonskategorier ska hastighetsbegränsande anordningar monteras och användas i fordon av kategorierna N2 och N3. Enligt samma artikel får sådana fordon endast användas på väg om de är försedda med en hastighetsbegränsande anordning. Installationskravet har arbetats in i lagstiftningen om typgodkännande av motorfordon genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144.
- (16) På grund av batteriets vikt kan lätta nyttofordon med batterielfordrift bli tyngre än 3,5 ton och därför omfattas av kravet på att förses med hastighetsbegränsande anordningar, även om de har samma nyttolast och användningsområden som lätta nyttofordon med förbränningsmotor som inte omfattas av förordning (EU) 2019/2144. Detta krav medför onödiga kostnader för fordonstillverkare och företag som köper sådana fordon,

⁴⁹ Kommissionens förordning (EU) 2016/631 av den 14 april 2016 om fastställande av nätföreskrifter med krav för nätanslutning av generatorer (EUT L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

⁵⁰ Rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (EGT L 57, 2.3.1992, s. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

vilket hindrar ökningen av antalet utsläppsfria lätta nyttofordon. Det är därför lämpligt att undanta utsläppsfria fordon i kategori N2 med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på mellan 3,5 och 4,25 ton från kravet på att förses med hastighetsbegränsande anordningar.

- (17) Tillverkare av fordon i kategorierna M1 och N1 är skyldiga att utföra laboratorietester av motorer vid låga temperaturer i enlighet med bilaga V till förordning (EU) 2024/1257. Eftersom temperaturförhållandena i laboratorieprovningen vid låga temperaturer för utsläpp omfattas av RDE-provningen av gasformiga föroreningar och partikelantal vid provning på väg, omfattas påvisande av utsläppsöverensstämmelse vid låga temperaturförhållanden (vid -7 °C) av kravet på att uppfylla kraven för utsläpp vid verklig körning (från -7 °C till 38 °C). För att minska tillverkarnas kostnader i samband med de särskilda kraven i bilaga V till förordning (EU) 2024/1257 är det därför lämpligt att ta bort det särskilda kravet på laboratorieprovning vid låga temperaturer, eftersom det inte äventyrar de miljökrav som garanteras genom provningen av utsläpp vid verklig körning.
- (18) Enligt bilaga V till förordning (EU) 2024/1257 ska demonstrationsprovningar utföras för alla tillämpliga bränslen för varje fordonstyp vid motorprovning av tunga fordon. För att avsevärt minska de administrativa kostnaderna för dessa provningar utan att göra avkall på miljökraven är det lämpligt att införa provningskrav för varje fordonskategori i tabellerna 1, 2, 3, 4, 7 och 8 i den ovannämnda bilaga V.
- (19) Genom förordning (EU) 2024/1257 införs system för ombordövervakning (OBM-system) och ombordsystem för övervakning av bränsle- och elenergiförbrukning (OBFCM-system), som syftar till att underlätta efterlevnadskontroller i realtid, harmonisering, livscykel tillsyn, lägre kostnader för provning och rationaliserade verkställighetsåtgärder. För att på ett effektivt sätt ta emot, bearbeta och lagra OBM- och OBFCM-data är det nödvändigt att klargöra att kommissionens befogenhet att anta genomförandeåtgärder även omfattar antagandet av metoder och krav som är nödvändiga för att övervaka fordonstypers överensstämmelse.
- (20) För att klargöra rättsläget efter upphävandet av förordning (EU) nr 540/2014, som innehöll en bestämmelse om upphävande av rådets förordning 70/157/EEG⁵¹, är det nödvändigt att föreskriva att rådets direktiv 70/157/EEG ska upphävas i den här förordningen. För att ge fordonstillverkarna tillräckligt med tid för att anpassa sina produktionsprocesser är det lämpligt att föreskriva en övergångsperiod under vilken fordon fortfarande kan godkännas i enlighet med förordning (EU) nr 540/2014.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av förordning (EG) nr 561/2006

Artikel 13.1 i förordning (EG) nr 561/2006 ska ändras på följande sätt:

- (1) Följande led ska införas som led fa:

⁵¹ Rådets direktiv 70/157/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tillåten ljudnivå och avgassystemet för motorfordon (EGT L 42, 23.2.1970, s. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

”fa) Fordon som används för godstransport och som drivs med el och vars högsta tillåtna vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton men inte 4,25 ton.”

(2) Följande led ska läggas till som led s:

”s) Campingbilar, enligt definitionen i del A punkt 5.1 i bilaga I till förordning (EU) 2018/858, som uteslutande används för icke-kommersiell transport.”

Artikel 2

Ändringar av förordning (EU) 2018/858

Förordning (EU) 2018/858 ska ändras på följande sätt:

(1) I artikel 5 ska följande punkt införas som punkt 4:

”4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 82 för att komplettera denna förordning genom att fastställa tekniska krav vad gäller kommunikations- och maskinvarugränssnitt för fordon med endast eldrift och externt laddbara hybridfordon med laddningsinfrastruktur, elnät och stationära elsystem som kan stödja smarta och dubbelriktade laddningsfunktioner.”

(2) Bilagorna I och II ska ändras i enlighet med bilaga II till den här förordningen.

Artikel 3

Ändring av förordning (EU) 2019/2144

I artikel 9 i förordning (EU) 2019/2144 ska följande punkt införas som punkt 5a:

”5a. Fordon av kategori N₂ som drivs med el, med en högsta tekniskt tillåten lastad vikt på mellan 3,5 och 4,25 ton, behöver inte vara utrustade med hastighetsbegränsande anordningar i enlighet med FN-föreskrift nr 89.”

Artikel 4

Ändringar av förordning (EU) 2024/1257

Förordning (EU) 2024/1257 ska ändras på följande sätt:

(1) I artikel 14.4 ska led j ersättas med följande:

”j) Metoder, krav och provningar, inklusive tröskelvärden för överensstämmelse, för att säkerställa prestanda hos OBFCM-system, OBD-system och OBM-system samt givarna för sådana system och kommunikation till utrustning utanför fordonet av data som registrerats av sådana system, inbegripet i syfte att övervaka fordonstypernas överensstämmelse.”

(2) Bilaga V ska ändras i enlighet med bilaga I till den här förordningen.

Artikel 5

Upphävanden

1. Förordning (EU) nr 540/2014 ska upphöra att gälla.
2. Direktiv 70/157/EEG ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 juli 2027.

Artikel 6

Övergångsbestämmelse

Intyg om överensstämmelse för nya fordon som tillverkats efter den [OP: för in datum för den här förordningens ikraftträdande] och godkänts före den 1 juli 2028 i enlighet med förordning (EU) nr 540/2014 ska fortsätta att gälla vid tillämpningen av artiklarna 48 och 49 i förordning (EU) 2018/858.

Artikel 7

Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Den ska tillämpas från och med [den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*]. Artikel 3 ska dock tillämpas från och med den ... [dagen för införlivande i förslaget om ändring av direktiv 92/6].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGSÖVERSIKT OCH DIGITAL ÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1.	GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET	3
1.1	Förslaget eller initiativets titel	3
1.2	Berörda politikområden	3
1.3	Mål	3
1.3.1	Allmänt/allmänna mål	3
1.3.2	Specifikt/specifika mål	3
1.3.3	Verkan eller resultat som förväntas	3
1.3.4	Prestationsindikatorer	3
1.4	Förslaget eller initiativet avser	4
1.5	Grunder för förslaget eller initiativet	4
1.5.1	Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet	4
1.5.2	Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på EU-nivå” i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.	4
1.5.3	Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder	4
1.5.4	Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument	5
1.5.5	Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning	5
1.6	Förslaget eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser	6
1.7	Planerad(e) genomförandemetod(er)	6
2.	FÖRVALTNING	8
2.1	Regler om uppföljning och rapportering	8
2.2	Förvaltnings- och kontrollsystem	8
2.2.1	Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås	8
2.2.2	Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna	8
2.2.3	Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)	8
2.3	Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter	9
3.	FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER	10
3.1	Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten	10

3.2	Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen.....	12
3.2.1	Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen.....	12
3.2.1.1	Anslag i den antagna budgeten	12
3.2.1.2	Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål.....	17
3.2.2	Beräknad output som finansieras med driftsanslag.....	22
3.2.3	Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen	24
3.2.3.1	Anslag i den antagna budgeten.....	24
3.2.3.2	Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål.....	24
3.2.3.3	Totala anslag	24
3.2.4	Beräknat personalbehov	25
3.2.4.1	Finansierat med den antagna budgeten	25
3.2.4.2	Finansierat med externa inkomster avsatta för särskilda ändamål.....	26
3.2.4.3	Totalt personalbehov	26
3.2.5	Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar	28
3.2.6	Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen.....	28
3.2.7	Bidrag från tredje part	28
3.3	Beräknad inverkan på inkomsterna	29
4.	DIGITALA INSLAG	29
4.1	Krav med digital relevans	30
4.2	Data	30
4.3	Digitala lösningar	31
4.4	Interoperabilitetsbedömning	31
4.5	Åtgärder till stöd för digitalt genomförande	32

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1 Förslagets eller initiativets titel

--

1.2 Berörda politikområden

--

1.3 Mål

1.3.1 Allmänt/allmänna mål

--

1.3.2 Specifikt/specifika mål

<u>Specifikt mål nr...</u>

1.3.3 Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

--

1.3.4 Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

--

1.4 Förslaget eller initiativet avser

- ☐ en ny åtgärd
- ☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd⁵²
- ☐ en förlängning av en befintlig åtgärd
- ☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.5 Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1 Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

--

⁵²

I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

-
- 1.5.2 *Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på EU-nivå” i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Skäl för åtgärder på EU-nivå (ex ante):

Förväntat europeiskt mervärde (ex post):

- 1.5.3 *Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder*

- 1.5.4 *Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

- 1.5.5 *Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

1.6 Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser

☐ begränsad varaktighet

- ☐ verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ budgetkonsekvenser från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för åtagandebemyndiganden och från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för betalningsbemyndiganden.

☐ obegränsad varaktighet

- Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ,
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7 Planerad(e) genomförandemetod(er)

☐ Direkt förvaltning som sköts av kommissionen

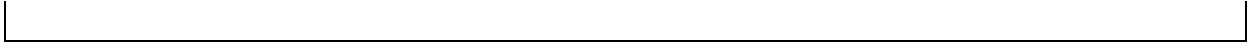
- ☐ via dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;
- ☐ via genomförandeorgan

☐ Delad förvaltning med medlemsstaterna

☐ Indirekt förvaltning genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett
- ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
- ☐ Europeiska investeringsbanken och Europeiska investeringsfonden
- ☐ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
- ☐ offentligrättsliga organ
- ☐ privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten
- ☐ organ som är etablerade i en medlemsstat och som omfattas av en medlemsstats privaträtt eller unionsrätten och som i enlighet med sektorsspecifika regler kan anförtros genomförandet av unionsmedel eller budgetgarantier, i den mån sådana organ kontrolleras av offentligrättsliga organ eller privaträttsliga organ som anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter och har tillräckliga finansiella garantier i form av gemensamt och solidariskt ansvar från kontrollorganens sida eller likvärdiga finansiella garantier, som för varje åtgärd kan vara begränsad till det högsta beloppet för unionens stöd.

Anmärkningar



2. FÖRVALTNING

2.1 Regler om uppföljning och rapportering

--

2.2 Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1 *Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

--

2.2.2 *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

--

2.2.3 *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

--

2.3 Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

--

3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER

3.1 Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten

- Befintliga budgetposter

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff. ⁵³	från Eftaländer ⁵⁴	från kandidatländer och potentiella kandidater ⁵⁵	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

- Nya budgetposter som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.	från Eftaländer	från kandidatländer och potentiella kandidater	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
	[XX.YY.YY.YY]	Diff./Icke-diff.	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

⁵³ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

⁵⁴ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁵⁵ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidater i västra Balkan.

3.2 Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen

3.2.1 Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ☐ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

3.2.1.1 Anslag i den antagna budgeten

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen		Nummer					
GD: <.....>			År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					0,000
	Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000
	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>			År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					0,000
	Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000

	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för RUBRIK <....> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer	
---	--------	--

GD: <.....>			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					0,000
	Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000
	Betalningar	(2b)					0,000

Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD: <.....>			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					0,000
	Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000
	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för RUBRIK <....>	Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

i den fleråriga budgetramen	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
• TOTALA driftsanslag (alla driftsposter)	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsrelaterade rubriker)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för rubrikerna 1–6 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”
------------------------------------	---	---------------------------

GD: <.....>			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
• Personalresurser			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Övriga administrativa utgifter			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT GD <.....>	Anslag		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD: <.....>			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
• Personalresurser			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Övriga administrativa utgifter			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTALT GD <.....>	Anslag	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--------------------------------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	---------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
TOTALA anslag för RUBRIK 1–7	Åtaganden	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
i den fleråriga budgetramen	Betalningar	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2 Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer	
---	--------	--

GD: <.....>			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					0,000
	Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000
	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

för GD <.....>	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>			År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					0,000
	Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000
	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för RUBRIK <....> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrik i den fleråriga budgetramen		Nummer					

GD: <.....>	År	År	År	År	TOTALT
-------------	----	----	----	----	--------

			2024	2025	2026	2027	Budgetram 2021–2027
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					0,000
	Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000
	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>			År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Driftsanslag							
Budgetpost	Åtaganden	(1a)					0,000
	Betalningar	(2a)					0,000
Budgetpost	Åtaganden	(1b)					0,000
	Betalningar	(2b)					0,000
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program							
Budgetpost		(3)					0,000
TOTALA anslag för GD <.....>	Åtaganden	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			År	År	År	År	TOTALT Budgetram 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
TOTALA driftsanslag	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för RUBRIK <....> i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
• TOTALA driftsanslag (alla driftsposter)	Åtaganden	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTALA anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för särskilda program (alla driftsrelaterade rubriker)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALA anslag för rubrikerna 1–6 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Betalningar	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrik i den fleråriga budgetramen	7	”Administrativa utgifter”
------------------------------------	---	---------------------------

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

GD: <.....>		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021–2027
• Personalresurser		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Övriga administrativa utgifter		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT GD <.....>	Anslag	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD: <.....>		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgettram 2021–2027
• Personalresurser		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Övriga administrativa utgifter		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT GD <.....>	Anslag	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTALA anslag för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	--	-------	-------	-------	-------	-------

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgettram 2021–2027
TOTALA anslag för RUBRIKerna 1–7	Åtaganden	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
i den fleråriga budgetramen	Betalningar	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2 Beräknad output som finansierats med driftsanslag (ska inte fyllas i för decentraliserade byråer)

Åtagandebemyndiganden i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output			År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	För in så många år som behövs för att redovisa hur länge resursanvändningen påverkas (jfr avsnitt 1.6)	TOTALT
OUTPUT								

↓	Typ ⁵⁶	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1 ⁵⁷ ...																		
- Output																		
- Output																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 1																		
SPECIFIKT MÅL nr 2...																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 2																		
TOTALT																		

⁵⁶ Output som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

⁵⁷ Mål som redovisats under avsnitt 1.3.2: "Specifikt/specifika mål"

3.2.3 Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ☐ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

3.2.3.1 Anslag i den antagna budgeten

ANTAGNA ANSLAG	År	År	År	År	TOTALT 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIK 7					
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Övriga administrativa utgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma för RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Utanför RUBRIK 7					
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andra utgifter av administrativ natur	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma utanför RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2 Anslag från externa inkomster avsatta för särskilda ändamål

EXTERNA INKOMSTER AVSATT FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT 2021–2027
RUBRIK 7					
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Övriga administrativa utgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma för RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Utanför RUBRIK 7					
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andra utgifter av administrativ natur	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma utanför RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3 Totala anslag

TOTALA ANTAGNA ANSLAG + EXTERNA INKOMSTER AVSATT FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT 2021–2027
RUBRIK 7					
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Övriga administrativa utgifter	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma för RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Utanför RUBRIK 7					
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Andra utgifter av administrativ natur	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Delsumma utanför RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Personalbehov och andra utgifter av administrativ natur ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, samt vid behov kompletterat med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

3.2.4 Beräknat personalbehov

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- ☐ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

3.2.4.1 Finansierat med den antagna budgeten

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

ANTAGNA ANSLAG	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)				
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	0	0	0	0
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)	0	0	0	0
• Extern personal (heltidsekvivalenter)				
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)	0	0	0	0
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)	0	0	0	0
Post för admin. stöd				
- vid huvudkontoret	0	0	0	0
[XX.01.YY.YY] - vid EU:s delegationer	0	0	0	0
01 01 01 02 (kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
01 01 01 12 (kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 7	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 7	0	0	0	0
TOTALT	0	0	0	0

3.2.4.2 Finansierat med externa inkomster avsatta för särskilda ändamål

EXTERNA INKOMSTER AVSATT FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)				
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	0	0	0	0
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)	0	0	0	0

• Extern personal (heltidsekvivalenter)				
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)	0	0	0	0
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)	0	0	0	0
Post för admin. stöd	- vid huvudkontoret	0	0	0
[XX.01.YY.YY]	- vid EU:s delegationer	0	0	0
01 01 01 02 (kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
01 01 01 12 (kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 7	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 7	0	0	0	0
TOTALT	0	0	0	0

3.2.4.3 Totalt personalbehov

TOTALA ANTAGNA ANSLAG + EXTERNA INKOMSTER AVSATT FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)				
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	0	0	0	0
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0
01 01 01 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
01 01 01 11 (direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)	0	0	0	0
• Extern personal (heltidsekvivalenter)				
20 02 01 (kontraktsanställda och nationella experter finansierade genom ramanslaget)	0	0	0	0
20 02 03 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)	0	0	0	0
Post för admin. stöd	- vid huvudkontoret	0	0	0
[XX.01.YY.YY]	- vid EU:s delegationer	0	0	0
01 01 01 02 (kontraktsanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
01 01 01 12 (kontraktsanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 7	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 7	0	0	0	0
TOTALT	0	0	0	0

Personal som behövs för att genomföra förslaget (heltidsekvivalenter):

	Täcks av befintlig personal vid kommissionens avdelningar	Särskild ytterligare personal*		
		Finansieras genom rubrik 7 eller forskning	Finansieras genom BA-post	Finansieras genom avgifter
Tjänster i			Ej tillämpligt	

tjänsteförteckningen				
Extern personal (kontraktsanställda, nationella experter, vikarier)				

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	
Extern personal	

3.2.5 Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar

Obligatoriskt: bästa skattning av de it-relaterade investeringar som förslaget/initiativet medför ska anges i tabellen nedan.

När så krävs för genomförandet av förslaget/initiativet ska i undantagsfall anslag under rubrik 7 anges på därför avsedd rad.

Anslagen under rubrikerna 1–6 ska redovisas som ”It-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter”. Dessa utgifter avser den driftsbudget som tas i anspråk för att återanvända/köpa in/utveckla it-plattformar och it-verktyg med direkt koppling till initiativets genomförande, med tillhörande investeringar (t.ex. licenser, undersökningar och datalagring). Uppgifterna i den här tabellen bör vara förenliga med uppgifterna i avsnitt 4 ”Digitala inslag”.

TOTALT Anslag för digital teknik och it	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT Budgetram 2021– 2027
RUBRIK 7					
It-utgifter (centralt)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma för RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Utanför RUBRIK 7					
It-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Delsumma utanför RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTALT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- ☐ kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen
- ☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen

- ☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen

3.2.7 Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- ☐ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- ☐ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen					
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering					

3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inte inkomsterna.
- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - ☐ Påverkan på egna medel
 - ☐ Påverkan på andra inkomster
 - ☐ Ange om inkomsterna är avsatta för särskilda utgiftsposter

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna ⁵⁸			
		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
Artikel					

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka utgiftsposter i budgeten som berörs.

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

⁵⁸ Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.

4. DIGITALA INSLAG

4.1 Krav med digital relevans

Hänvisning till kravet	Beskrivning av kravet	Aktörer som påverkas eller berörs av kravet	Övergripande processer	Kategorier
artikel 2.1	Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 82 med avseende på ändring och komplettering av denna förordning genom att fastställa tekniska krav för fordon med endast eldrift (PEV) och externt laddbara hybridfordon (OVC-HEV) vad gäller sådana fordons kommunikations- och hårdvarugränssnitt till laddningsinfrastruktur, elnät och stationära elsystem som kan stödja smarta och dubbelriktade laddningsfunktioner.	Europeiska kommissionen Nationella myndigheter Ekonomiska aktörer	Datautbyte	Data
Artikel 4.1	Kommissionen ska vidta åtgärder, vid behov i samarbete med medlemsstaterna, för att säkerställa att OBM- och OBFCM-data tas emot, behandlas och lagras effektivt på ett harmoniserat sätt.	Europeiska kommissionen Nationella myndigheter Ekonomiska aktörer	Datautbyte	Data
Artikel 4.2	Metoder, åtgärder, krav och provningar, inklusive tröskelvärden för överensstämmelse, för att säkerställa prestanda hos OBFCM-system, OBD-system och OBM-system samt givarna för sådana	Europeiska kommissionen Nationella myndigheter Ekonomiska aktörer		Data

	system och kommunikation till utrustning utanför fordonet av data som registrerats av sådana system			
--	---	--	--	--

4.2 Data

Typ av data	Hänvisning till kravet/kraven	Standard och/eller specifikation (i tillämpliga fall)
Data som rör kommunikationen mellan fordon med endast eldrift (PEV) respektive externt laddbara hybridfordon (OVC-HEV) och laddningsinfrastruktur, elnät och stationära elsystem som kan stödja smarta och dubbelriktade laddningsfunktioner	Artikel 2	Kommissionen ska vidta åtgärder för att fastställa de tekniska specifikationerna.
OBM- och OBFCM-data	Artikel 4	Kommissionen ska vidta åtgärder för att fastställa de tekniska specifikationerna.

Överensstämmelse med EU:s datastrategi

Förklara hur kravet/kraven överensstämmer med EU:s datastrategi

Kommissionen ska vidta åtgärder för att säkerställa överensstämmelse med EU:s datastrategi

Överensstämmelse med engångsprincipen

Förklara hur engångsprincipen har beaktats och hur möjligheten att återanvända befintliga data har utforskats

Engångsprincipen kommer att beaktas i de delegerade akterna.

Förklara hur nyskapade data är sökbara, tillgängliga, kompatibla och återanvändbara samt uppfyller standarder för hög kvalitet

Alla detaljer kommer att beskrivas i de framtida delegerade akterna.

Dataflöden

Övergripande beskrivning av dataflöden

Typ av data	Hänvisning/hänvisningar till kravet/kraven	Aktör som tillhandahåller data	Aktör som tar emot data	Utlösande faktor för datautb	Frekvens (i tillämpliga fall)

				yte	
Data som rör kommunikationen mellan fordon med endast eldrift (PEV) respektive externt laddbara hybridfordon (OVC-HEV) och laddningsinfrastruktur, elnät och stationära elsystem som kan stödja smarta och dubbelriktade laddningsfunktioner	Artikel 2	Fordonstillverkare Nätoperatörer Andra ekonomiska aktörer	Fordonstillverkare Nätoperatörer Andra ekonomiska aktörer	//	//
OBM- och OBFCM-data	Artikel 4	Fordonstillverkare	Europeiska kommissionen Medlemsstaterna	//	//

4.3 Digitala lösningar

Digital lösning	Hänvisning/hänvisningar till kravet/kraven	Huvudsakliga föreskrivna funktioner	Ansvarigt organ	Hur tillgodoses tillgängligheten?	Hur övervägs möjligheten till återanvändning?	Användning av AI-teknik (i tillämpliga fall)
Harmoniserad infrastruktur på EU-nivå för OBM-/OBFCM-data	Artikel 4	Kommissionen ska vidta åtgärder för att fastställa funktionen.	Europeiska kommissionen	Tillgänglighetsskraven kommer att övervägas i åtgärderna.	Återanvändningsskraven kommer att övervägas i åtgärderna.	//

Digital lösning #1

Digital och/eller sektoriell politik (i tillämpliga fall)	Beskrivning av överensstämmelse
<i>Förordningen om artificiell intelligens</i>	//
<i>EU:s cybersäkerhetsram</i>	Ska övervägas i åtgärderna.
<i>eIDA</i>	Ska övervägas i åtgärderna.
<i>Den gemensamma digitala ingången och IMI</i>	Ska övervägas i åtgärderna.
Övriga	//

4.4 Interoperabilitetsbedömning

Digital offentlig tjänst eller kategori av digitala offentliga tjänster	Beskrivning	Hänvisning/hänvisningar till kravet/kraven	Lösning(ar) för ett interoperabelt Europa (EJ TILLÄMPLIGT)	Andra interoperabilitetslösningar
Effektivisera d övervakning av fordonsprestanda vid verklig körning inom ramen för Euro 7	Effektivisera d övervakning av fordonsprestanda vid verklig körning inom ramen för Euro 7	Artikel 4	//	

Digital offentlig tjänst #1

Bedömning	Åtgärd/åtgärder	Potentiella återstående hinder (i tillämpliga fall)
Överensstämmelse med befintlig digital och sektoriell politik		•
Organisatoriska åtgärder för ett smidigt tillhandahållande av gränsöverskridande	• Ska fastställas i åtgärderna.	•

digitala offentliga tjänster		
Åtgärder som vidtagits för att säkerställa en samstämmig förståelse av data	• Ska fastställas i åtgärderna.	•
Användning av gemensamt överenskomna öppna tekniska specifikationer och standarder	• Ska fastställas i åtgärderna.	•

4.5 Åtgärder till stöd för digitalt genomförande

Beskrivning av åtgärden	Hänvisning/hänvisningar till kravet/kraven	Kommissionens roll (i tillämpliga fall)	Aktörer som ska involveras (i tillämpliga fall)	Förväntad tidsplan (i tillämpliga fall)
Kommissionen ska vidta åtgärder för att fastställa de gemensamma tekniska specifikationerna.	Artikel 2 Artikel 4	Kommissionen ska anta sådana akter	Medlemsstaterna Ekonomiska aktörer	//